

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1893. Första Kammaren. N:o 13.

Onsdagen den 8 mars.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Herr statsrådet *Östergren* aflemnade Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen, med förslag till ändrad lydelse af 74 § regeringsformen.

Justerades protokollet för den 1 i denna månad.

Herr statsrådet friherre *von Essen* aflemnade Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående upplåtelse, för bildande af Kungsörs köping, af mark från Kungsörs kungsladugård.

Anmäldes och bordlades bevillningsutskottets betänkanden:

n:o 5, angående bevillningsafgifter för särskilda förmåner och rättigheter; samt

n:o 6, i anledning af väckt motion om införande af skatt på velocipeder.

Föredrogs och företogs punktvis till afgörande statsutskottets under gårdagen bordlagda memorial n:o 29, med anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut i åtskilliga frågor rörande anslagen under riksstatens nionde hufvudtitel.

1—5 punkterna.

De föreslagna voteringspropositionerna godkändes.

6 punkten.

Lades till handlingarna.

Herr talmannen tillkännagaf, att efter öfverenskommelse med herr talmannen i Andra Kammaren omröstningar jemlikt 65 § riksdagsordningen komme att anställas vid kamrarnes sammanträden nästkommande lördag öfver de voteringspropositioner för sådana omröstningar, som redan blifvit eller före nämnda dag kunde blifva af båda kamrarne godkända.

Föredrogs å nyo och företogs punktvis till afgörande statsutskottets den 4 och 7 i denna månad bordlagda utlåtande n:o 8, angående regleringen af utgifterna under riksstatens sjunde hufvudtitel, innefattande anslagen till finansdepartementet.

1—7 punkterna.

Hvad utskottet hemställt bifölls.

8 punkten.

Mom. a) och b).

Kammaren biföll hvad utskottet i dessa moment hemställt.

Mom. c).

*Ifrågasatt
anslag för
anläggning
af vissa
telefon-
ledningar.*

Grefve Douglas: Jag får tillstå, att jag icke kan komma till samma slutsats som statsutskottet i afseende på den första delen af mom. c), den som rör telefonledning mellan Norrköping och Örebro. Om kammarens ledamöter behaga se på den karta, som åtföljer häftet öfver statens telefonverksamhet, hvilket är utdeladt bland kammarens ledamöter, så torde herrarne finna, att afståndet mellan Norrköping och Örebro är ganska kort, i synnerhet om man jemför det med den orimligt stora linie, som nu för ögonblicket måste begagnas, nemligen öfver Stockholm. Det är ju helt naturligt, att en verksamhet, som så helt och hållet beror på snabbhet, på möjligheten att genast få yttra sig, måste hämmas, om man i timalt måste vänta på ett samtal;

och jag kan såsom min erfarenhet nämna, att just samtalen mellan Stockholm och Östergötland samt Småland nästan omöjliggöras derigenom, att linien så ofta är upptagen. Jag tror också just därför, att en direkt förbindelse mellan å ena sidan Östergötland och Småland och å andra sidan de norra målareprovinserna skulle i hög grad bidra till att göra en sådan linie inkomstbringande.

Af dessa skäl får jag för min del yrka, att mom. c) måtte endast på det sätt bifallas, att kammaren beviljar det af regeringen föreslagna anslag till en telefonlinie Norrköping—Örebro.

*Ifrågasatt
anslag för
anläggning
af vissa
telefon-
ledningar.
(Forte.)*

Herr Boström, Filip: Med anledning af det yrkande, som den siste ärade talaren gjort om ändring af statsutskottets förslag i ifrågavarande punkt, skall jag bedja att få nämna, att den linie, som han särskildt förordade, var af afdelningen föreslagen att utgå lika med de linier, som beslutits i föregående punkt b). Men då denna fråga kom före, hade jag i utskottet att erinra, att den linie, som går emellan Malmö och Helsingborg och som var af afdelningen afstyrkt, vore af den beskaffenhet, att den redan i år borde af Riksdagen beviljas. Förhållandet är, att i Skåne finnas kontrakt för telefonledningar, som gälla till år 1900, och med anledning af dessa kontrakt kommer icke någon portoinkomst af betydelse att uppstå på dessa linier i Skåne. Således gälla här de skäl, som utskottet anförde för afslag i fråga om denna särskilda linie, och med anledning deraf tillät jag mig yrka den förändring i afdelningens förslag, att linien Malmö—Helsingborg äfven skulle af statsutskottet förordas. Då jag emellertid icke erhöll något bistånd från Andra Kammaren i denna punkt, framkom från denna kammare ett yrkande på att äfven linien Norrköping—Örebro, hvilken afdelningen hade tillstyrkt, måtte utgå från det anslag, som för året skulle beviljas. Med anledning häraf anställdes votering så väl i det ena som i det andra afseendet, och Andra Kammarans åsigt vann då majoritet inom utskottet. Under sådana förhållanden tror jag icke, att det finnes någon utsigt att få det förslag, som utgått från statsutskottet, i år ändradt. Det är ju i allt fall endast ett uppskof på ett år, och jag föreställer mig, att den olägenhet som förefinnes, och som den föregående ärade talaren påpekat, icke är af den stora betydelse, att det är alldeles nödvändigt, att detta anslag för i år beviljas. Här är, som sagdt, endast fråga om uppskof på ett år, och jag tror, att skäl förefinns att nu bifalla hvad utskottet föreslagit, hvarför jag yrkar bifall till statsutskottets förslag.

Herr statsrådet friherre von Essen: Ehuru den senaste ärade talaren sade, med den kännedom han har om förhållandena, att ingen utsigt förefans att vinna bifall till hvad den förste ärade talaren yrkade, kan jag dock icke underlåta att framställa samma önskan, som den förste talaren framstälde. Statsutskottet har afstyrkt tre väsentligen interurbana ledningar, nemligen Norrköping—Örebro,

*Ifrågasatt
anslag för
anläggning
af vissa
telefon-
ledningar.
(Forts.)*

Göteborg—Falköping—Sköfde och Upsala—Sala—Norberg. Jag kan föreställa mig, att ett par af dem, de två sistnämnda, kan utskottet måhända hafva afstyrkt äfven från den synpunkten, att de möjligen skulle kunna bära sig, genom att betäcka kostnaden för deras anläggning, d. v. s. ränta och amortering å lånta medel, ehuru det kan vara ganska tvifvelaktigt. I allmänhet har man ansett, att sådana linier på långa sträckor icke bära anläggas med lånta medel, på det icke det ekonomiska resultatet skall blifva allt för dåligt med afseende å telefonrörelsen, utan att det är kringliggande nät som skola anläggas med lånta medel, emedan de framdeles kunna betäcka ränta och amortering. Nu har Kongl. Maj:t föreslagit ett belopp af 238,600 kronor till anläggning af sådana interurbana ledningar, som befunnits vara nödvändiga, och hvad särskildt denna linie Norrköping—Örebro beträffar, blir den visserligen mindre gifvande på direkt väg, efter hvad man kan döma af samtalen från Norrköping till de vestra och nordvestra orterna, hvilka samtal gå öfver Stockholm. Med den ringaste kännedom om kartan finner man, att det är en betydlig omväg att tala öfver Stockholm till Örebro från Norrköping. Detta, att man skall tala genom så många vexelstationer, föranleder hinder att komma fram på den tid, som är önskelig. Det är icke möjligt för personer, som vilja samtala på dessa afstånd, att få göra det på den tid, de önska, de skjutas undan för dem, som från Stockholm begära samtal direkt.

Emellertid komma alla dessa samtal, som önskas från Östergötland, att konkurrera med de samtal, som begäras från de särskilda mellanliggande orterna, hvilket i högsta grad förhindrar möjligheten för allmänheten att få samtal när det behöfves. Många samtal gå härigenom förlorade, emedan man icke kan mottaga dem, som anmälas, och deraf vållas en direkt förlust. Man skulle således på indirekt sätt vinna genom att få en linie Norrköping—Örebro, och af alla de linier, som föreslagits, anser jag denna vara den angelägnaste från den synpunkten, jag nyss nämnde, att den lemnar en indirekt fördel, och att de, som bo i Stockholm, derigenom få tillfälle till samtal utan hinder från de södra orterna.

Dessutom ber jag att få anmärka, att det är en ganska stor förlust att låta denna telefonkorrespondens gå på allt för långa omvägar, ty för hvar man bör det vara klart, att vexlingskostnaderna betydligt fördyra kostnaden för samtalen, när de skola gå sådana omvägar, emot om de få gå direkt. Tjenstemännen måste höra efter på många håll och gifva svar, om på den önskade tiden ett samtal kan ega rum. Hvarje minut har sin beräknade kostnad, och om man nu måste använda tiden på det sättet, att man tillfredsställer en abonnent i Norrköping, men denne får undanskjuta en abonnent i Stockholm, så uppstår ju, som jag sade, en direkt förlust.

Såsom en illustration till hvad jag nämnde i afseende på kostnaden, ber jag att få säga, att just detta förhållande, att man måste föra samtalen genom så många stationer, medför den påföljden, att

hela telefonkorrespondensen kostar i direkt utgift för hvarje samtal i medeltal 17,7 öre. Den direkta inkomsten för hvarje samtal är 31,5 öre och resten är sålunda 13,8 öre, som då skall tjena till att betäcka kostnaden för den tid, ledningen är upptagen.

Det är sant, att Riksdagen har uttalat en önskan, att Kongl. Maj:t måtte iakttaga varsamhet med afseende å telefonverksamheten. Denna verksamhet har sedan 1887 och 1888 utvidgats betydligt. Men jag kan icke finna, att varsamheten skulle bestå deruti, att man icke sköter det ekonomiskt, icke anlägger sådana ledningar, som åstadkomma, att resultatet för det hela förbättras. Tvärtom bör man väl se till, att telefonrörelsen skötes så ekonomiskt som möjligt. Icke heller, förmodar jag, har Riksdagen haft den åsigten, att varsamheten skulle bestå deruti, att sedan en del orter fått vissa förmåner, skulle andra icke få komma i åtnjutande af dylika. Jag föreställer mig, att varsamheten skulle bestå deruti, att man icke anlägger ledningar, som icke kunna bära sig, och särskildt icke af lånta medel sådana, som icke kunna lemna ränta och amortering. Från den synpunkten tillåter jag mig tillstyrka, att det anslag, som Kongl. Maj:t begärt för linien Norrköping—Örebro, måtte beviljas. Hvad de andra linierna beträffar, skall jag icke afgifva något yttrande.

*Ifrågasatt
anslag för
anläggning
af vissa
telefon-
ledningar.
(Forts.)*

Herr Tamm: Kammarens ledamöter torde erinra sig, att när första gången denna fråga om statens öfvertagande af telefonväsendet förekom, stod denna kammare icke blott tveksam, utan den förklarade direkt, att detta var en bana, som kunde leda till ganska menliga följder. Det var Andra Kammaren, som genomdref beslutet i förhoppning, att derigenom skulle tillskyndas staten en stor ekonomisk vinst. Nu har det utvecklats sig derhän att, såsom herrarne se af utskottets betänkande, det förklaras, att sträfvandet skall gälla icke mindre, än att statens telefontät skall omfatta alla orter af betydelse i landet, och man hoppas, att det då skall gifva full afkastning å det deri nedlagda kapitalet. Det är detta, som jag anser vara ganska oklokt, därför att, så vidt jag kan se, en sträfvand att döda alla dessa små telefontät, som uppvuxit på olika ställen inom landet, och hvilka onekligen bidragit till att telefonväsendet i Sverige nått en större utveckling än i något annat land, skulle verka derhän, att, i stället för att dessa små nät genom billiga anordningar kunnat åstadkomma telefonförbindelser inom orterna till en sådan kostnad som 15 å 20 kronor per apparat, kostnaden, när de läggas i statens hand, kommer att drifvas upp så, att, långt ifrån att de i dessa orter blifva ett medel att befordra samfärdseln för *allmänheten*, de alltmer öfvergå till att blifva ett samfärdselsmedel mellan den förmögne och hans affärsvännen. Det är därför jag för min del står tveksam, huruvida det är så verkligen klokt och huruvida det går i den rätta riktningen att, såsom nu sker, allt mer och mer pressa in statstelefonen och låta staten öfvertaga alla dessa små telefontät. Jag tror för min del, att äfven i detta fall bör iakttagas

*Ifrågasatt
anlag för
anläggning
af vissa
telefon-
ledninggar.
(Forts.)*

varsamhet, att man här icke bör gå för hårdt uppå hvad redan finnes; deremot instämmer jag med herr statsrådet, då han säger, att det är viktigt att statens telefonlinier utsträckas åt det håll, der sådana ännu icke uppkommit.

Men det förespeglas äfven, att detta telefonväsende skall blifva så lönande. I det fallet skall jag blott bedja att få gifva ett gif akt. Om man efterser, huru det stält sig sedan staten öfvertog dessa telefonledninggar, så finner man, att vi kommit upp till den summan, att telefonväsendet kostar oss 5.100,000 kronor med utsigt att vi snart fördubbla eller tredubbla denna summa. Det stälde sig i början ofantligt ekonomiskt. Det visade sig att affären gaf 1887 23 procent nettobehållning på det nedlagda kapitalet, men sedan går serien på följande sätt: 1888 föll behållningen till 18 procent, 1889 till 14 procent, 1890 till 8 procent, 1891 till 7 procent och 1892 till ungefär 6½ procent. Det är en vackert fallande serie detta, och skola vi fortgå med denna nu rådande svindlande fart, hvarmed rikstelefonnätet ökas, så kan det verkligen vara fara för att vi komma på minusidan i stället. Det är helt naturligt, att dessutom en ny utgiftspost snart tillkommer, nemligen ökad underhåll. Ledningarna anlades ju så nyligen; ännu har icke något underhåll kommit i fråga. Men snart skola stolparna sättas om m. m. dylikt, som förut icke behöft ske, och det kommer att vålla ett betydligt afdrag. Vidare förekomma så höga telefonafgifter på somliga ställen i jmförelse med andra, att man äfven derutinnan måste motse en nedsättning i nettoinkomsten. Jag medgifver, att det kan vara berättigadt i viss mån, att skåningarna betala mer än andra, då de, enligt de uppgifter, som finnas om telefonväsendet, tala dubbelt så mycket som telefonabonenterna i någon annan del af Sverige, men i allt fall torde det icke vara en billig afgift, att skåningarna betala 125 kronor per apparat och dessutom få betala expeditionskostnader med 15 å 20 kronor, då afgiften för andra abonnenter satts ned till 50 kronor. Vi måste således äfven härutinnan bereda oss på en betydlig nedsättning i inkomsten af dessa abonnentafgifter i en stor del af landet.

Det är alla dessa fakta, som göra, att jag för min del tror, att man verkligen måste tillse, att man icke springer för fort i den vägen. Nu föreligger dock egentligen blott fråga om utsträckning af de s. k. interurbana ledningarna. Äfven på dessa interurbana ledningar har statsutskottet ansett att man bör göra något afdrag, och dervid har statsutskottet följt den regeln, att de nödvändigaste äro utplockade, till sådana orter, der telefonledninggar icke förut finnas. Såsom herrarna hafva sett, tillstyrkas ledningarna Norrköping—Vestervik—Oskarshamn i den trakt, som har minst telefoner, Sundsvall—Östersund, emedan Jemtland väl behöfver lättade kommunikationsmedel, samt Malmö—Helsingborg på den grund, att der är ett faktiskt behof. Det har visat sig, att der behöfves det absolut, och dessutom har staten redan öfvertagit Hallands telefontät, som måste sättas i förbindelse med rikstelefontätet. När man önskade göra en

reduktion, har statsutskottet ansett, att med ledningar mellan de orter, der förbindelse finnes, om ock ej utan alla svårigheter, får det anstå någon tid. Bland dem är äfven det nu omtalade nätet.

Vill man således iakttaga någon försigtighet i detta fall, så tror jag icke att det är farligt att bifalla statsutskottets förslag, och jag säger, såsom ordföranden på andra utgiftsafdelningen, att det är dock blott fråga om en väntan på ett år för en och annan linie.

Jag anhåller om bifall till statsutskottets förslag.

Grefve Douglas: Jag kan endast upprepa hvad jag förut sagt, nemligen att allmänheten dock kommer att begagna sig af telefonen, endast om den har någon utsigt att utan alltför lång tidsutdrägt få något samtal; och detta kan ju endast uppnås derigenom, att de stora hufvudlinierna byggas färdiga så fort som möjligt. Bland dessa stora hufvudlinier är, tror jag, svårt att uppleta någon, som mer än den nu ifrågavarande är nödvändig. Den förbinder två, om ej flera stora nät med hvarandra.

Jag har sett, att Kongl. Maj:t icke begärt någon särskild summa för linien Örebro—Norrköping, men att kostnaden för densamma är beräknad till 41,000 kronor. På grund häraf ber jag att få ändra mitt yrkande derhän, att jag yrkar, det 41,000 kronor måtte beviljas till linien Örebro—Norrköping.

Herr Fränckel: Jag har närmast blifvit uppkallad af den näst föregående talaren, hvilken berörde den ställning, telefonfrågan fått, sedan telefonledningarna kommit i statens hand. Jag tror, att, sedan Riksdagen beslutat, att en rikstelefon skulle inrättas, och att de interurbana ledningarna skulle af staten anläggas medelst anslagsmedel, Riksdagen måste taga konsekvensen af hvad ett sådant beslut innebär och se till, dels att allmänheten må kunna draga full nytta af dessa interurbana ledningar, dels att nämnda ledningar må i möjligaste mån förränta sig. Alla de, som praktiserat användandet af interurbana ledningar, hafva säkert funnit, att, om ett interurbant telefontät skall med fördel kunna användas, det måste stå i förbindelse med de särskilda, enskilda telefontäten. Detta har ju också Riksdagen vid åtskilliga tillfällen erkänt vara af behofvet påkalladt, då Riksdagen i åtskilliga omgångar ställt till Kongl. Maj:ts disposition länemedel för att med dessa inlösa privata telefontät. Nu har här, med afseende på inlösen af så beskaffade telefontät, sagts, att man går för långt, att man genom denna inlösen höjer priset för privata telefonegare, försvårar möjligheten för dessa att anlägga billiga telefonledningar och derigenom förhindrar dem att begagna sig af detta viktiga samfärdsmedel. Jag kan icke finna, att detta i större skala varit fallet. Om man måste erkänna, att det är en nödvändighet för staten att så småningom förvärfva så beskaffade telefonlinier, som kunna med fördel använda de interurbana ledningarna, måste man också lemna fullt erkännande åt de försök, som gjorts att på för staten fördelaktiga villkor

*Ifrågasatt
anslag för
anläggning
af vissa
telefon-
ledningar.
(Forts.)*

*Ifrågasatt
anslag för
anläggning
af vissa
telefon-
ledning-
ingar.
(Forts.)*

förvärfva sådana nät. Såsom jag nyss nämnde, har Riksdagen vid föregående tillfällen beviljat medel till detta ändamål. I år, då Kongl. Maj:t utöfver lånemedel och det förut beviljade anslaget begärt 238,600 kronor för anläggning af interurbana telefonlinier, har statsutskottet på grund af Riksdagens förut fattade beslut: »att varsamhet borde i detta fall iakttagas», nedprutat beloppet med cirka 100,000 kronor och dervid trott sig böra sortera ut de linier, som ansågos böra bekostas med lånemedel. Utskottsafdelningen hade gjort en utgallring af så beskaffade linier, hvilka kunde anses såsom en utvidgning af telefonnätet, och därför skilt dem från sådana, som kunde anses såsom en komplettering af detsamma, och därför borde bestridas med anslagsmedel. Jag kan icke finna annat, än att afdelningen hade goda skäl att göra en sådan gallring, och jag biträdde också den åsigten, att då man nu ansåg sig böra iakttaga varsamhet vid telefonnätets utvidgning för statens räkning, skulle man i första rummet se till, att sådana orter, som hittills varit i saknad af samfärdsmedlet, *först* blefve tillgodosedda, och derefter genom utvidgningar förbättra de linier, som redan funnos på andra ställen. Tyvärr har nu, derigenom att den ifrågasatta linien Norrköping—Örebro blifvit af utskottet afslagen med tolf röster mot elfva, denna princip blifvit på ett betänkligt sätt rubbad. Så vidt jag kan finna tillhör ifrågavarande linie just antalet af sådana linier, som icke kunna bära sig och därför böra bestridas med lånta medel. Under sådant förhållande kan jag icke inse, att man egentligen har någon anledning att stryka denna för öfrigt mycket nödvändiga linie. Derigenom har man gått in i en pröfning, i hvad mån den ena linien varit mer af behovvet påkallad än den andra. En sådan specialisering af de af Kongl. Maj:t nu äskade interurbana ledningarna är, såsom I, mine herrar, lätt torden finna, alldeles omöjlig för Riksdagen att göra med det material, som här förefinnes. Och jag tror, att det är orimligt att sätta Kongl. Maj:t och telegrafverket i den ställning, som blir en följd af att man beviljar linier, som äro mindre behöfliga, men afslår andra, som äro mer behöfliga. Efter de upplysningar, som från statsrådsbanken i dag lemnats, finner man, att denna linie, som skulle kosta 41,000 kronor, verkligen är i trafikens intresse af behovvet påkallad, så mycket mer som telefonsamfärdseln emellan ifrågavarande städer nu lägger hinder i vägen för den trafik, som redan finnes på de interurbana ledningarna samt derigenom förorsakar icke endast olägenheter, utan äfven större kostnader. Här af följer således, att telefonnätet icke utvidgas på ett praktiskt sätt, hvarom man uttryckt en önskan genom de många anslag, som redan beviljats. Under sådana förhållanden kan jag icke finna annat, än att man mycket väl kan, på sätt Första Kammarens ledamöter redan inom utskottet gjort, vidhålla den åsigt, att denna linie bort hafva varit upptagen bland de linier, till hvilka anslag nu bör beviljas. Jag ber därför att få yrka bifall till det framställda förslaget, att 41,000 kronor måtte af kammaren beviljas till linien Norrköping—Örebro.

Herr Pettersson, Fredrik Emil: Herr talman, mine herrar! Jag kan icke till fullo dela de betänkligheter, som här blifvit framhållna i fråga om statens risk vid fullföljandet af det mål, hvartill den beträffande telefonväsendets utveckling sträfvar. Det finnes väl få samfärdsmedel, som lika fullt som detta motsvarat, ja öfverträffat de förväntningar, som ställts på detsamma. Antalet samtal har nemligen visat sig vara så stort, att samtalen ej kunna alla expedieras. Nu säger man, att, trots detta, saken icke bär sig, i det att hvarje samtal å vissa interurbana ledningar i följd af dermed förknippade invexlingskostnader åstadkommer en viss förlust. Ja, för att afhjelpa detta och få debet och kredit att gå i hop, har man väl icke något annat att göra än att i framtiden försöka att höja afgifterna och införa express-samtal med ytterligare förhöjning.

En sak ber jag att få påpeka, nemligen att samtalen fördröjas just genom att direkta linier icke öfverallt finnas, och man i följd deraf måste gå långa omvägar, hvilket föranleder, såsom här påpekats, en hel del utvexlingar med ty åtföljande tidsförlust.

Jag har egentligen blifvit uppkallad af ett yttrande af herr statsrådet och chefen för finansdepartementet, i hvilket yttrande han, beträffande punkten c) i utskottets hemställan, framlade sin ställning till *tre* af de af Kongl. Maj:t föreslagna men af utskottet afstyrkta linierna. Det förefaller mig allt underligt, jag kan icke neka dertill, att när regeringen i det af densamma framställda förslaget, enligt min uppfattning, väl motiverat behöfligheten af *alla* de afstyrkta fyra linierna, herr finansministern nu vill förorda endast de tre och lemna den fjerde, nemligen linien Göteborg—Uddevalla, åt dess öde. — Jag ämnar icke yrka bifall till denna linie, men jag ber att få påpeka, att densamma, genom att erforderlig stolpledning redan finnes uppsatt, beträffande anläggningskostnaden ställer sig vida billigare än någon annan nu föreslagen. Bohuslän, som är i stor saknad af kommunikationer, har visserligen på åtskilliga platser fått ett ypperligt telefonnät, men derigenom att direkt förbindelse med Göteborg icke finnes, utan samtalen dit måste verkställas öfver Venersborg, sker en ganska stor inskränkning i den telefonering, som kunde der vara för handen. Samtalen, som från norra Bohuslän begäras med Göteborg, fördröjas ofta, enär linien mellan Uddevalla öfver Venersborg till Göteborg, oafsedt den stora krok densamma gör, alltid är ganska mycket upptagen.

Jag har, som sagdt, icke något yrkande att göra. Men jag hade önskat, att den af mig omnämnda linien icke blifvit mera styfmoderligt behandlad än de andra, med den likställda.

Herr Boström, Filip: Den siste värde talaren fälde ett yttrande, som jag skall be att med några ord få taga upp. Han talade om, att det enda sätt, hvarigenom man kan hjälpa upp finanserna, är att se till att afgifterna för samtalen å de interurbana ledningarna höjas. Så är verkligen förhållandet. Ser man på de afgifter, som

*Ifrågasatt
anslag för
anläggning
af vissa
telefon-
ledningar.
(Forts.)*

*Ifrågasatt
anslag för
anläggning
af vissa
telefon-
ledningar.
(Forts.)*

betalas i utlandet, så betalas i Frankrike 50 centimer för hvarje hundra kilometers distans och i England 6 pences för hvarje 40:de engelska mil. Jemför man dessa afgifter med dem, som i vårt land med dess stora afstånd betalas, finner man, att de senare äro orimligt lågt tilltagna. Och det är alldeles säkert, att den tidpunkt snart är inne, då man icke oväsentligt måste höja samtalsafgiften på de interurbana linierna. Jag skall be att med några siffror få visa, att så blir behöfligt. Omkostnaderna för sjelfva vaxlingen vid de stora interurbana stationerna uppgå nemligen, enligt de uträkningar, som gjorts i telegrafstyrelsen, till 17,7 öre per samtal. Bruttoinkomsten af de interurbana samtalen utgör vid de stationer, der särskild betjening för deras förmedlande finnes, 46,9 öre och vid öfriga stationer 31,5 öre för samtal. Från drages från sistnämnda siffror vaxlingskostnaden, framgår, att hela vinsten af ett samtal utgör vid de stationer, der en särskild vaxlingspersonal finnes, 29 $\frac{1}{2}$ öre och vid andra stationer 13,8 öre. Ser man nu på de oerhörda distanser, som här i landet finnas, är ju tydligt, att afgiften är för låg, särskildt om man tager hänsyn till det värde samtalet har för den korresponderande allmänheten. Det representerar två långa telegram, ett från hvardera stationen. Jag skall be att få fästa uppmärksamheten på hvilka stora besvär ett samtal från en till en annan del af landet medför. Om en abonnent t. ex. vid Munkedal begär ett samtal med Upsala station, måste Munkedal ringa upp Uddevalla, sedan Uddevalla Göteborg. Derefter skall Göteborg sätta sig i förbindelse med Stockholm, och derifrån skall gå meddelande till Upsala och efterhöras, om den begärda tiden är ledig för samtal. Sedan skall man gå tillbaka från Stockholm till Göteborg, från Göteborg till Uddevalla och från Uddevalla till Munkedal. I finnen, mine herrar, att till den tid af tre minuter, som åt detta samtal medgifves, tillkommer, för att sätta abonnenten i Munkedal i förbindelse med abonnenten i Upsala, minst dubbla antalet minuter. Häraf finner man, att den betalning, som erlägges, är alldeles för liten. Och jag föreställer mig, att det icke skall dröja länge, innan Kongl. Maj:t framlägger förslag om förhöjning i afgifterna för samtal å dessa interurbana ledningar.

Efter härmed slutad öfverläggning yttrade herr talmannen, att i afseende på nu förevarande moment yrkats, dels att utskottets hemställan skulle bifallas, dels ock, af greve *Douglas*, att samma hemställan skulle bifallas med den ändring, att, i enlighet med Kongl. Maj:ts framställning, för anläggning af telefonledning från Norrköping till Örebro beviljades ett extra anslag för år 1894 å 41,000 kronor.

Sedermera gjorde herr talmannen propositioner i enlighet med dessa yrkanden och förklarade sig anse propositionen på bifall till utskottets hemställan vara med öfvervägande ja besvarad.

Grefve *Douglas* begärde votering, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i mom. c) af 8 punkten i sitt utlåtande n:o 8, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles utskottets hemställan med den ändring, att, i enlighet med Kongl. Maj:ts framställning, för anläggning af telefonledning från Norrköping till Örebro beviljas ett extra anslag för år 1894 å 41,000 kronor.

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

Ja — 83;

Nej — 34.

9—14 punkterna.

Hvad utskottet hemställt bifölls.

Föredrogs å nyo Första Kammarrens tillfälliga utskotts den 1 och 3 innevarande månad bordlagda utlåtande n:o 3, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Konungen med anhållan, att koncession ej måtte utan Riksdagens hörande lemnas å jernvägsanläggning inom Norrbotten.

Om koncessioner å jernvägsanläggningar inom Norrbotten.

Friherre Leijonhufvud, Broder Abraham: Då jag först genomläste den i all sin innehållsrika korthet temligen besynnerliga motion, som här är i fråga, föreföll det mig, som vore den ett misstroendevotum mot Kongl. Maj:ts regering.

Jag kommer lifigt i håg de många strider, som för tio år sedan egde rum i Riksdagen angående anläggning af jernvägar i skilda delar af landet, och huru då streds mellan olika lokala intressen. Hvar och en ville hafva jernvägen till sin dörr och hjälp af staten dertill. Man ville deremot vägra andra att få hjälp till deras jernvägar för att icke sjelf gå derom miste. Detta fortgick till en tid, men man fann slutligen, att detta sätt att gå till väga ej var det bästa, utan man beslöt sig för att öfverlemnna frågor om jernvägs-

*Om konces-
sioner å
jernvägs-
anläggningar
inom Norr-
botten.
(Forts.)*

anläggningar till Kongl. Maj:ts afgörande, förvissad att Kongl. Maj:t bäst kunde bedöma hvarje ords behov och föreskrifva ändamålsenliga villkor, äfvensom rättvisast utdela de anslag och lån, som funnes att tillgå och hvartill Riksdagen ställt medel till Kongl. Maj:ts förfogande. Denna ordning har sedermera fortsatts och varit för utvecklingen af våra jernvägar till gagn. Vid sådant förhållande är det svårt att se, hvarför man nu skulle frångå denna princip, då det gäller Norrbotten, om det icke möjligen är därför, att denna provins ligger för sig sjelf och icke har tillfälle att ingå kompromisser med andra provinser, sedan dessa redan fått sitt lystnäte af det, som Norrbotten saknar.

Jag har emellertid sedermera kommit till det resultat, att meningen med motionen närmast varit att *förhindra* anläggandet af jernvägar i Norrbotten. Det ligger förmodligen häruti något protektionistiskt intresse, som jag icke kan uppskatta. Jag kan för min del icke godkänna ett sådant motiv. Norrbotten är framför allt i behov af vägar. Denna provins har en oerhörd utsträckning; den utgör nära en fjerdedel af Sveriges hela yta. Sverige upptager nemligen en areal af 444,000 kvadratkilometer och deraf komma på Norrbotten öfver 104,000 kvadratkilometer. Denna ofantliga yta är till största delen oppodlad; det är endast vid kusten och i floddalarna den är delvis odlad. Större delen af landet är icke ens lämplig för egentligt jordbruk. Men man har, i synnerhet på senare tiden, funnit, att der finnas ofantliga mineraltillgångar af flera slag, hvilka borde komma till gagn och icke ligga såsom ett dödt kapital. Dessa mineralier äro emellertid mycket tunga och svåra att transportera. Af vägar finnes der ganska litet, och det går i alla fall icke för sig att transportera så tunga varor som malm på axel långa vägsträckor. Floderna äro afbrutna af forsar, så att de icke kunna befaras af fartyg, och vattnen äro frusna halfva året. Bristen på kommunikationer utgör för Norrbotten ett hufvudsakligt hinder, att provinsen skall kunna gå framåt och blifva hvad den borde blifva. Enda sättet att åstadkomma dessa så alldeles oundgängliga transportvägar och kommunikationer är att anlägga jernvägar, hvarpå tunga varor kunna transporteras ända till kusten, derifrån de kunde föras vidare med fartyg. Norrbotten är omgifvet af två haf, Östersjön (Bottniska viken) och Vesterhafvet. Båda äro lämpliga utfartsvägar. Bottniska viken är emellertid frusen en stor del af året, och mot hösten blir seglationen der mycket svår. Sjömän säga, att i oktober och november en seglats i Bottniska viken är svårare och farligare än i något annat vatten i Europa. Der råda då långa mörka nätter, kusten är full af grund och farliga skär, och vattnet derutanför är icke tillräckligt stort för att man skall kunna med lugn hålla öppna sjön under natten. Vidare leder vägen på en lång omväg söder om Skåne genom Öresund öfver Kattegatt, innan man uppnår Nordsjön. Transporterna denna väg måste blifva dyra. På andra sidan åter har man Vesterhafvet, hvarifrån Norrbotten endast skiljes genom en fyra mil bred landremsa af Norge. Der finnes en hamn, öppen hela året om, hvarifrån transporter

kunna gå rätt öfver Nordsjön till Englands kust. Det är lätt att inse, att denna väg bör bli lättare och tryggare än den öfver Östersjön och ojemförligt mycket billigare. Jag vill härmed icke hafva sagt, att alla Norrbottens till export afsedda produkter böra gå den vägen. Allt, som kan afsättas vid Östersjöns kuster, bör gå ned öfver Luleå, medan deremot hvad som skall gå ut i världshandeln går vesterut. Jag hade föreställt mig, att fartyg skulle gå från Ofoten till England med jernmalm och derifrån återföra stenkol för möjligen uppstående förädlingsverk i Norrbotten, och att det skulle vara ganska ekonomiskt, om fartygen sålunda kunde få transportera varor både fram och tillbaka.

Men, säger man, denna jernväg bör staten anlägga. Om staten det vill, har jag ingenting deremot och skall gerna rösta därför. Men det är icke detta, som afses i motionen, ty vill staten anlägga jernväg, kommer frågan i allt fall till Riksdagen. Motionen afser enskilda jernvägar, och det är dessas anläggande man synes vilja hindra. Skedde detta för att reservera statens rätt att der bygga en jernväg från Gellivara till Ofoten, så hade motionen säkerligen lydt något annorlunda.

Nu säger man, att man fruktar för en ny koncession åt ett enskildt bolag, emedan den koncession, som gafs åt det förra bolaget för byggandet af Luleå—Ofoten-banan, visat sig vara misslyckad. Jag vill visserligen icke taga hvarken det bolag, som bildades för anläggning af den banan, eller nämnda koncession i försvar, men i fall ett nytt bolag komme att bildas, komme den erfarenhet, som hemtats af den förra koncessionen, regeringen till del lika mycket som Riksdagen. Och säkert kan regeringen bedöma saken från alla sidor och bestämma vilkor och garantier vida bättre än Riksdagen, hvars fleste ledamöter känna ganska litet om Norrbotten och icke äro i stånd att sätta sig in i frågan lika väl som regeringen.

Men, säger man vidare, koncession får här icke gifvas åt ett enskildt bolag, ty vi kunna derigenom lätt råka i internationella svårigheter. Vi hörde för några år sedan, huru friherre Klinckowström utbredde sig öfver huru farligt detta skulle vara med afseende på den då ifrågavarande Luleå—Ofoten-banan, och huru han fruktade för att uti det företaget skulle insättas stora summor ryska pengar, hvilka sedermera skulle gifva anledning till politiska reklamer. Men detta visade sig vara ett rent spöke. När bolaget kom under utredning, fans det icke en enda rubel i företaget, och några andra internationella politiska svårigheter, med anledning af de penningar som af utländska undersåter blifvit insatta i företaget, afhördes ej heller. På samma lugna sätt komme det säkerligen att gå, om ett nytt svenskt bolag erhöle koncession på den återstående delen af samma bana, äfven om till dess utförande måste användas utländska penningar. Han framkastade då äfven, att det vore farligt att bygga jernvägar i Norrbotten, emedan landet, i samma mån det blefve värderikare, ock skulle blifva mera begärligt för grannen än nu, då det ingenting afkastar. Detta är en statsekonomisk teori, som jag måste underkänna på det

Om koncessioner å jernväganläggningar inom Norrbotten.
(Forts.)

Om koncessioner å jernvägsanläggningar inom Norrbotten.
(Forts.)

bestämdaste. Skall ett land underlåta att uppodla en provins därför att det har en granne, för hvilken provinsen då skulle blifva mera begärlig! Ett land som Ryssland har, om det sträfvar efter någon del af Sverige och lyckas bemäktiga sig den, tillräckliga ekonomiska krafter att göra de nedläggningar, som kunna fordras för att af landskapet draga den ekonomiska fördel, som vi ej vågat tillägna oss.

Man säger vidare, att det blefve en anledning till förvecklingar, om främmande penningar användes i ett sådant företag, och att, äfven om ett svenskt bolag bildades, man icke kunde hindra, att aktier eller obligationer ginge i utländska händer. Ett utländskt bolag anser ej heller jag önskvärdt, och jag vill icke disputeras om att icke för ett företag, sådant som här är i fråga, utländska penningar behöfvas, om anläggningen skall komma till stånd; men icke behöfver deraf följa några af dessa fruktade internationella svårigheterna. Vi hafva här i Sverige flere banor, som egas till större eller mindre delar af utlänningar, och ännu flera, som byggts med utländska penningar. Köping—Hultsbanan egas af engelsmän, Oxelösund—Flen—Vestmanlands jernväg är byggd med engelska penningar, och jag tror att engelsmän äro deri delegare; Halmstad—Nässjö-banan är byggd med engelskt kapital och äfven Stora Bergslagsbanan är till stor del byggd för utländska penningar, och dess obligationer förekomma i myckenhet på den utländska marknaden, allt utan att, så vidt jag märkt, deraf uppstått några internationella svårigheter för oss. För mig är alltså allt tal om internationella faror i detta afseende ett spöke, som är utan någon kraft och verkan, om vid koncessionens meddelande åt ett svenskt bolag vederbörlig försigtighet iakttages, och dertill är regeringen närmast.

Man har vidare sagt motionen vara föranledd af politiska militära skäl. Det talas i motionen om »politisk och strategisk våda» af att jernvägen kunde råka i utländsk hand. Jag kan icke heller inse detta. Det skulle i min tanke tvärtom blifva en stor fördel för försvaret af öfre Norrbotten, om en bana komme att gå tvärs öfver från norra stambanan till norska vestkusten. Det är, som vi veta, fråga väckt om att uppföra en befästning i Norrbotten för att gifva en fast punkt åt försvaret af denna provins, och att jernvägsknuten vid Boden vore rätta platsen därför. Jag tror att detta skulle vara riktigt, men en sådan befästning vunne mycket på att en utfartsbana derifrån ledde till vestra kusten. Det kunde annars lätt hända, att denna ort blefve afskuren från det öfriga Sverige och derigenom förlorade en stor del af sitt påräknade värde för försvaret, om ej förbindelsen dermed kunde bibehållas på en omväg. Ryssarne kunna nemligen gå öfver hafvet till en punkt nära Luleå nedanför Boden och der afskära strandvägen och norra stambanan, eller också kunna de göra öfvergången från Vasa till Umeå sommartiden på fartyg och vintertiden öfver isen. Det är blott 6 å 7 mil, och der gå nu hundratals foror öfver. Sker en sådan landstigning söder om Luleå, så blir befästningen vid Boden afskuren och ur stånd att kunna

få förstärkning, proviant eller krigsförnödenheter från södra delen af landet. Har man deremot en jernväg öppen till Vesterhafvet, så finnes alltid möjlighet att transportera både det ena och det andra sjövägen till Ofoten och derifrån på jernvägen till Boden, och befästningen vunne på det viset betydligt i motståndskraft mot anfall och ökad värde som depôt för de trupper, som finnas i norra delen af länet. Jag har redan förr framhållit, att, enligt min öfvertygelse, Norrlands försvar i hög grad beror på att det finnes vägar från östra kusten ut till Norges vestkust, och att man icke blir tvungen att operera ensamt utefter en långsträckt kustväg. Då vi 1809 skickade en expedition till Säfvar och Ratan för att landstiga i fiendens rygg norr om ryska armén och sålunda afskära förbindelsen för ryssarne och tvinga dem att kapitulera, var planen riktig, ehuru utförandet blef felaktigt. Nästa gång är det ryssarne, som äro herrar på sjön och kunna göra en landstigning i ryggen på våra trupper, d. v. s. söder om dem, för att afskära dem från deras förråd och hindra deras samband med våra andra längre söder ut stående trupper. Finnas då vägar, som leda inåt landet och derifrån ut till norska kustlandet, så blifva de oss till stor hjälp. Det är därför af största vigt i strategiskt hänseende att erhålla sådana utfartsvägar åt vester.

Bland andra skäl, som anförts för denna motion, hör jag äfven hört det, att man icke vill släppa ut så mycket jern i marknaden, derför att detta skulle sänka det svenska jernets värde på världsmarknaden och vi derigenom skulle göra förluster. Detta är frågor, i hvilka jag icke ligger djupt inne, men jag tror att det finnes malmfält nog på jordklotet, för att icke priset skall bestämmas af om ett eller annat 100,000-tal ton malm mer eller mindre kastas in i marknaden. Om också Bilbaos malmfält uttömdes, skulle det icke dröja länge, förr än nya fält upptäcktes och bearbetades. Det skälet kan jag således icke heller gilla. Jag kan icke gå in på att det kan vara lyckligt för landet, att det af sådana skäl låter denna landsdel ligga öde.

Af alla dessa skäl är jag emot skrifvelseförslaget. Jag förmodar, att det likväl blir antaget både här och i Andra Kammaren, — der likväl af ett annat skäl, nemligen såsom en inskränkning af Konungens ekonomiska lagstiftningsrätt. Huru emellertid beslutet utfaller och vare sig Kongl. Maj:t fäster afseende derå eller icke, så kan, enligt min öfvertygelse, den tid icke undgås, då det blir nödvändigt att få en utfartsväg till Vesterhafvet, antingen genom statens eller enskildes åtgärder.

Jag yrkar afslag å utskottets hemställan i detta betänkande.

Herr Koekum: Då jag icke kunnat förena mig om det slut, hvartill utskottet kommit, har jag, såsom af dess betänkande synes, antecknat mig såsom reservant, och jag ber nu att få anföra de skäl, som förhindrat mig att biträda den mening, som omfattats af flertalet af utskottets ledamöter.

Om koncessioner å jernvägsanläggningar inom Norrbotten.
(Forts.)

Om koncessioner å jernvägsanläggningar inom Norrbotten.
(Forts.)

I likhet med den föregående talaren kan jag icke inse, att det skulle vara något särdeles lyckligt, om, då koncessionsansökningar göras om anläggande af jernvägar i Norrland, dessa först skola underställas Riksdagens pröfning. Detta skulle föranleda allt för stor tidsutdrägt vid ärendenas afgörande samt äfvenledes föranleda sådana strider och slitningar inom Riksdagen, hvilka voro tillräckligt bekanta för en del år sedan.

Man har visserligen häremot gjort den invändningen, att det icke är ovanligt, att gränsprovinser få underkasta sig en undantagslagstiftning. Men jag frågar: kan det det vara så lämpligt att hafva en sådan undantagslagstiftning för Norrbotten? Också tror jag, att det här är fråga om något helt annat än Norrbottens intressen. För öfrigt förmodar jag, att Norrbotten är det län, der flertalet riksdagsmän äro minst lokaliserade och förtrogne med förhållandena.

Vidare har det anförts så väl i tal man och man emellan som uti en liten skrift, som utdelades i början af riksdagen, att man hade att frukta åtskilligt från Rysslands sida. Af det energiska jernvägsbyggandet i Finland har man dragit den slutsatsen, att Ryssland sträfvar att öfver den skandinaviska halfön framkomma till en isfri hamn vid Vesterhafvet. Jag är icke så hemmastadd i de ryska förhållandena, att jag vet huru dermed må förhålla sig, och jag får kanske lof att böja mig för dessa sakkunnige personer, som hafva så väl reda på Rysslands afsigter. Men när jag gör detta medgifvande, ber jag att få påminna, att dessa sakkunnige herrar glömt att gifva skäl, hvarför, om en sådan magtöfverflyttning från Kongl. Maj:t till Riksdagen som den, hvarom här är fråga, eger rum, detta skall kunna antagas verka något hinder för Rysslands planer att komma fram till Vesterhafvet.

Då jag således anser, att Konungens ekonomiska lagstiftningsrätt icke bör i förevarande afseende inskränkas, ber jag att få yrka afslag så väl på utskottets hemställan som på den afgifna motionen.

Herr Ekenman: De båda föregående talarnes betänkligheter mot utskottets förslag, särskildt uti konstitutionellt afseende, kan jag väl förstå, men jag kan icke dela dem. Här är icke, såsom de velat påstå, väckt något förslag, som afser att göra ingrepp i Kongl. Maj:ts ekonomiska lagstiftningsrätt. Man bör låta detta vara detta. Det förslag, som här föreligger, afser blott att i en viss vigtig fråga uttala Riksdagens önskan att få vid frågans lösning samverka med Konungen. För öfrigt vore detta visst icke första gången, som något i den vägen blifvit beslutadt af Riksdagen och accepterad af Kongl. Maj:t. Jag ber att få återföra i kammarens minne, att vid 1884 års riksdag, då Kongl. Maj:t gjort framställning till Riksdagen om beviljandet af vissa förmåner i form af virkesupplåtelser till den då redan koncessionerade jernvägen från Luleå till norska gränsen, Riksdagen väl biföll hvad Kongl. Maj:t föreslagit, men dertill fogade ett vilkor, som lydde sålunda: under förutsättning att möjligen uppkommande

fråga om förevarande jernvägs fortsättning till Haparanda eller annan ort i närheten af finska gränsen varder understäld Riksdagens pröfning.

Så vidt jag vet, har man icke heller någonsin ansett, att något otillbörligt låg uti den framställning, hvilken sålunda gjordes från 1884 års Riksdag uti en vida kraftigare form än hvad som nu är föreslaget, eller att denna framställning medfört några olyckliga följder.

Jag ber vidare att få erinra om, att det icke är så alldeles utan att Riksdagen ock annorledes har en viss befogenhet att hafva sitt ord med i laget i fråga om denna mycket omtalade koncessionsrätt. Såsom bekant, hafva under en följd af år afgifvits kongl. propositioner, deri åskats, att Riksdagen måtte medgifva vissa förmåner, bland annat genom upplätelser af kronojord, åt de enskilda jernvägar, som under en viss tid kunde komma att af Kongl. Maj:t koncessioneras. Det är visserligen sant, att anledningen till dessa framställningar varit den, att expropriationslagen icke gäller beträffande kronojord, men följden af framställningarna blir dock påtagligen den, att Riksdagen eger ett visst inflytande på frågorna om koncessioner åt enskilda jernvägar, särskildt af stor verkan i Norrbottens län, der kronan eger så betydliga domäner.

Jag tillåter mig då att göra det spörsmålet: när detta inflytande utöfvats vid 1884 års riksdag och så kan framdeles komma att ske på liknande sätt, är det då icke klokare och lojalare att förfara enligt motionärernas och utskottets förslag och göra en värdsam framställning till Kongl. Maj:t, att Riksdagen måtte få i denna riksvigtiga fråga samverka med Kongl. Maj:t än göra uttalandet vid beslut om den af mig åberopade kongl. propositionen? Jag tror att svaret måste blifva, att det är bäst att handla såsom här är föreslaget.

Men, säger man såsom den förste talaren, det föreligger dock i allt fall icke något verkligt behof att göra en dylik framställning i förevarande afseende. Derom kan man hafva olika mening, och jag för min del har en annan än denne talare.

Jag tillåter mig härvid att påminna om ett beslut, som fattades vid 1890 års riksdag. Då beslöt Riksdagen på Kongl. Maj:ts förslag att lemna anslag till inköp af jernvägen emellan Luleå och norska gränsen. Riksdagen biföll hvad Kongl. Maj:t i ämnet föreslagit och anförde särskildt i beslutet, att Riksdagen godkände de skäl, som voro framställda i den kongl. propositionen. Dessa skäl voro sammanfattade af civilministern i hans anförande till statsrådsprotokollet, såsom dels *ekonomiska*, dels *politiska* och dels *militära*. Jag tror icke, att jag i denna kammare behöfver närmare utveckla beskaffenheten af dessa skäl, utan det torde vara nog att hafva nämnt dem. Det torde väl således få anses som något annat än ett blott protektionistiskt tilltag, såsom den förste talaren behagade uttrycka sig, då riksdagsmän finna sig af fosterländskt sinnelag och klok betänksamhet

Om koncessioner å jernvägsanläggningar inom Norrbotten.
(Forts.)

*Om konces-
sioner å
jernvägs-
anläggningar
inom Norr-
botten.
(Forts.)*

manade att göra framställning, att Riksdagen måtte uti en fråga, som står i samband med så betydelsefulla spörsmål, få samverka med Kongl. Maj:t:s regering, så att icke någon åtgärd måtte ske, som kunde på något sätt rubba den grund, hvarpå det föregående beslutet hvilat.

När jag nu angifvit min mening i sjelfva hufvudfrågan, ber jag att få öfvergå till att närmare skärskåda, huru den uppgift, som blifvit utskottet förelagd i betänkandet, är löst, och jag vill härvid beröra icke blott det förslag, som utskottet afgifvit såsom sitt, utan äfven det särskilda motiverade förslag, som är bifogadt betänkandet såsom reservation af utskottets ärade ordförande, herr Dickson. Det är nemligen förhållandet enligt min åsigt, att motiveringen till utskottets förslag i icke ringa grad snarare sammanhänger med det förslag, som innehålles i reservationen, än med det förslag, som omfattats af utskottets flertal. Jag skulle med afseende härå kunna hafva mycket att säga och äfven hafva yrkande att framställa, om jag icke gerna ville sjelfva saken, hvarom här är fråga, så att jag finner det bäst att ej framkomma med yrkande rörande ändring i motiveringen, då detta möjligen kunde föranleda, att kamrarne stannade i olika beslut, som åter skulle kunna föranleda att sjelfva saken lede men.

Båda förslagen, utskottets och reservantens, äro, såsom synes, lika deruti, att de utmyнна i anhållan om aflåtande af en skrifvelse till Kongl. Maj:t. Utskottets förslag framhåller, att, innan koncession meddelas å jernväg inom Norrbottens län af annan än lokal betydelse, Riksdagen bör lemnas tillfälle att yttra sig i frågan. Reservanten deremot önskar, »att, vid förekommande pröfning af ansökning om erhållande af koncession å anläggning af enskild jernväg inom Norrbottens län antingen ofvanför odlingsgränsen eller till plats invid gränsen mot storfurstendömet Finland, Kongl. Maj:t täcktes taga i nådigt öfvervägande de förhållanden, hvilka föranleda, att i allmänhet sådana jernvägar må vara staten förbehållna».

Jag kan icke finna annat, än att det senare förslaget går helt och hållet på sidan om saken. Hufvudpunkten i motionärernas förslag är icke den, huruvida staten bör ega den eller den jernvägen inom Norrbottens län, utan den, om den ena eller andra jernvägen, af annan än lokal betydelse, derstädes öfver hufvud bör komma till stånd. Det synes mig ock lämpligast och bäst att här tala ett tydligt och klart språk, och detta är gjordt i utskottets förslag, som dessutom erhållit en så vördsam och lojal form som möjligt.

Nu hafva de föregående talarne, i synnerhet den förste, talat om Norrbottens intressen, samt mångt och mycket annat, om motionärerna och utskottet haft den eller den afsigten; huru ett bifall till skrifvelseförslaget skulle komma att inverka på den eller den frågan, och huru Riksdagen och Kongl. Maj:t skulle kunna förutsättas komma att besluta med afseende å koncessionsansökningar af ifrågasvarande slag. Jag ber emellertid att få fästa uppmärksamheten derpå, att här icke alls är sagdt, hvad Riksdagen skulle komma att besluta i sådana frågor, utan här är endast framhållet det nödiga och nyttiga

deri, att Riksdagen får tillfälle att yttra sig i denna stora och viktiga angelägenhet. — För öfrigt må man väl fråga: förefinnes det någon anledning för Norrbotten eller Norrland att hysa misstroende mot Riksdagen, såsom den der skulle vilja kränka dess intressen? Jag vädjar till representanterna för Norrland, om skäl till något sådant misstroende förefinnes i hvad som hittills skett. Har icke tvärtom Riksdagen, särskildt under de senare åren, på grund af kongl. propositioner snart sagdt öst med fulla händer, då det gällt Norrlands kommunikationer. Finnes det väl någon anledning att tro, att detta förhållande icke skall fortfara? Jag är visserligen öfvertygad, att Norrlands intressen hänga väl tillsammans med det öfriga landets intressen, men det må vara tillåtligt, om jag sätter *Sveriges* intressen först. Dock hvarken bör eller får, såsom jag tror, någon annan mening göra sig gällande, än att Norrlands intressen med Sveriges äro på det innerligaste förenade.

Jag ber att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Berg, Lars: Den motion, som behandlas i det föreliggande betänkandet och som innehåller förslag till skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran att ingen koncession måtte beviljas å någon jernväg inom Norrbottens län, utan att frågan derom först understälts Riksdagens pröfning, denna motion motiveras med anförandet af många skäl för att koncession å banbiten från Luossavaara till norska gränsen icke borde beviljas, men af denna motivering draga motionärerna den vågade slutsatsen, att skrifvelsen borde afse alla jernvägar inom Norrbottens län. Något enda skäl för att skrifvelsen skulle omfatta all anläggning af jernvägar inom länet är således icke anfördt. Utskottet har å sin sida ansett sig böra begränsa de jernvägar, som skulle i skrifvelsen afses, till sådana, som hade annan än lokal betydelse, och utskottet har definierat detta sitt uttryck så, att dermed förstodes sådana jernvägar, som ledde från länet till utlandet; detta slag af jernvägar förmenar nemligen utskottet hafva särskildt stor strategisk och politisk betydelse.

Nu är jag i realiteten visserligen ense med motionärerna derom, att banbiten från Luossavaara till norska gränsen icke bör i och för sig ensam koncessioneras, men ingalunda på de skäl, motionärerna anført, utan därför att denna bana bör byggas såsom en statsbana eller under sådana vilkor, som göra den likställd med en statsbana och möjliggöra åstadkommandet af hela jernbaneförbindelsen emellan Luleå och Ofoten. Jag vill äfven med utskottet antaga, att alla transito-banor inom Norrbottens län äro af sådan beskaffenhet, att de böra såsom stambanor anses och byggas. För vinnande af detta ändamål gagnar emellertid enligt min tanke ingalunda en skrifvelse sådan som den här föreslagna, utan kan den tvärtom i många fall lända till skada, i synnerhet om den upplåtning om Norrbottens förhållanden, hvilken gör sig gällande i motionens motivering, skulle vinna allmännare anslutning. Mot denna upplåtning anser jag mig

Om koncessioner å jernvägsanläggningar inom Norrbotten.
(Forts.)

*Om konces-
sioner å
jernvägs-
anläggningar
inom Norr-
botten.
(Forts.)*

derför böra inlägga en vördsam gensaga. Det förhåller sig säkerligen ingalunda så, att uppblomstringen af en ny bergverksrörelse eller gruf-drift inom länet nödvändigtvis måste vara skadlig och, såsom motio-närerna säga, till och med i högsta grad skadlig för Sveriges jern-handtering. Icke heller skulle färdigbyggandet af Luleå—Ofoten-jernbanan kunna lända till skada vare sig för Luleå stads intressen eller för en vinstgifvande bearbetning af Gellivaara malmberg. Denna bana färdig är tvärtom af största betydelse för orten och ett oeffter-gifligt vilkor för att Gellivaara malmrikedom må kunna tillgodogöras och förädlas inom vårt land.

Lika litet kan jag gilla, att denna bana utmålas såsom en fara för vårt lands sjelfständighet. En föregående talare har utförligt visat, att detta ingalunda är fallet, och jag ber att få erinra, hurusom den svenska generalstaben för länge sedan yttrat sig i motsatt riktning och förklarar jernvägen vara af högsta vikt för Norrlands försvar och i ansenligaste grad komma att stärka detsamma.

Gent emot den åsigten, att tillgodogörandet af vissa malmrike-domar på en ort skulle vara skadligt för äldre intressen på andra, närmare eller fjernare liggande orter, vill jag erinra derom att, äfven om konkurrensen deraf skulle ökas, det ena grufintresset dock icke bör få lägga hinder i vägen för tillgodogörandet af andra nya grufvor eller kunna föranleda dessas skrinläggande för viss tid eller all fram-tid endast af hänsyn för vissa andra orters säkerligen missförstådda intressen.

Utskottet uttalar sig i afseende å denna koncessionsfråga såsom om det gälde anläggande af ett stort antal i strategiskt och politiskt afseende synnerligen viktiga jernvägar inom Norrbotten. Detta har aldrig varit ifrågasatt, och, menckligt att döma, kan ej heller på en mansålder ifrågasättas att der bygga flera än två transitobanor, den ena såsom norra stambanans fortsättning i nordost till Torne elf och den andra såsom dess fortsättning i norr till Ofoten. Hvad beträffar den förra banan, eller fortsättningen af landets längsta stambana, så är det tydligt, att denna icke kan komma till stånd, utan att Riks-dagen höres eller dertill beviljar medel eller, om banans anläggning öfverlemnas och koncessioneras åt enskilde, utan att frågan derom förut varit föremål för Riksdagens pröfning eller dess rätt att sjelf bygga denna bana alltid förbehållits. På samma sätt förhåller det sig med banan från Luleå till Ofoten. Bansträckan från Luleå till norska gränsen har blifvit inköpt af staten. Man kan visserligen tvista om, huruvida staten verkligen eger en sådan banlinie som den ofvanför Gellivaara utstakade, hvilken såsom utmål väl har en stor längd, men icke någon bredd och som således i verkligheten icke finnes till, utan blott är ideel, men säkert är, att inköpet af den färdiga och utstakade jernvägen innefattade ett uttalande af båda stats-magterna, att denna linie skulle tills vidare vara statens egendom, och vid sådant förhållande kan det icke vara något tvifvel om att, huru

än beslutet i den förevarande frågan kommer att utfalla, Riksdagen skall få yttra sig om denna banlinies färdigbyggande.

Såvidt jag kan se, måste således den föreslagna skrifvelsen vara *obehöflig*. Vare sig den aflätes eller icke, så kommer Riksdagen i alla händelser att få uttala sig i fråga om de jernvägsanläggningar, som i utskottets betänkande afses. Men skrifvelsen är derjemte efter min uppfattning *olämplig*, ty äfven om det icke är motionärernas eller utskottets mening, så innebär den alltid, till utseendet åtminstone, ett misstroende mot regeringen, och den skall dessutom icke blott synas, utan äfven i verkligheten blifva ett försök till ingrepp i Konungens hittills varande prerogativ. Om man vidare tänker sig följderna af denna skrifvelse, i fall den nu verkligen skulle blifva besluten, så tror jag, att man skall tvingas medgifva, att dessa sannolikt skola blifva vanskliga och menliga med afseende å så väl Riksdagens egna arbeten som dessa jernvägsfrågors lyckliga behandling och lösning. Lagstiftande församlingar hafva, såvidt jag har mig bekant, i alla land visat sig mindre lämpliga att behandla sådana frågor som jernvägs-koncessioner, för att ej tala om kanalkoncessioner, sådana som Panamas. Dessa frågor äro alltid brännbara och egnade till att framkalla strider och split emellan målsmännen för olika orter, hvarför riksförsamlingarnes behandling af sådana ärenden aldrig kunnat leda till gynsamma resultat. Och skulle man just på grund af den föregående koncessionen af Luleå—Ofoten-banan anse sig kunna draga den slutsatsen, som enskildt ofta uttalas, att Riksdagen är bättre än Kongl. Maj:t skickad att pröfva sådana frågor, så är detta ett olyckligt valdt exempel, ty på den tid, då denna koncession gafs, då voro vi alla ense om att anse dess beviljande rätt, klokt och billigt. Riksdagen sjelf yttrade sig i samma rigtning, då den till och med gaf ett sorts anslag till denna bana genom att bevilja den virkesupplåtelse till nedsatt pris. När nu Riksdagen, såsom man trott, en gång för alla aflägsnat dessa tvistefrågor från sin behandling genom att öfverlemna åt Kongl. Maj:t att bevilja koncessioner och fördela anslagen åt de enskilda jernvägarne, så kan det icke gerna vara lämpligt att nu ånyo draga dessa frågor, i hvad de angå en särskild landsdel, under Riksdagens behandling.

Slutligen ber jag att få fästa uppmärksamheten derpå, att detta skrifvelseförslag är till sin formulering synnerligen otydligt och obestämdt. Hvad mena herrarne med en jernväg af annan än lokal betydelse? Svaret på denna fråga måste blifva helt och hållet individuelt och beroende på hvars och ens subjektiva uppfattning. På den tid jag studerade jernvägsbyggnader och kommunikationsväsendet, lärde man, att alla jernvägar och kanaler hafva en annan och mer än lokal betydelse. Och detta är ännu sant, ty så snart en sådan kommunikationsled berör en annan farled till lands eller sjös och förbinder en ort med en annan, så sträcka sig dess verkningar långt utom den lokal, der den är belägen. Skulle den nu af utskottet föreslagna formuleringen bibehållas, så skulle Kongl. Maj:t ovilkorligen

Om koncessioner å jernvägsanläggningar inom Norrbotten.
(Forts.)

*Om konces-
sioner å
jernvägs-
anläggningar
inom Norr-
botten.
(Forts.)*

tringas derhån att, i enlighet med motionen, men mot utskottets egen afsigt, innan koncession meddelas å *någon* enda jernväg inom Norrbottens län, inhemta Riksdagens yttrande derom. Efter hvad jag kan förstå är en så obestämd formulering icke lämplig, icke möjlig och knappast tillständig i en skrifvelse från Riksdagen till Kongl. Maj:t. På grund af detta formfel allena bör därför utskottets förslag icke antagas.

Af alla de skäl, jag nu anfört, finner jag mig föranledd att yrka afslag på utskottets hemställan.

Herr Reuterswärd: Till en början ber jag att få uttala min tacksamhet till utskottet för det understöd, som utskottet lemnat friherre Klinckowströms och min motion. Med anledning af den siste ärade talarens yttrande ber jag också att få på förhand förklara, att jag är fullt belåten med det förtydligande, utskottet gjort i sin kläm. och jag förmodar, att äfven friherre Klinckowström instämmer i den af utskottet föreslagna klämman. De ledamöter, som sedan yttra sig, behöfva således icke vidare tala särskildt om motionen, utan torde det vara lämpligare att vi nu sysselsätta oss med utskottets framställning. Samma beslut, hvartill utskottet kommit, har äfven föreslagits af tillfälligt utskott i Andra Kammaren i afseende å en der väckt och med vår lika lydande motion. Det är nemligen nödigt, att båda kamrarne fatta alldeles lika beslut, för att icke frågan skall falla, då den är behandlad af tillfälligt utskott.

Jag känner mig vidare tacksam mot den reservant, som motiverat sin reservation, icke därför att han är reservant, utan därför att han funnit motionen innehålla så pass mycket beaktansvärdt, att han ansett saken påkalla ett uttalande af Riksdagen. Den andre reservanten har blott utsatt sitt namn, men har här muntligen framställt sina åsikter. Han har nu före mig uppträdt och yrkat rent afslag.

I förbigående vill jag nämna, att jag väl önskat, att motiveringen fått något olika form, än den nu har, men af det skäl, herr Ekenman nämnde, vågar jag icke röra vid den saken.

Emellertid föreslår den förre reservanten, »att Första Kammaren ville för sin del besluta, att Riksdagen må i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att vid förekommande pröfning af ansökning om erhållande af koncession å anläggning af enskild jernväg inom Norrbottens län antingen ofvanför odlingsgränsen eller till plats invid gränsen mot storfurstendömet Finland, Kongl. Maj:t täcktes taga i nådigt öfvervägande de förhållanden, hvilka föranleda, att i allmänhet sådana jernvägar må vara staten förbehållna».

Man har talat om att motionärerna velat komma fram med en erinran till Kongl. Maj:t, men det är icke utan, att äfven denna reservation innehåller en liten fingervisning, som reservanten vill gifva Kongl. Maj:t.

Hvad nu först beträffar förhållandena i Norrbottens län, så måste herrarne erkänna, att det icke är samma förhållande med kommuni-

kationer och särskildt jernvägar i denna provins som i det öfriga Sverige, först och främst därför, att alla jernvägar, som hittills kommit i fråga i detta län, till största delen gå öfver statens mark. Och när man af grundlagen vet, att Kongl. Maj:t icke kan skänka bort två kappland jord till en kyrka eller till ett planteringsland för skolhus, eller efterskänka tio kronors danaarf efter en torpare utan att höra Riksdagen, är det då så obilligt att, då fråga är att genom en koncession skänka bort mildts mark för banvallarne och nödig mark derintill, man i en motion önskar, att Riksdagen måtte i djupaste underdånighet gå in till Kongl. Maj:t och bedja, att, om det ifrågakommer några viktigare jernvägsanläggningar i Norrbottens län, Riksdagen deröfver måtte blifva *hörd*? Meningen är ju icke att Riksdagen skulle deröfver besluta; den skulle blott höras. Kongl. Maj:t eger naturligtvis att, sin rätt likmätigt, fästa det afseende på Riksdagens yttrande, som han anser det förtjena, men att Riksdagen, den ena statsmagten, skulle vara förbjuden att skrifva till den andra statsmagten, dertill gifver grundlagen ingen anledning.

Jag ber den förste ärade talaren framvisa den paragraf i grundlagen, hvarpå han stöder sig, då han säger, att här skulle föreligga ett attentat, rigtadt mot konungamagtens prerogativ. Något sådant har icke varit motionärernas mening, och hvar och en, som känner dessa tre motionärer, måste vara förvissad derom, att de icke vilja träda hvarken grundlagen eller konungamagtens prerogativ för nära.

Motionen är väckt i fosterländskt intresse och särskildt i Norrbottens intresse. Norrbotten är icke blott i politiskt afseende — såsom varande en gränsprovins — utan äfven i ekonomiskt afseende af allra största betydelse; och jag vågar säga, att den tid skall komma, då detta Norrbotten kanske blir Sveriges skattkammare. Så högt värde sätter jag på Norrbotten i ekonomiskt afseende; och den, som det gör, kan också hafva rätt att uttrycka en önskan derom, att, när fråga blir om att släppa in utländingar eller enskilda personer för att der bygga jernvägar i hvilken rigtning som helst, Riksdagen deröfver bör höras. Detta är det förskräckliga brott, vi begått och hvaraf man vill göra ett så stort nummer.

Jag ber att offentligt få förklara för herr civilministern och hans kolleger, att vi icke ett ögonblick satt i fråga, att den nuvarande kongl. regeringen skall sanktionera en sådan koncession som den förra; denna regering, som genom sitt initiativ och sin kraftiga medverkan skänkt oss åter det bälte, som afskar den skandinaviska halfön. Vi hafva fått det bältet åter dels genom inköpet af den färdigbyggda Luleå—Gellivaara-banan och dels derigenom, att staten återfått marken, som leder till riksgränsen.

Men, mine herrar, vi veta nog, huru åsigter och åskådningssätt vexla, och ty värr vexla också regeringar här i landet. Vi kunna icke vara säkra, beträffande framtiden, att vi då hafva en regering, som ser sakerna såsom vi se dem. Men när denna sak ifrågakommer, önskar Riksdagen vara med.

Om koncessioner å jernvägsanläggningar inom Norrbotten.
(Forts.)

*Om konces-
sioner å
jernvägs-
anläggningar
inom Norr-
botten.*
(Forts.)

Det stadgas ju i 10:de § regeringsformen att »innan ärendena hos Konungen i statsrådet föredragas, skola de genom nödiga upplysningars inhemtande från vederbörande embetsverk af den föredragande beredas». Dermed har man i grundlagen sagt, att Konungens ansvarige rådgifvare få icke i konseljen föredraga något ärende utan att vederbörande blifvit hörda eller upplysningar inhemtade. Embetsverken äro dock Kongl. Maj:ts underordnade, och de skola hafva rätt att yttra sig, men Riksdagen, som är den andra statsmagten, har endast att säga ja och amen. Men, mine herrar, det har icke varit grundlagsstiftarens mening, och det har icke heller blifvit föreslaget någon förändring af grundlagen i den riktningen. Det är i detta hänseende alldeles för stor magt hos Riksdagen, då Kongl. Maj:t för de största bagateller i världen måste gå till Riksdagen, icke för att inhemta dess hörande, utan för att Riksdagen skall fatta beslut, och det är något helt annat än att blifva tillspord.

Nu kan man säga, att det är icke fråga om att lemna koncession åt utlänningar utan åt svenske män, som vilja bereda Norrbotten den der utomordentliga fördelen att äfven få jernvägar. Ja, mine herrar, det är sant. Åtminstone ligger för närvarande en koncessionsansökan inne, och den har varit hos Konungens befallningshafvande i Norrbottens län, och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har yttrat sig i saken. Således är man redan ute och fiskar, men jag hoppas, att denna ansökning åtminstone icke skall beviljas. Emellertid är det ett bevis på, att det finnes personer inom landet, som hafva sina blickar fästade på de rikedomar, som finnas inom Norrbottens län, och det gagnar till intet att vid detta tillfälle tala om huru kolossala dessa skatter äro eller blifva i framtiden, och det får den förste talaren — som nämnde Bilbaos malmfält m. m. och sade, att behöfver man malm, så hittar man nog på den — ursäktat, att malm växer icke på träd, och der den tagit slut växer den icke tillbaka. Jag kan sköfva mina skogar men genom beredande af återväxt kunna kommande generationer ändock få nytta af dem, men tager malmen slut, kommer den icke tillbaka.

Men när det såsom jag nyss nämnde är ett svenskt bolag, som inlemnadt denna koncessionsansökan, frågas: hvarför skall det icke kunna få denna ansökan beviljad lika väl inom Norrbotten som inom andra svenska provinser? Jo, det är därför, svara vi, att provinsen Norrbotten är för Sverige, synnerligast sedan Sverige blifvit egare af jernvägen mellan Luleå och Gellivaara, af så stor ekonomisk, politisk och militärisk betydelse, och det förvånar mig verkligen, att en person med sådana insigter i militära värf, som den förste talaren kan betrakta allt detta såsom af noll och intet värde.

Det förvånar mig — jag säger det upprigtigt — att icke den ärade talaren 1884 såsom medlem af Riksdagen, af omtänka och ömhet för att Kongl. Maj:ts prerogativ icke skulle trädas för nära, uppträdde och yttrade sig mot det förslag som, först behandladt af statsutskottet, gick till Riksdagen och der bifölls. Men äfven der tog

Riksdagen sig friheten att göra vilkor och bestämmelser. Här har icke begärts några vilkor utan blott att Riksdagen må blifva hörd, och det är en väsentlig skillnad.

Nu skulle jag vilja vända mig till några af de ärade talare, som hade ordet före mig. Den förste ärade talaren undrade, om det var meningen att gifva Kongl. Maj:t ett misstroendevotum. Jag har redan tagit mig friheten att säga: långt derifrån. Jag tror tvärt om att det icke skulle vara ovälkommet för Kongl. Maj:t, att när Kongl. Maj:t beviljar dylika rättigheter inom grannprovinserna kunna säga: men hvad Norrbotten beträffar, kan dylik ansökan icke beviljas förrän Riksdagen blifvit hörd. Det är kanske godt ibland att kunna skylla på Riksdagen mot påträngande enskilda intressen och partier. Jag förstår knappt huru den förste talaren kunde komma på den tanken, att detta skulle vara en protektionistisk affär. Möjligen var det för att få oss litet varma i kläderna, ty jag kan ej inse hvad detta har med protektionismen att göra. Långt innan tullfrågan på allvar kom på tal var jag af precis samma åsigt som nu, eller att det var en brist på politisk framsynthet att bevilja den första koncessionen. Och tiderna hafva sedan dess, mina herrar, sannerligen icke i politiskt afseende blifvit bättre.

Den ärade talaren sade också, att vid upplösningen af det gamla bolaget funnos icke, såsom man skrämt oss, några ryska penningar. Det anmäldes icke ens en rubel i fordringar. Det är nog sant, och glädjande, men, mina nådiga herrar, jag frågar eder, skola vi, sedan vi köpt denna jernväg mellan Luleå och Gellivaara, lemna enskilda bolag rättighet att t. ex. sammanbinda Gellivaara med Luossavaara eller Kiirunavaara? Skola vi åter blottställa oss för det trasset hvori den första koncessionen indrog oss? Och ändock är det säkert, mina herrar, att bygges det någon jernväg i Norrbotten, icke blir det för svenska penningar, utan obligationer och aktier gå nog i främmande händer, och det blir nog utländingar, som komma att dominera både öfver bolagsstämmor och annat, om det också står en eller annan svensk till namnet för att representera bolaget.

Den ärade landshöfdingen från Norrbottens län har också yttrat sig. Jag känner hans fosterlandskärlek. Den är icke af det svagaste slaget. Men det föreföll mig nästan som om han talat *ex officio*. Att han såsom högste styresman för ett län, der önskningar tränga sig fram från alla håll att få jernvägar byggda, icke kan uppträda inom Riksdagen och verka mot sitt läns intresse, är naturligt. Men vi, svenska folkets valda representanter, få icke se på det ena eller andra intresset. Vi hafva att handla rätt och fosterländskt och se på statens och det helas intresse och icke taga intryck af någonting annat. Ätminstone är det den praxis jag följt, så länge jag varit riksdagsman.

Då jag således icke vill yrka att motionen skall oförändrad af kammaren bifallas, anhåller jag deremot på det allra varmaste få

*Om konces-
sioner å
jernväg-
anläggningar
inom Norr-
botten.
(Forts.)*

Om konces-
sioner å
jernvägs-
anläggningar
inom Norr-
botten.
(Forts.)

föreslå att kammaren ville bifalla hvad utskottet här i sin kläm har föreslagit.

Herr Wærn: På mig har denna motion och de sympatier, som den vunnit, gjort ett mycket sorgligt intryck.

Motionen börjar med citerande af finansministerns vackra och kloka ord, i hvilka han med mycken värma och öfvertygelse talat om nyttan och betydelsen af stambanan mellan Norrbotten och Ofoten. Men motionen fortsätter: »då klart synes, att statens eganderätt till hela banan från Luleå till norska gränsen är oomtvistlig, att stor nationalekonomisk, politisk och strategisk våda kan uppstå genom att å nyo en större eller mindre del af denna jernväg kunde råka i utländsk hand, samt att ett bifall till sökt koncession derå *blefve till största skada för svensk jernhandtering*» och jag kan ej af de af mig betonade orden draga annan slutsats än att motionen blifvit väckt i ett syfte, som omöjligen kan missförstås. Den första talare, som uppträdde för utskottets förslag yttrade, att det var icke fråga om, huruvida jernvägar skulle få anläggas af enskilde, utan »huruvida jernvägar i Norrbotten skulle få komma till stånd». Det var hans ord. Det är detta, mina herrar, som är sorgligt, att förslag väckas om åtgärder, som afse att icke låta Norrbotten uppblomstra på det sätt Norrbotten utan särskildt tvång kan göra, att man icke anser hvarje befrämjande af industri i Norrbotten vara i Sveriges intresse, utan, såsom denne talare sade, Norrbottens intresse skall underordnas statens intresse. Hvarifrån kommer denna idé? Hvarför skulle icke i Norrbotten industrier få uppstå? Jo, säger man, det finnes militära, politiska och ekonomiska skäl mot denna sak, på grund hvaraf Norrbotten bör stå under särskildt förmynderskap, hvars enda afsigt kan vara att hindra, att Kongl. Maj:t utan Riksdagens hörande beviljar koncessioner åt dem, som kunna vilja befrämja förbättrande af Norrbottens kommunikationer. Jag fruktar, att detta är motionens syfte. Det kan icke vara något annat. Låt oss se efter hvilka de åberopade skälen äro. Först skulle det vara militära skäl. Den sakkunnigaste bland oss, som uttalat sig om dem, har tydligt och klart visat, att det vore nödvändigt för Norrbottens försvar att det gjordes oberoende deraf att ett fiendligt inbrott från kusten söder om provinsen kunde afskåra förbindelserna med det öfriga Sverige, och att ett sådant oberoende lättast och bäst kunde vinnas genom en jernväg från Atlantiska hafvet till Norrbotten, på hvilken således en styrka kunde från Norge framföras till Norrbottens försvar äfven i händelse den svenska kustbanan vore afbruten. Detta är det militära skälet.

Går jag så till det politiska skälet, så måste jag erkänna att jag icke riktigt förstått hvad det skall vara, men den nämnde talaren, som först yttrade sig för utskottets förslag, frågade sedan, såsom jag fattade, af politiska skäl, huruvida det öfverhufvud kunde vara klokt att förbättra Norrbottens kommunikationer. Jag frågar åter: kan det af politiska skäl vara anledning att förhindra uppblomstring af Norr-

botten, på det att man icke skall få en provius, som för sin rikedom blefve alltför begärlig för en granne, som kunde vilja bemäktiga sig den? Hela detta föreställningssätt förefaller mig rent af fegt. Det är en pligt att på allt sätt uppmuntra industrierna och befrämja rikedom i hvarje provins, som tillhör Sverige. Skola vi underlåta detta af fruktan att utländingen skall kunna just deraf blifva lockad att fräntaga oss hvad vi hafva? Det är fegt och äfven ytterligt oklokt tycker jag, ty just derigenom att det finnes rikedomar och finnes folk, är det tillfälle till försvar. Det finnes äfven ett annat skäl, men jag vet knappt, om jag kan nämna det, ty det vore skamligt för Sverige om det verkligen inträffade. Hvad man än må tänka derom, bör man dock taga äfven det i betraktande. Detta skäl är, att sympatierna inom orten kunna falla bort från Sverige och öfvergå till andra. Rätta sättet att åstadkomma en sådan olycka vore att tillbakahålla och förhindra uppblomstring inom provinsen af industrier. Vi få icke alldeles glömma, att en stor del af Norrbottens befolkning är finsk, icke kan tala vårt språk och icke känner våra förhållanden. Jag hoppas, att det derom aldrig må blifva fråga, men jag har ansett mig böra visa äfven det okloka i den politik, som vill motverka Norrbottens bästa, för att denna provins icke måtte blifva alltför lockande för grannarna.

*Om konces-
sioner å
jernvägs-
anläggningar
inom Norr-
botten.
(Forts.)*

Jag kommer då till det ekonomiska skälet, det i motionen tydligt angifna om än ej rent ut sagda skälet, nemligen att det skulle vara till skada för svensk jernhandtering att upptaga och till utlandet sälja malm från malmfälten i Norrbotten. I och för sig tyckes det obegripligt, att en ökad och lönande grufdrift skulle kunna vara till skada för den svenska jernhandteringen, men man tyckes tänka sig, att det skulle vara till skada för de nuvarande egarne till jernbruk i mellersta Sverige, om malm utfördes från Norrbotten, och därför skall man hålla tillbaka. Det skulle nemligen blifva en fördel för den med den svenska konkurrerande utländska jern tillverkningen och därför till skada för oss. Men äfven jag har någon erfarenhet i dessa förhållanden. Jag har i 30 år, från 1840 till 1870, varit jernexportör, och jag har under denna tid gjort täta resor, i början icke allenast hvarje år utan stundom två gånger på samma år till afsättningsorter för svenskt jern, och så vidt möjligt varit satt mig in i de förhållanden, som då gälde för svenska jernets afsättning, i synnerhet för det bästa och dyrbaraste jernet, och jag tror icke, att förhållandena sedan dess i detta afseende förändrat sig. Den inskränkning i det svenska jernets afsättning i jämförelse med det engelska, som då började och sedan, synnerligast under 1860-talet, fortsattes, berodde på vetenskapliga uppfinningar, hvilka gjorde, att det svenska jernet icke mera hade samma företräden framför det utländska, som det förut haft. Att större svårighet för fördelaktig afsättning af det svenska jernet inträffat är således riktigt, men att detta skulle berott derpå att utländingen varit i tillfälle att erhålla bättre jernmalmer och den deraf dragna slutsatsen, att det skulle vara god politik att

*Om konces-
sioner å
jernvägs-
anläggningar
inom Norr-
botten.
(Forts.)*

hindra utförsel af sådana malmer från Sverige, emedan deraf skulle följa hinder för försäljning af svenskt jern äro, enligt min öfvertygelse, fullkomligt ogrundade. Jag har haft tallösa samtal härom med stålfabrikanter i Sheffield, som användt svenskt jern, och de hafva alltid sagt, att deras inköp vore beroende af den allmänna konjunkturen samt särskildt af den engelska jernmarknaden. När det var dåliga tider för det engelska jernet, väntade de, att det äfven skulle blifva dåliga tider för dem. Det engelska jernet har, om man räknar procentvis, betydligt inkräktat på den andel, det svenska jernet fordom hade i afsättningen på världsmarknaden, men under hela den tid, som jag var med, fortgick utvecklingen af industrien, och användningen af jernet inom densamma så betydligt, att afsättningen af såväl svenskt som utländskt jern ökades. För en mängd behof, för hvilka fordom svenskt jern ansågs nödvändigt, användes nu engelskt, men just de låga pris, hvartill detta säljes, har möjliggjort den utveckling af industrien, till följd af hvilken för de färre behof för hvilka svenskt jern fortfarande användes, mera deraf afsattes än förut för flera behof skedde och så äfven framdeles. Verldsindustriens utveckling är beroende af ökad tillgång af billigt jern, och ju större denna utveckling blir, desto större blir ock behof och afsättning af det svenska jernet. Dåliga tider för England medföra deremot dåliga tider för Sverige. Derfor, att så nu är förhållandet har jag antecknat några siffror. Utförseln af jern och stål från England var 1890 tons 31,565,000, 1891 tons 26,877,000 och 1892 tons 21,763,000 samt af Sheffieldsvavar, — Hardwares and Cutlery —, för hvilka mycket svenskt ståljern användes, 1890 tons 2,764,000, 1891 tons 2,527,000 och 1892 blott tons 2,206,000.

Dåliga tider för dem och dåliga tider för oss följas åt. Kan man göra något för industriens utveckling hos dem, så skall det gagna i stället för att skada oss, ty deras deraf föranledda behof af en hel mängd jernsaker föranleder ökad afsättning för oss. Ultra-protektionismen i Förenta Staterna i Amerika, som i så betydlig mån afstängde införsel af jern- och stålvaror dit, var icke så mycket direkt genom minskning af vår afsättning till det landet skadlig för oss, som icke vida mer indirekt derigenom att den förminskade afsättning af svenskt jern på England. De ekonomiska orsakerna, mina herrar, äro derför ingalunda sådana, som ni tänka eder; men äfven om de skulle vara till något men för någon eller några af jernverks-egarne i mellersta Sverige, så kan jag icke säga, att det är rätt att underordna Norrbottens uppblomstring det afseende, som dervid i och för sig bör fästas. Jag är tvärtom öfvertygad om motsatsen.

Men låtom oss nu se hvad följten skulle blifva af denna skrivelse. Först och främst är det ett ingrepp i Kongl. Maj:ts rättighet, hvarom Kongl. Maj:t och Riksdagen kommit öfverens, att beviljandet af koncessioner för anläggning af jernvägar skall bero af Kongl. Maj:t. Det säges visserligen, att det blott är fråga om att Riksdagen i detta exceptionellt vigtiga fall, skall få tillfälle att meddela Kongl. Maj:t

sina åsikter, men afsigten är nog icke, att Riksdagen endast skall höras utan också att det råd, som Riksdagen uttalar, skall blifva följdt. Mig förefaller det, som om det alltid borde vara Riksdagens mening med sina skrivelser till Kongl. Maj:t, att de skola efterföljas. Den siste talaren sade, att det var icke med afseende på den nuvarande regeringen, som man fruktade, att den skulle meddela koncessioner, men åsikter kunde vexla, och regeringar kunde vexla. Ja, mina herrar, det är verkligen så, att regeringar och åsikter inom dem kunna vexla, men riksdagsmajoriteter och åsikter inom dem kunna också vexla, och deruti synes mig ligga en särskild fara af denna skrifvelse. Ty när en fråga skall hänskjutas till Riksdagens afgörande får den visserligen säkert en omsorgsfull utredning, men känslan af ansvar för det slutliga afgörandet blir icke hos regeringen lika stark som om den sjelf skall fatta det. Det kan därför hända att allt öfverlemnas till Riksdagens afgörande, och emot förhastanden eller magtmissbruk inom densamma finnas inga kontroller. Det skulle kunna hända att koncessioner beviljades, som icke borde blifvit det. Den erfarenhet vi hafva af Kongl. Maj:ts skötsel af koncessionerna är till dess förmån. Den som är så gammal som jag, minnes väl, huru det tillgick vid beviljandet af de stora statsbidragen till de första jernvägsanläggningarna, hvilka partigrupperingar och kompromisser det var, huru man hjälpte hvarandra, huru alla skånejernvägarna fingo stora lån på en gång genom ömsesidiga medgifvanden och öfverenskommelser. Det var nog mycket bra, att de fingo dem, men om det var lämpligt, att de samtidigt lemnades åt alla som begärde dem, lemnar jag derhän, och det skedde ändock mycket, som visar, att kotterier och sammansättningar kunna i Riksdagen hafva ett spelrum, som de icke böra hafva. Det tror jag man kan säga egde rum vid 1856—58 och vid 1862—63 årens riksdagar. Jag var då ej med, men vid 1859—60 års riksdag var jag närvarande och minnes de strider, som då fördes om den södra stambanans rigtning och de kombinationer, som då bildades, huru många enskilda intressen då gjorde sig gällande, huru mycket man ansträngde sig, icke för att öfvertyga utan för att öfvertala hvarandra och förskaffa röster och allt sådant; och man kan icke, när man sett sådant, komma till annan åsigt, än att det är bäst, att Riksdagen öfverlemnar meddelandet af koncessioner till Kongl. Maj:t, d. v. s. icke blott till Kongl. Maj:ts goda omdöme, utan till den ansvarighetskänsla, som man har rätt att hoppas skall finnas hos hvarje svensk ministär. Blir det så, då hafva vi den bästa garanti mot förhastanden, intriger eller magtmissbruk, och den böra vi icke kasta bort.

För min del önskar jag visst icke, att denna koncession nu skall blifva beviljad. Jag önskar, att staten må blifva anläggare af ifrågasvarande bana, men jag anser, att tiden icke är inne att derom besluta, förrän regeringen efter verkställda noggranna utredningar uttalat sig öfver frågan, och jag önskar, att det måtte ske så fort som

Om koncessioner å jernvägsanläggningar inom Norrbotten.
(Forts.)

Om konces-
sioner å
jernvägs-
anläggningar
inom Norr-
botten.
(Forts.)

möjligt, och *då* kan Riksdagen taga i betraktande *om* och *när* den vill lemna medel till denna bana.

Den ifrågasatta skrifvelsen har, enligt mitt förmenande, till syfte ingenting annat, än att Norrbottens intressen icke skola behandlas såsom andra svenska intressen, utan Norrbottens intressen underkastas andra provinserns verkliga eller förmenta intressen, uttalade efter Riksdagens godtycke. Då jag anser ett sådant förhållande i hög grad orättvist och förderligt, kan jag icke annat än yrka afslag å utskottets hemställan.

Friherre Klinckowström: Då jag jemte herr Reuterswärd är motionär i denna fråga, och då jag haft den äran att, såsom ledamot i det tillfälliga utskottet, gemensamt med det tillfälliga utskottet från Andra Kammaren behandla denna fråga, må det tillåtas mig att med några ord bemöta den del af oppositionen mot utskottets förslag till beslut, som här ännu icke blifvit behandlad.

De flesta af den förste talarens betänkligheter mot utskottets framställning, hafva så väl af herr Ekenman som af herr Reuterswärd blifvit besvarade. Jag beundrar friherre Leijonhufvuds upprigtighet i frågan, men jag beklagar hans blindhet beträffande frågans politiska, strategiska och statsekonomiska del. Här har ännu icke något blifvit yttradt rörande de undantagsförhållanden, hvaruti Norrbottens län befinner sig i afseende på jernvägsanläggningar mot hvad förhållandet är i öfriga delar af Sverige. Motionärerna hafva af fosterländskt nit velat påpeka detta förhållande för Riksdagen och på grund deraf föreslå, att Riksdagen ville i underdånig skrifvelse anhålla, att Kongl. Maj:t måtte, innan koncessioner af enskilda bolag för anläggande af jernvägar i Norrbottens län bifallas, inhemta Riksdagens *yttrande* i frågan, men alldeles icke något Riksdagens *yrkande*. Jag finner det fullkomligt i sin ordning, och det har redan blifvit berördt af herr Reuterswärd, att då alla regeringen underlydande embetsverk och departement måste höras, innan regeringen fattar beslut i allmänna frågor, regeringen äfven bör i en så viktig fråga inhemta Riksdagens åsigt och yttrande, innan hon besluter sig för en jernvägsanläggning i denna landsdel. Man har visserligen sagt, att det vore att minska konungamagten och konungens ekonomiska lagstiftningsrätt, om man begärde ett sådant hänskjutande till Riksdagen af dessa frågor; men, mine herrar, vi hafva en sorglig erfarenhet derom, att det funnits en svensk regering, som koncederat en jernvägsanläggning af enskildt bolag, som först uppträdde såsom svenskt, men sedan till utlänningar sålde rättigheten rörande jernvägen mellan Luleå och den norska hamnen vid Ofoten, och att denna jernväg kunnat blifva ganska farlig för den skandinaviska halfön, hoppas jag, att numera ingen måtte betvifla.

Hvad nu först beträffar faran i politiskt hänseende, hoppas jag, att kammaren tillåter mig att derom yttra några ord.

Vår östra granne med sin kolossala magt och med sin ofantliga

utsträckning öfver närmare en sjettedel af hela jordklotets fasta land måste ega utfartsvägar till världshafven. Detta är den ofantliga magten nära nog förnekadt, ty hela den sibiriska kusten mot ishafvet är obegagnelig, örlogshamnen vid Stilla hafvet, Wladivostok i Amurlandet är äfven vidt aflägsen från de europeiska farvattnen, och för öfrigt eger icke Ryssland en enda hamn, i synnerhet för krigiska företag, än dem som finnas vid Östersjöns östra och södra kust. Kändt är, att dessa sista hamnar under en stor del af vintern, då de stora världshafven ännu äro öppna, äro tillstängda af is. Derfor har Ryssland sedan lång tid tillbaka sträfvat att få en hamn så nära Varangerfjorden som möjligt. Betraktar man norska kartan, ser man att Norge eger både östra och vestra kusten af den inre Varangerfjorden, och det är först närmare ishafvet, som kusten, den s. k. Murmanska, tillhör Ryssland, hvarest det i första hand tänkt inrätta en örlogshamn. Dit syfta de jernvägsanläggningar, som Ryssland drifver fram genom Finland. Det är icke blott en kustbana, som bygges från Petersburg längs kusten till Uleåborg, för statsfullbordad koncession å de återstående 12 milen till Torneå af svagsmagterna lemnats, utan det finnes äfven andra jernvägar midt igenom Finland. Den ena, som redan är färdig mellan S:t Petersburg och Kuopio, är äfvenledes rigtad mot Uleåborg och Torneå, men dessutom, mine herrar, är en tredje bana ifrågasatt, som skall gå mera direkt från Petersburg rakt på Murmanska kusten, och det etablissement, som Ryssland der ämnar anlägga för sin örlogsflotta. Men hvarför vill Ryssland komma till hafvet? Ryssland, mine herrar, förbereder, så vidt jag förstår, en verldsstrid, som snart eller sent måste utkämpas mellan jordens största välden, mellan Ryssland och England. England besitter hafven och dominerar genom sin flotta, Ryssland åter genom sin ofantliga territoriella utsträckning och oerhörda befolkning, som uppgår till närmare 130 millioner invånare. Ryssland kan i krigstid uppställa 4 millioner soldater, och Ryssland måste snart eller sent uppträda emot och bekämpa England i det aflägsna Indien, på Pamirs högslätt, i Afganistan och på Balkanhalfön. Säkert är, att om Ryssland kunde förvärfva sig en örlogshamn vid världshafvet, skulle det gent emot England gifva Ryssland ett försteg i den förestående världskampen. Detta är icke hugskott, mine herrar, det är för ryska riket en politisk och militär fråga af största vikt. Jag har säkra underrättelser i det fallet, som icke lämpa sig för en offentlig diskussion, men säkert är, att Ryssland sedan årtal har fortsatt förberedelserna till en occupation af den s. k. Viktoriahamn vid Ofoten, hvarom på sista tiden mycket ordats i tidningarne, och hvilket jag redan för några år tillbaka tog mig friheten att, då fråga var om denna koncession af ett bolag, som skulle bygga jernväg från Luleå öfver norska gränsen till ifrågasvarande hamn, fästa Riksdagens uppmärksamhet uppå, tillika med den fara, som här vid lag hotar oss. Hvad frågans militära del beträffar, vill jag icke pröfva kammarens tålmod med att detaljeradt

Om koncessioner & jernvägsanläggningar inom Norrbotten.
(Forts.)

Om konces-
sioner å
jernoägs-
anläggningr
inom Norr-
botten.
(Forts.)

redogöra för de ofantliga svårigheter, som äfven ett *förenadt* Skandinavien skulle hafva för att kunna möta denna ofantliga magts påträngande för att uppnå dess syftsmål. Säkert är, mine herrar, och man behöfver icke vara militär för att inse det, att två land, som sammanlagdt icke ega mer än sju millioner invånare och kanske på sin höjd kan inom båda dessa länder sätta upp en armé på 150,000 man, icke i längden kan med framgång bestå i striden med ett annat, som har 130 millioner inbyggare och uppställer 4 millioner man. Det finnes endast ett sätt att motstå denna magt, och det är att hindra henne att, i striden mot Skandinavien, utveckla sina ofantliga härmassor; men att göra detta och sålunda möjligen bestrida henne framgången, det sker icke, mine herrar, genom att bygga jernvägar för dess framkomst i dessa obygd, utan snarare tvärt om. Det är kanske för tidigt att nu i diskussionen indraga några unionsförhållanden. Men kommer unionsfrågan igen, och jag fruktar att den förr eller senare måste diskuteras i Riksdagen, skall jag, om helsan tillåter min närvaro i kammaren, icke tveka att närmare redogöra för hvad jag anser vara det *enda* möjliga sättet att kunna bestrida Rysslands åtkomst af denna norska hamn. Men innan norska frågan på allvar kommer under diskussion i Riksdagen, vill jag icke trötta kammaren med densamma.

Af åtskilliga har jag under hand fått höra, att de icke äro nöjda med motiveringen af utskottets förslag till beslut. Utskotten från så väl Första som Andra Kammaren hafva samfaldt arbetat och samfaldt öfverenskommit om detta betänkande, som således är identiskt i båda kamrarna. Visserligen kunna anmärkningar göras mot motiven, men, mine herrar, det har icke varit så lätt att förena båda utskottens åsikter till ett gemensamt betänkande. Det har lyckats på det sätt, som herrarne här se, men om motiven förryckas, fruktar jag att äfven beslutet kunde blifva förryckt i båda kamrarna, och då skulle hela frågan falla tillsammans, och ingen skrifvelse åstadkommas. Derfor beder jag, att kammaren icke ville göra någon anmärkning mot motiven och att, på sätt redan föregående talare yrkat, kammaren ville för sin del bifalla utskottets förslag.

Herr von Krusenstjerna: Här har under den föregående diskussionen yttrats åtskilligt om de norrländska jernvägarnes betydelse i militäriskt och politiskt hänseende; här hafva också yttrats högstämda ord om Norrlands framtid, om talarnes kärlek för Norrland, om förtroende för Kongl. Maj:ts regering o. s. v. Jag skall bedja att för ett ögonblick söka återföra frågan till en mera enkel ståndpunkt och dervid betrakta den ur en synpunkt, som för mig och mitt votum här vid lag är bestämmande, nemligen den formella. Det i utskottets förslag gjorda uttalande, att Riksdagen skulle i underdånighet hos Kongl. Maj:t anhålla att få yttra sig om föreslagna jernvägar i Norrbotten af mer än lokal betydelse, kan ju synas temligen oskyldigt. Hvarför jag emellertid icke kan vara med om det,

beror på tvenne skäl. Det ena, att jag fruktar de konsekvenser, som ett sådant beslut, efter mitt förmenande, måste medföra. Kongl. Maj:t har ju, så länge vi här i Sverige haft koncessionsansökningar för jernvägar, eller nära ett halft sekel, utöfvat sin ur den ekonomiska lagstiftningsmagten härflytande rätt att ensamt besluta om tillstånd för enskilda jernvägars anläggning, men kammaren vet nog att denna rättighet dock icke varit fredad för angrepp. Dessa angrepp hafva hittills utgått från medkammaren. Vi veta äfven, att vid denna riksdag föreligger en motion i sådant syfte. En representant från Stockholm har, såsom kammaren torde veta, väckt förslag om afslag å den riksdag efter riksdag återkommande kongl. propositionen angående vissa förmänens beviljande åt enskilda jernvägsanläggningar, och han har uttryckligen motiverat denna motion dermed, att han vill såmedelst omöjliggöra för Kongl. Maj:t utöfvandet hädanefter af det kongl. prerogativet att Kongl. Maj:t sjelf besluter i fråga om koncessioner af enskilda jernvägsanläggningar. För mig äro blotta namnen på de högt ärade ledamöter af denna kammare, som väckt föreliggande motion, det tydligaste beviset, att dermed icke åsyftas något attentat mot konungamagten, hvilket äfven herr Reuterswärd uttryckligen bestridde. Men det är min farhåga, att följden af ett sådant beslut måste blifva en inskränkning af Konungens ekonomiska lagstiftningsrätt. Ty, mine herrar, om man nu bestämmer en undantagslagstiftning för viss landsdel, synes det mig ytterligt svårt, att man mot ständiga anspråk från andra sidan skall kunna hålla igen och icke utsträcka undantagslagen till att omfatta hela riket. Har man en gång skapat ett prejudikat, är det ytterligt lätt, om Riksdagens majoritet så vill, att upptäcka särskilda förhållanden i fråga om någon annan jernväg eller någon annan landsdel, som äfven der påkalla en undantagslagstiftning. Ett ytterligare steg tages och sålunda följer det ena efter det andra, tills det blir slut med denna rättighet. Då jag således i motionärernas förslag ser det första och, såsom jag tror, säkra steget i riktning af att göra inskränkning i denna del af Konungens ekonomiska lagstiftningsrätt, vill jag icke vara med derom, ty jag anser i allmänhet Konungens ekonomiska lagstiftningsrätt, omgärdad mot missbruk, som den hos oss är, vara en dyrbar och för samhällsutvecklingen ytterst välgörande rättighet. Särskildt vill jag, såsom en annan talare redan framhållit, erinra om olämpligheten af att just detta slags ärenden, ansökningar om koncessioner på enskilda jernvägsanläggningar öfverflyttas till Riksdagen. I det fallet har utskottets ordförande framhållit i sin reservation, att detta i Riksdagen skulle »kunna framkalla strid om eller tingande mellan enskilda intressen» med alla de förhatliga kompromisser och den demoralisation som sådant kunde medföra. Riksdagen sjelf synes hafva uttryckt, att den icke vill sysselsätta sig med strider om enskilda jernvägar, ty Riksdagen har upprepade gånger, såsom kammarens ledamöter torde erinra sig, gifvit åt regeringen rättighet att sjelf besluta om fördelningen af an-

Om koncessioner å jernvägsanläggningar inom Norrbotten.
(Forts.)

*Om konces-
sioner å
jernvägs-
anläggningar
inom Norr-
botten.
(Forts.)*

slaget till län åt enskilda jernvägarne och derigenom tydligen visat, att Riksdagen icke vill hafva att göra dermed. Detta är det ena af skälen, hvarför jag icke kan vara med om den af utskottet föreslagna skrifvelsen.

Det andra är det, att denna begäran synes mig skäligen öfverflödig. Friherre Leijonhufvud har redan erinrat att, om det blefve fråga om byggandet af en statsbana, Riksdagen alldeles gifvet finge tillfälle att vara med derom, ty en sådan bana läser icke kunna åstadkommas utan anslag af Riksdagen. I fråga om enskilda koncessionsansökningar må det tillåtas mig erinra, att när år 1884 i början af riksdagen uttalanden gjordes i kamrarne i anledning af den sista passus i den 1882 beviljade koncessionen för Luleå—Ofoten-banan, den passus, som en del ledamöter befarade innebära rättighet för koncessionsinnehafvarne att äfven bygga jernväg mellan Lule-elf och finska gränsen, afgaf dåvarande regeringen i båda kamrarne en bestämd förklaring, att om och när Kongl. Maj:t framdeles funne tiden inne för pröfning af frågan rörande en jernväg mellan Lule-elf och finska gränsen, skulle Kongl. Maj:t icke underlåta att lemna Riksdagen i en eller annan form tillfälle att uttala sig deröfver. I anledning häraf och herr Ekenmans yttrande, då han framhöll, huru Riksdagen, då den i slutet af 1884 års riksdag biföll den kongl. propositionen om virkesupplåtelse åt Luleå—Ofoten-banan, inryckte en bestämmelse om att den ville vara med om att yttra sig angående koncessionens utsträckning till Torne-elf, och anförde detta såsom ett bevis på att Riksdagen förut i liknande syfte skrifvit till Kongl. Maj:t och att det således icke vore första gången Riksdagen både att få vara med om deltagande i Kongl. Maj:ts rätt här vid lag — i anledning häraf ber jag i förbigående få erinra, att det Riksdagens uttalande, som då skedde, således endast var en acceptation af ett erbjudande, som Kongl. Maj:t sjelfvilligt gjort, och det får därför, enligt min uppfattning, icke tagas såsom ett prejudikat i den rigtning herr Ekenman ville tolka det.

För min del är jag öfvertygad att, efter hvad som föregått, i fråga om jernvägsanläggningar af större betydelse i Norrbottens län Kongl. Maj:ts regering icke läser underlåta att, innan den besluter i en så vigtig fråga, lemna Riksdagen tillfälle att yttra sig. Och då jag hyser detta förtroende till regeringen, finner jag den föreslagna skrifvelsen alldeles öfverflödig; jag tycker snarare den skulle vittna om, att man icke vore fullt säker på regeringen och därför ville stryka under sina önsknings i den vägen. Sådant vill jag icke heller vara med om och får därför yrka afslag på utskottets hemställan.

Herr Widmark: Då mitt uppsåt är att yrka afslag på föreliggande betänkande, är jag i tillfälle att gå den sannolika önskan hos eder alla, mine herrar, till mötes genom att uttrycka mig kortfattadt i anledning af allt, som från den sida jag tillhör blifvit yttradt.

Den första omständigheten, som för mig varit bestämmande, är,

att, så vidt jag kan finna, hvad som nu föreslås komme att medföra en återgång till de gamla jernvägsstriderna, något som vore högst skadligt för sjelfva saken. Jag kan icke heller, trots herr Ekenmans yttrande, se annat än att denna skrivelse skulle innebära en sorts tvifvel på regeringen, åtminstone såsom den siste ärade talarens framställning måste uppfattas. Enligt mitt förmenande har äfven det utmärkta sätt, hvarpå Kongl. Maj:t vid beviljande af jernvägskoncessioner och utdelning af anslag till enskilda jernvägsbyggnader utöfvat sin ekonomiska befogenhet, varit till sakens stora fromma och på det högsta bidragit till en oväntadt vacker utveckling af vårt jernvägsnät i södra Sverige. Hvarför skulle det nu vara skäl att gå ifrån hvad vi måste erkänna vara ett godt? Det torde dessutom vara alldeles klart, att Kongl. Maj:ts regering mycket bättre än Riksdagen är i tillfälle att grundligt pröfva hit hörande frågor, då jernvägsbyggnadsstyrelsen, Konungens befallningshafvande och, hvad det militära angår, generalstaben på ett högst betryggande sätt alltid komme att yttra sig i frågan. Deremot har jag icke samma förtroende för Riksdagens af partiintressen påverkade förmåga att bedöma hit hörande förhållanden. I afseende på Norrbotten är vidare enligt min åsigt alldeles olämpligt att införa en särskild undantagslagstiftning, ty om någon sådan skulle sättas i fråga, borde det vara för att der lättare än annorstädes åstadkomma jernvägar, därför att till följd af de långa afstånden behöfvet af jernvägar der är större än på andra håll. De äro äfven här behöfliga mer än annorstädes till följd af landets ovanliga rikedom. När år 1859 den nyutnämnde landshöfdingen i Norrbotten egnade sitt första år på platsen till att noggrant genomresa alla delar af länet, till att i arkiv och af tillgängliga handlingar nogsammt studera alla dessa förhållanden, afgaf han till Kongl. Maj:t en embetsberättelse, som af Kongl. Maj:t beslöts skola till trycket befordras, och jag tror mig bäst och kortast skildra landets beskaffenhet, då jag uppläser slutorden, som denna berättelse innehåller. »Om denna redogörelse skulle gifva bekräftelse på mina här ofvan uttalade åsichter, att landet har rika, hittills obegagnade naturtillgångar i odlingsbara marker inom dess kustland, i värderika skogar inom dess skogsland och i outtömliga malmlager i dess fjelland, äfvensom att såväl skogs- som fjellandens alster kunna genom öppnande af ändamålsenliga kommunikationsanstalter till allmänt och enskildt gagn nyttiggöras; och om det skulle befinnas, att hvad jag så väl härom som beträffande medlen för landets uppbringande till välstånd och styrka anfört skulle vara förtjent af en allmännare uppmärksamhet och Eders Kongl. Maj:ts särskilda nädiga omvårdnad, så är mitt syftemål med denna underdåniga framställning vunnet».

Här har blifvit yttradt, att Norrbotten, till följd af sina rikedomar, är eller skulle blifva Sveriges skattkammare. Ja, det tror jag också, men då skall det icke blifva föremål för en särskild och hämmande lagstiftning i afseende å sina kommunikationsanstalter, utan snarare tvärtom. Detta befordras bäst derigenom, att Riksdagen icke

Om koncessioner å jernvägsanläggningar inom Norrbotten.
(Forts.)

Om konces-
sioner å
jernvägs-
anläggningar
inom Norr-
botten.
(Forts.)

afgifver något yttrande i förevarande ämne. Min lifigaste önskan är, att det icke måtte blifva enskilda personer eller bolag, som komma att bygga denna stora och viktiga bana i vårt land, utan att fortsättningen från Gellivaare till Ofoten måtte blifva en statsbana. Under sådana förhållanden är det, såsom förut är sagdt, gifvet, att detta icke kan ske utan Riksdagens hörande. Emellertid skulle, om motionärernas förslag bifölles, detta vara det första steget till en inskränkning i Konungens ekonomiska lagstiftning, hvilket jag, i likhet med den siste talaren, icke vill vara med om. Hvad som här föreslås är, enligt min mening, en inskränkning i nämnda lagstiftning, ty Kongl. Maj:t har förut ensam afgjort koncessionsfrågor, och dessutom ber jag få upplysa, att, enligt expropriationslagen, hvad som erfordras, äfven af statsegendom, till allmänna farleder, jernvägar och kommunikationer i öfrigt, derom besluter Kongl. Maj:t Riksdagen ohördan. Det är nemligen Kongl. Maj:t, som gifver denna expropriationsrätt.

Jag ber slutligen få nämna, att det ligger en viss trygghet i det sätt, som vid koncessioners meddelande på senare tider blifvit följdt. Det föreskrifves nemligen, att staten skall hafva inlösningsrätten, och deri finnes ju ett prerogativ mot att jernvägsanläggningarna komma i enskilda händer.

Jag fortsätter mitt yrkande om afslag.

Herr talmannen tillkännagaf, att anslag före kl. 2 e. m. utfärdats till sammanträdet fortsättande kl. 7 på aftonen.

Herr Forssell: Jag anhåller att först få instämma i de tänkvärda yttranden rörande de norrländska intressena och jernvägsanläggningarna i Norrland, som här framstälts af friherre Leijonhufvud, herr Wærn och den siste talaren. På samma gång beder jag få fästa kammarens uppmärksamhet på, hurusom motiveringen till det betänkande, hvilket nu är föredraget, innehåller satser, som äro hvarandra motsägende och af för öfrigt tvifvelaktigt värde.

Här står på det ena stället, att en jernväg i Norrbottens län »icke kan tänkas ega samma egenskap af allmännyttigt företag som i andra mera befolkade landsdelar». Satsen, tvifvelaktig i sig sjelf, blir ännu underligare, då man på andra sidan finner utskottet tala om statens pligt att bygga jernvägar i Norrbotten, som kunna vara af allmänt intresse. Här står vidare, att »i händelse af ett fiendtligt infall kunde en bana sådan som den ifrågavarande tjena att befordra fiendens framträngande eller åtminstone att uppehålla den inryckande fiendtliga styrkans förbindelse med dess hemland eller med hafvet». Det är en sats, hvars godkännande af Riksdagen skulle innebära ett bestämdt afstyrkande af alla jernvägsförbindelser af denna art i Norrbotten. Den tager sig ännu besynnerligare ut, om man iakttager, att utskottet likväl strax derefter förmenar, att staten bör öfvertaga byggandet af en sådan bana. Nu är det alldeles klart, att är en bana farlig för landets säkerhet, så är den fullt lika farlig i statens hand

som i enskild persons, och är den icke farlig, så är den det lika litet, om en enskild är egare som om staten är det, ty i krigstid vore ju en enskild bana lika med en statsbana i afseende å dispositionsrätten.

Slutligen har utskottet tillåtit sig förmåla, att man vid jernvägsanläggningar i dessa trakter kan hafva att beakta sådana omständigheter som »att malmbrytningen i Gellivaara kunde i hög grad påverkas af en konkurrerande grufvedrift vid Luossavaara och Kiirunavaara». Detta skäl är af den beskaffenhet, att det naturligtvis gäller emot alla jernvägar, icke endast i Norrbotten utan i hela Sveriges rike, emedan det knappt kan tänkas en jernväg, som går från en produktionsort till hafvet, utan att den på ett eller annat sätt kunde åvägbringa konkurrens för en annan produktionsort, hvars kommunikationsled går till en annan punkt vid hafvet.

Slutligen talas här om »att de norrländska jernvägarnas afkastningsförmåga kunde väsentligen nedsättas genom denna jernväg». Det är ett påstående, till hvilket jag icke kunnat uppleta det ringaste skäl. Huru den stora stambanans afkastningsförmåga skulle nedsättas derigenom, att en bana Luleå—Norska kusten eller en bana från Östersjön till norska kusten komme till stånd, är för mig liksom jag förmodar för kammaren alldeles ofattligt.

Jag hemställer, huruvida det kan vara skäl, att kammaren genom sitt godkännande af dylika motiv skaffar dem plats i en Riksdagens skrivelse till Kongl. Maj:t. Detta skulle nemligen ske, om t. ex. båda kamrarne antoge klämman utan något yttrande vid motiveringen; då komme deraf att följa, att denna motivering inginge till Kongl. Maj:t såsom ett Riksdagens uttalande. För min del anser jag af nu nämnda skäl, att det, hvilken åsigt man än må hysa i afseende å klämman, är af allra största vikt att kammaren, genom att ogilla motiveringen, förhindrar ett dylikt Riksdagens uttalande.

Då jag härefter förklarar, att jag för min del kommer att *under denna förutsättning* rösta för sjelfva klämman, anhåller jag att i korthet få angifva grunden dertill. Mitt skäl sammanfaller i det närmaste med några satser, som i motiveringen äro instuckna bland de öfriga och åt hvilka jag vill söka att gifva en efter min uppfattning väl behöfzig större tydlighet.

Jag grundar mitt votum på en under senare år i Riksdagen vunnen erfarenhet. Jag erinrar om, att för några år sedan fans här ett bolag, som erhöll koncession på en jernvägsförbindelse mellan öster- och vestersjön, från Luleå till Ofoten, och som efter ett icke alldeles otudligt lefnadslopp slutligen kom derhän, att det icke kunde fullgöra sina förbindelser, så att det arbete som nedlagts på en ofullbordad jernväg var finansielt taget värdt hardt när ingenting. Bolaget befann sig så att säga på nåd och onåd i statens hand, enär staten var den enda, som kunde bjuda någonting för jernvägen; koncessionen var nemligen så nära sitt slut, att, enligt officiella uttalanden, bolaget icke kunde tänka på att undvika denna eventualitet. I dettu läge befann sig säljaren. Köparen, staten, befann sig åter i det läget, att

Om koncessioner å jernvägsanläggningar inom Norrbotten.
(Forts.)

*Om konces-
sioner å
jernvägs-
anläggningar
inom Norr-
botten.
(Forts.)*

han kunde tryggt och lugnt vänta tills bolagets oförmåga blifvit konstaterad, tills tiden kom att utbjuda jernvägen till försäljning på konkursauktion, vid hvilket tillfälle jernvägens finansiella värde, det värde den kunde antagas ega såsom betryggad affär, kunde varda bestämdt genom konkurrens af hugade spekulanter. Det fans således all möjlig anledning att låta situationen utveckla sig till sin naturliga slutpunkt.

Så gick man emellertid icke till väga! Man använde det rent motsatta tillvägagåendet! Den svenska staten uppträdde såsom köpare långt innan denna tid inträffade och vände derigenom alldeles om de naturliga rollerna mellan köpare och säljare. Man lät värdera banan och erhöll genom sakkörstandige, hvilkas värdering icke af något motsades och som ansågs ganska frikostig, ett värde på bandelen Luleå—Gellivaara med rullande materiel af omkring 5,433,000 kronor. Siffran ställer sig något högre, då häri inräknas de 350,000 kronor, hvartill bandelen vester om Gellivaara uppskattades, hvilken för svenska staten såsom köpare icke hade något värde alls.

Men icke nog dermed! Man begärde att få bjuda bolaget som pris för dess jernväg med rullande materiel en summa stor 6.750,000 kronor och derutöfver 250,000 kronor att användas till de med köpet förenade kostnader, d. v. s. omkring 1,567,000 kronor mer än det värde, som enligt värdering tillkom jernvägsanläggningen Gellivaara—Luleå. Den svenska staten visade sig således ytterligt angelägen om detta köp, den var så angelägen, att den ville bjuda mera än banan i någon mån kunde anses värd, och detta oaktadt det ju icke kunde nekas, att den svenska staten i och med anbudet inledt sig i ett ganska vidtutseende finansielt äfventyr. Ty en jernvägsanläggning deruppe i höga norden vid denna tid, då man ännu ej ens visste, huru det skulle ordnas med malmbrytningen, hvem som var egare till denna, var ett vågsamt äfventyr, hvars utgång berodde på malmbrytningen och på den då ännu okända afsättningen af malmen. Man hade således all anledning att önska, att kostnaderna för jernvägens förvärfvande skulle vara så små som möjligt, helst som man visste, att det skulle kosta betydliga summor, innan det påbegynta företaget kunde bringas till fullbordan och sättas i det skick, att den kunde bära en remunerativ trafik. Det har också visat sig, att kostnaderna snart gå upp mot 12 millioner kronor.

Huru då finna förklaringen till en dylik frikostighet i köpeanbudet? Jag har visserligen sett ett försök till sådan förklaring i en häntydan å den omständigheten att åtskilliga millioner, utöfver verkliga värdet af jernvägsanläggningen, blifvit nedlagda och förlorade på jernvägsföretaget. Men det är klart, att det argumentet duger icke ens att se på, ty det innebär, att svenska staten skulle hafva någon juridisk eller moralisk skyldighet att ersätta enskildes förluster på en af staten koncessionerad jernväg. Sådant innebär en uppfattning af koncessionen som är alldeles oriktig; ty jernvägskoncession är intet annat än en tillåtelse, gifven af staten åt enskild man att på

egen bekostnad och på egen risk utföra ett jernvägsföretag. Skulle koncessionen innebära något annat, skulle den tillika lemna ett slags underborgen för att företagets kostnader icke må varda för stora, eller en underborgen för att icke bolagets styrelse genom vårdslöshet eller oredlighet förstör aktieegarnes eller obligationshafvarnes penningar, då vore naturligtvis hvarje koncession en handling af stor finansiell betydelse för statsverket, och då måste slutsatsen blifva, att hvarje koncession, enär dess eventuella konsekvenser ju komme att bäras af Riksdagen, också ovilkorligen måste vara beroende af Riksdagens egen pröfning och eget medgifvande.

Der kunde således icke förklaringen ligga. Den får ovilkorligen sökas på ett annat håll. Jag tror mig icke blifva motsagd af någon, då jag säger, att den i det i fråga varande fallet helt enkelt var att söka uti en hos alla vederbörande förefintlig farhåga, att denna jernväg möjligen skulle falla i orätta utländingars händer, och denna farhåga hade åter ingen annan grundval, än att jernvägen låg i — Norrbotten.

Då nu förhållandena äro sådana, att det lätt skulle kunna tänkas, att samma drama komme att spelas om än en gång, att i Norrbotten en jernväg varder koncessionerad, varder illa skött, att alla obehag som varit förenade med den förra jernvägen åter upprepades och till slut, att staten skulle köpa den och få betala icke ett affärsmässigt pris utan ett af politiska grunder bestämdt pris, ett öfverpris, så är det naturligt, att Riksdagen, som måste bära konsekvenserna af ett dylikt tillvägagående, icke kan vara alldeles oberättigad att begära, att åtminstone få vara med vid första begynnelsen, att åtminstone få hafva ett ord med vid afgörandet af denna fråga, som kan hafva så stora och just för Riksdagen såsom penningbeviljande myndighet betydelsefulla följder.

Man har sagt, att ett bifall till denna kläm, skulle innebära fordran, att Riksdagen måtte få hafva det *afgörande* ordet vid koncessionens beviljande. Klämman är dock vida mera anspråklös. Den innehåller allenast en ödmjuk begäran, att Kongl. Maj:t måtte sätta Riksdagen i tillfälle att yttra sig i frågan, innan hon afgöres.

Man har vidare sagt, att i klämman skulle ligga ett misstroende till regeringen. Hvarför det? Man kan lika väl säga, att den lemnar ett stöd åt regeringen och, då regeringen icke yttrat någon mening i frågan, kan jag icke finna annat än att denna senare tolkning är lika befogad som den förra.

Slutligen har man varnat för det ingrepp uti Kongl. Maj:ts prerogativ, som skulle ligga i ett bifall till klämman. Om också koncessionsrätten — d. v. s. rättigheten att med andras uteslutande förlåna enskild person eller bolag rätt att drifva en viss industri — kunde icke förbise att, såsom redan framhållits, utöfvandet af ett sådant prerogativ, i synnerhet då det gäller Norrbotten, är fullständigt bundet vid den Riksdagen otvifvelaktigt tillkommande rätten att medgifva

Om koncessioner å jernvägsanläggningar inom Norrbotten.
(Forts.)

*Om konces-
sioner å
jernvägs-
anläggningar
inom Norr-
botten.
(Forts.)*

användande af kronans jord för jernvägens behof, en rätt, hvilken, såsom bekant, är beroende af hvardera kammarens bifall.

Under sådana förhållanden förefaller det mig, som om man borde betrakta denna i så lena ordalag framställda anspråkslösa begäran såsom det bättre af två alternativ, såsom ett sätt att förekomma hvad som möjligen kunde innebära ett vida kraftigare och vida starkare ingrepp i Konungens koncessionsrätt. Af dessa grunder tillåter jag mig, herr talman, att yrka bifall till hvad utskottet föreslagit, under ogillande af utskottets motivering.

Herr Almgren, Fredrik: Herr talman! Då en af de ärade motionärerna sist hade ordet, anmärkte han, att han slutit sig till utskottets betänkande och bad, att vid den följande diskussionen mera hänsyn måtte tagas till betänkandets än till motionens innehåll. Men detta hjälpte icke! Redan den följande talaren anförde åtskilliga argument ur motionen och vände sig mot desamma. Jag tror, att jag såsom representant för Norrbotten skulle komma att framstå uti en icke alldeles klar dager, om jag icke här sökte framställa framför allt den skilnad, som finnes mellan motionen och utskottets betänkande, då ju bevisligen en sammanblandning af båda egt rum.

Först och främst är då att märka, att i motionen framhållits de vådor och olägenheter, som skulle uppstå derigenom, att en koncession för fortsättning af Luleå—Gellivaara-banan till norska gränsen medgafs åt ett enskildt bolag. Vidare har framhållits en viss farhåga för att en sådan koncession kunde beviljas. Såsom stöd för denna farhåga har andragits, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sitt utlåtande anført vissa vilkor, som borde iakttagas vid en eventuel koncession. Denna farhåga har utskottet å sin sida icke delat. Tvärtom har i betänkandet framhållits, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen afstyrkt koncessionen, samt att länsstyrelsen i Norrbottens län gjort desamma. Der har man första skilnaden mellan motionärernas och utskottets uppfattning. Vidare gå ju motionärerna så långt, att de yrka på att koncession icke utan Riksdagens medgifvande måtte lemnas för några jernvägar af hvad slag som helst i hela Norrbotten. Utskottet deremot skiljer strängt på de olika slagen af jernvägsanläggningar derstädes, och framhåller, att inom Norrbotten vissa dylika anläggningar kunde tänkas, hvilka i första hand borde bibehållas åt staten; det är för dessa som utskottet önskat, att ett undantag måtte göras i afseende å koncessioneringen, under det utskottet klart och tydligt framhåller, att alla öfriga jernvägsanläggningar borde af Kongl. Maj:t fritt koncessioneras lika väl i Norrbotten som i öfriga delar af Sverige. Nu har af en talare klandrats, att utskottet sammanfört dessa senare under rubriken »jernvägar af lokalt intresse». Så har skett, men på samma gång har utskottet i sin motivering så klart som möjligt definierat hvad det menar både med en sådan jernväg och med en jernväg som har annat än lokalt intresse.

Om jag nu ansluter mig till utskottets utlåtande, så är det der-

för att, fastän jag inser det ledsamma uti att åt Norrbotten en särskild lagstiftning beredes, eller ett undantag i afseende å koncessionen för jernvägar göres, jag dock ej kan bortse derifrån, att Norrbottens geografiska läge gör ett sådant undantag lämpligt, ja nästan nödvändigt. Det är nemligen den del af vårt land, som både i öster och vester gränisar till ett annat rike. Men de jernvägar, beträffande hvilka man inom utskottet framhållit, att de böra vara föremål för en särskild bestämmelse i afseende å koncessioneringen, dessa jernvägar äro just sådana, som skulle kunna bilda genomgångsvägar från det ena grannlandet till det andra. Jag tror, att intet land, som eger statsjernvägar, får draga i betänkande att bygga just dylika genomfartsvägar såsom statsjernvägar och sätta dem i förbindelse med det öfriga statsbanenätet. Allt hvad utskottet säger är, att Kongl. Maj:t behagade beakta och, då koncession på dylika anläggningar begäres, framför allt tänka på, huru vida de ej böra byggas såsom statsjernvägar, och frågan till följd deraf bringas under Riksdagens pröfning. Nu stöder sig Kongl. Maj:ts koncessionsrätt ju ytterst på hans rätt att tillämpa expropriationslagen. Men expropriationslagen liksom hvarje annan lag bör väl tillämpas konsekvent i alla delar af landet. Om nu i Norrbotten förhållanden finnas, som betinga undantagsbestämmelser, och Kongl. Maj:t skulle finna, att en koncession der möjligen kunde medföra skada för det allmänna, då kan det ju icke annat än vara ett godt stöd för Kongl. Maj:t, att Riksdagen vid detta tillfälle afgifvit ett yttrande, sådant som föreslagits.

Här har anförts åtskilligt mot utskottets motivering. Jag finner så mycket mindre skäl att uppträda mot dessa angrepp, som ju den ärade talare, som gjorde dem vid slutet af sitt anförande, ehuru väl på helt andra vägar än utskottet, kom till ett godkännande af klämmen. Dock kan jag icke underlåta att nämna, att jag i likhet med honom icke kunnat riktigt förena mig med utskottets öfriga ledamöter beträffande den del af motiveringen, som börjar med: »hvad angår den jernväg emellan Luossavaara och norska gränsen» och slutar med: »sådana omständigheter kunna ock vara att beakta vid en jernvägsanläggning i dessa trakter». Det är i synnerhet denna del af motiveringen, som den ärade talaren angrep. Orsaken hvarför jag icke reserverade mig mot denna del är, att jag tyckte, att detta uttryck: »sådana omständigheter kunna äfven vid en jernvägsanläggning i dessa trakter vara att beakta» var så lent och mjukt, att det icke kunde skada, om det också stode kvar. Jag har deremot uti de i motionen anförda grunderna för motionens kläm funnit ett och annat uttalande, som jag tvärt om för min del skulle vilja anse föra till ett särskildt skäl, hvarför i Norrbotten i afseende på de jernvägar, som utskottet kallar jernvägar af lokalt intresse, koncessionsrätten fortfarande bör tillhöra Kongl. Maj:t allena. När en ny jernväg planlägges i vårt land, är det ju gifvet, att den alltid på något sätt skall kunna väcka farhågor hos något lokalt intresse, kunna stöta någon särskild industris intresse för hufvudet, emedan den ju alltid kommer att fram-

Om koncessioner å jernvägsanläggningar inom Norrbotten.
(Forts.)

*Om konces-
sioner å
jernvägs-
anläggningar
inom Norr-
botten.
(Forts.)*

kalla konkurrens. Men afvägandet, huruvida dessa lokala intressen böra hafva något att säga vid afgörandet af en ny jernvägskoncession, måste ske på grund af en fullt opartisk granskning, och en sådan kan endast vinnas genom ärendets behandling af Kongl. Maj:t.

På grund af hvad jag sålunda haft äran anföra, herr talman, beder jag vördsamt att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Dickson, Robert: Herr talman, mine herrar! Då jag icke inom utskottet kunnat i allo biträda det beslut, som innefattas i utskottets betänkande, har jag varit nödgad att anmäla min reservation, men jag har icke i kammaren velat fullfölja den strid, vi haft inom utskottet, och har därför icke hittills yrkat bifall till reservationen och kommer ej heller att göra det. Vid sådant förhållande behöfver jag icke yttra mig om de anmärkningar, som vid ett par tillfällen rigtats mot reservationen, och hvilka jag tror annars vore lätt att upptaga till bemötande.

Jag kan väl icke yrka bifall till betänkandet, men beder få bemöta en och annan anmärkning, som under diskussionen framstälts, så vidt de rigtats mot en sak, derom utskottet och jag varit ense, nemligen önskvärdheten af ett uttalande i afseende å betydelsen af jernvägar i Norrbotten.

Af en talare på norrbottensbänken har anmärkts, att den afsedda skrifvelsen vore obehöflig, emedan det endast kunde förekomma ett par jernvägar der uppe. Det är en sak som man icke vet; men hvad man sett och vet är, att, så fort en jernväg mellan Luleå och Gellivaara blifvit inlöst af kronan, har fråga uppstått om koncession på ett slags fortsättning af denna bana. Detta visar, att ett uttalande kan hafva någon betydelse.

Flere talare hafva framhållit vigten af jernvägar för Norrbottens län, och det är en sak, som väl utskottet ej heller underkänt, men utskottet har också fäst uppmärksamhet vid de faror, som kunna vara förenade med dessa jernvägar. Den förste talaren, som yttrade sig mot utskottets betänkande, gick dock så långt, att han erkände, att han icke skulle vilja vara med om att lemna koncession åt ett utländskt bolag på en bana i Norrbotten. Han erkände också, att det finnes flere enskilda jernvägar i Sverige, som faktiskt kommit i utländskt ego. Att detta skulle kunna inträffa i Norrbottens län, torde vara desto sannolikare, som der icke existera samma förhållanden som inom andra län, der nemligen kommunerna bygga jernvägar, utan det blefve sannolikt ett bolag, som hemtade sina medel från andra orter, kanske utifrån, och att en utländsk bana i en gränsprovins kan blifva farligare än eljest, tycker jag icke man behöfver vidare utveckla.

Det yttrades också tvekan om den strategiska betydelsen af jernvägar i Norrbottens län. De militärer, som voro med i utskottet både från Första och Andra Kammaren, omfattade dock alla den åsigten, att af strategiska skäl stor varsamhet borde i fråga om

jernvägsanläggningar derstädes iakttagas. Och samma mening framgår äfven af väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande i det ärende, för hvilket betänkandet redogör.

Såsom reservant skulle jag naturligtvis icke behöfva känna mig ansvarig för sjelfva betänkandet, men jag beder dock få erinra, att de motsägelser, som af en föregående talare framhållits, i sjelfva verket icke förefinnas. Det framhölls, att i betänkandet står, att i de *högre trakterna* af Norrbottens län »en jernväg icke kan tänkas ega samma egenskap af allmännyttigt företag, som en sådan anläggning eger i andra mera befolkade landsdelar». Det är ingen motsägelse mot hvad som sedan förekommer, att inom Norrbottens län en bana kan vara af allmänt intresse påkallad.

I afseende å den strategiska betydelsen af en jernväg, erinras om den betydelse den har mot fienden. Men dermed är icke sagdt, att icke detta träffar hvarje bana, som bygges, och man kan icke deraf draga den slutsatsen, att ingen bana alls bör byggas.

Innan jag slutar, beder jag få förklara, att jag aldrig uppfattat motionen eller utskottets betänkande såsom innefattande något mistroende mot regeringen, något tvifvel om dess vaksamhet. Men det har varit sed och vana att, då vissa vilkor uppfyllts i fråga om en jernvägsanläggning, koncession beviljats, och det kunde vara önskligt, att regeringen i vissa fall hade ett stöd för afslag. Något mistroende har det således icke varit fråga om, utan utskottets betänkande får endast anses såsom ett uttalande i en fosterländsk angelägenhet.

Herr Cederberg: Det var en gång — så börja i allmänhet sagorna, och herrarne kunna ju antaga hvad jag nu säger såsom en saga — det var en gång ett embetsverk, som hade fått af landets regering i uppdrag att afgifva ett utlåtande i en fråga, lika godt hvilken. Till embetsverket kom en, jag vill kalla honom med ett från boktitlar känt namn. »rådgifvare för alla», och framlade för en af tjänstemännen inom embetsverket en skrift eller promemoria, sägande: så här skall Ni skriva det utlåtande, som Ni skall afgifva till regeringen. Tjänstemannen, en »byråkrat» naturligtvis, svarade: »var så god och lemna in Edert papper till registratorn, så skall det tagas under ompröfning». Rådgifvaren yttrade då: »men jag kommer ifrån en mycket framskjuten riksdagsman». Det hjälpte icke. Tjänstemannen var obeveklig.

Någon tid derefter läste man detta opus, i hvilket förekommo åtskilliga hyperprotektionistiska funderingar, i en radikal frihandels-tidning. Då man yttrade sin förvåning öfver att just *den* tidningen intog något sådant, svarades att redaktören har »biskopen till morbror».

Ifrån denna tidningsartikel har nu influtit åtskilligt, kanske det mesta, i sammandrag i den motivering, som motionärerna i sin motion framlagt. I allmänhet läser jag motioner på det sätt, att jag

Om koncessioner å jernvägsanläggningar inom Norrbotten.
(Forts.)

Om konces-
sioner å
jernvägs-
anläggningar
inom Norr-
botten.
(Forts.)

börjar med att läsa klämman; så skedde äfven vid denna, och jag kan icke neka, att jag då genast tänkte: här är ett formligt misstroendevotum mot regeringen.

För mig, som ju, åtminstone i ekonomiska frågor, anses tillhöra »Kongl. Maj:ts underdånigaste opposition», borde det ju hafva varit rätt angenämt att få deltaga i ett sådant, men då motionärerna nu förklara, att det ej gäller något misstroendevotum, är jag dermed beröfvad äfven denna anledning att vara med om det beslut, som motionärerna föreslagit att Riksdagen skulle fatta, och andra anledningar dertill saknar jag aldeles.

När jag sedan läste motiveringen, har jag icke lyckats finna det ringaste logiska sammanhang mellan denna och motionärernas förslag till beslut, eller, kortare sagdt, klämman. Motionärerna börja sin motivering med ett utdrag ur Kongl. Maj:ts proposition till 1890 års Riksdag angående inköp af jernvägen: *Norska gränsen—Luleå*. Öfver denna proposition uttala motionärerna sin tillfredsställelse. Motionärerna säga vidare, att Kongl. Maj:t och Riksdagen voro *ense* i frågan och draga deraf den slutsats, att Riksdagen nu *icke* bör tro på Kongl. Maj:t längre!

Motionärerna säga vidare, att genom det sedermera skedda köpet svenska staten blifvit egare af en jernväg mellan norska gränsen och Luleå. Det sanna är, att staten blef egare af en jernväg med detta *namn*, men den jernvägen fans ej på längre sträcka än mellan Gellivaara (Ladnijaur) och Luleå, och för att upptäcka en jernväg på återstående sträckan till norska gränsen, hvilken jag icke känner till och sannolikt ingen annan heller, torde man behöfva sådana ögon, som fordrades för att upptäcka de s. k. »kejsarens nya kläder» i Andersens bekanta saga. Deremot är jag med motionärerna ense derom, att Riksdagens beslut i anledning af Kongl. Maj:ts proposition år 1890 temligen tydligt visar, att man ansåg, det staten borde blifva egare af jernväg ända fram till norska gränsen. Men då Kongl. Maj:t och Riksdagen derom hysa aldeles samma åsigt, hvartill tjänar det då att skrifva såsom motionärerna föreslagit? Enligt min tanke, till ingenting, så vida man icke, såsom jag nyss nämnt, vill uttala ett misstroende emot regeringen. I öfrigt handlar motiveringen icke om den i klämman berörda allmänna frågan, utan den vänder sig uteslutande emot en speciel begärd koncession och uteslutande emot denna.

Mycket hafva motionärerna anført emot denna jernväg och särskildt åberopat en sådan jernvägs ofördelaktiga inflytande på den svenska jernhandteringen. Denna motionärernas ömhet om den svenska jernhandteringen synes mig bra mycket likna den, som år 1889 uttalade sig i åtskilliga motioner om exporttull på jernmalm. Det gälde då icke att hindra den export endast, som skulle på den nu ifrågasatta jernvägen ega rum, från Luossavaara, det gälde då mera, nemligen att hindra exporten från hela Norrbotten.

Riksdagens svar på dessa motioner blef ett bestämdt nej. Jag

antager dock, att Riksdagens beslut denna gång bestämdes kanske icke så mycket af den omständigheten, att de af motionärerna då uttalade förhoppningarna om Sveriges herravälde på jernmarknaden på Riksdagen ansågos öfverdrifna, utan snarare af den omständigheten, att spanska och franska handelstraktaterna, som då ännu voro gällande, ansågos lägga hinder i vägen för påläggande af exporttull på malm.

Då man nu återigen för på tal malmexportens skadliga inverkan på jernhandteringen, synes det vara skäl att granska hithörande förhållanden, enär exporten af malm under de senare åren tagit icke så små dimensioner. Från Norrbotten började den år 1888 med 70,000 ton och har under sista året uppgått till ungefär 138,000 ton. — Denna ökning af malmexporten ifrån Norrbotten, så förutspådde man år 1889, skulle döda den malmexport, som hade börjat i södra Sverige, och hvilken senare före år 1883 uppgick till i medeltal 20,000 ton om året. År 1888 hade den stigit till omkring 40,000 ton och under år 1892 har den uppgått till ungefär 180,000 ton. Den var således då $4\frac{1}{2}$ à 9 gånger större än den var, innan malmexporten ifrån Norrbotten tog sin början.

Men, säger man, detta bevisar endast att Norrbottens malmexport icke utöfvat något ogynnsamt inflytande på det öfriga landets malmexport, men icke inflytandet på jernhandteringen. För att belysa denna del af frågan må jag erinra, att exporten af *jern* före 1889 i medeltal utgjorde omkring 250,000 ton per år, men under åren 1889—1892 har samma export i medeltal uppgått till omkring 266,000 ton per år; således ett något högre medeltal än före 1889. Malmexporten ifrån Norrbotten tillsammans med malmexporten från södra Sverige har således icke blott icke förmått verka en nedsättning i landets jernexport, utan ej ens förhindrat en, låt vara, ringa ökning af densamma åtminstone i kvantitativt hänseende. Att den ej kunnat utöfva någon inverkan på kvaliteten lärer väl få anses gifvet, men huruvida den haft någon inverkan på prisen, känner jag icke till — andra må undersöka detta, och om deraf framgår att prisen på svenskt jern på den utländska marknaden nedgått, kan detta ju vara beroende på flera andra omständigheter än Sveriges export af malm, och den, som förmenar att häri den enda orsaken till priset är att söka, må det äligga att utreda, att det verkligen är malmexporten från Norrbotten och icke något annat, som åstadkommit en nedsättning i jernprisen.

Om de olägenheter, som, enligt motionärernas förmenande, skulle i strategiskt, politiskt m. fl. hänseenden framkallas af jernvägen, icke ifrån Gellivaara till norska gränsen, utan ifrån Luossavaara till nämnda gräns (då det är 10 mil mellan Gellivaara och Luossavaara är, som herrarne finna, detta icke alldeles samma sak) är så mycket förut yttradt af framstående talare inom denna kammare, talare, som förstå dessa saker, att jag icke vill uppehålla mig dervid vidare, än att jag anser mig, i afseende på den sökta koncessionen, hvarom hela motiveringen i motionen handlar, kunna yttra, att denna fråga,

Om koncessioner å jernvägsanläggningar inom Norrbotten.
(Forts.)

Om konces-
sioner å
jernvägs-
anläggningar
i Norr-
botten.
(Forts.)

enligt min tanke, har *en* ömtålig punkt, som dock ej förut vidrörts och hvilken ligger deri, att en del af den jernväg, som behöfves för Luossavaara-malmens utfraktande i marknaden, komme att ligga inom Norge. Inom Norge måste således sökas en särskild koncession, på hvilkens vilkor den svenska regeringen naturligtvis icke kan utöfva något som helst inflytande. Det är således gifvet, att hvilka vilkor en svensk regering än skulle uppställa för koncessionen på jernvägsdelen inom Sverige för att dermed åt svenska staten bereda möjlighet att, äfven emot jernvägsegarnes bestridande, förvärfva eganderätt till bandelen inom *vårt* land, varder dock rätten till jernvägsdelen inom Norge deraf oberoende. Det kan således hända, att svenska staten, genom ett bifall till koncessionen i fråga, möjligen gjorde de svenska intressena beroende af godtycke hos det bolag, som komme att nu eller framdeles ega jernvägsdelen inom Norge. Detta är en olägenhet, som jag, för min del, skulle vilja söka undanrödja om jag kunde. Men att deremot framhålla andra olägenheter, som icke finnas, det vill jag icke vara med om.

Här har talats om, att man icke borde befordra odlingen i dessa trakter, därför att landet derigenom kunde blifva begärligare för en eventuel eröfrare. Historien lär, huru som, t. ex. vid fransmännens infall i Ryssland under Napoleon den store, ryssarne härjade i sitt eget land för att omöjliggöra den främmande arméns framträngande. Är det herrarnes mening, att vi nu skola börja på här i Sverige att om icke härja landet, så åtminstone hindra dess odling, dess kultur, därför att vi vilja sätta oss i försvarstillstånd? Detta vore ett mycket underligt skäl för att man icke skulle bygga jernvägar i Norrbotten.

Här har vidare talats om språkfrågan. I årets statsverksproposition förekommer på åttonde hufvudtiteln ett förslag om vissa svenska folkskolors bekostande af staten; ett förslag, som afser att tillgodose den svenska kulturens intressen inom den svenska finnmarken. Min öfvertygelse är, att, om man på flere orter inom den svenska finnmarken, än nu är förhållandet, möjliggör grufbrytningen i den skala, hvarom här är fråga, så föranleder detta uppkomsten af kolonier, som för hithörande orter äro särdeles betydande. Tillser man att i sådana kolonier de svenska kulturintressena behörigen tillvaratagas, så skall den intima samfärdseln mellan dem och de kringliggande orterna bättre än något annat bereda framgång åt de sträfvanen, som man nu vill främja genom folkskolorna, och jag tror därför, att allt, som kan bidra till att skapa svenska kolonier i svenska finnmarken, bör understödjas just af dem som kalla sig fosterlandsvänner.

En talare har här yttrat sin förvåning öfver att man kan tro, att en jernväg från Luossavaara till norska gränsen skulle kunna vålla någon minskning i svenska statsjernvägarnes afkastningsförmåga. Det har också förefallit mig underligt. Men då jag frågat, hvarpå detta kan bero, har man svarat, att man skall bygga jernväg ifrån

Luossavaara till Gellivaara, men ej till norsk hamn vid Ofoten, och sedan skall malm och jern från båda bergen fraktas på de svenska jernvägarne, antingen till svensk hamn, eller ock till en norsk hamn, men denna hamn skall vara Trondhjem! De säga sig icke vilja bereda norrmännen fördelen att få malm och jern exporterade öfver Victoriahamnen, men på samma gång äro de villiga att bestå norrmännen den fördel, som de skulle få genom en export öfver Trondhjem. Jag förstår icke ett sådant egendomligt skäl. Mig synes, att det är saken man icke vill, och man söker skäl.

Länsstyrelsen i Norrbottens län har afstyrkt koncession för en jernväg från Luossavaara till norska gränsen, men förklarade på samma gång, att om koncession hade varit sökt för en jernväg äfven ifrån Gellivaara till norska gränsen, skulle länsstyrelsen kunnat se sig oförhindrad att tillstyrka en sådan koncession, och icke blott detta, utan deröfver för en sådan bana medgifva vissa förmåner för att hela jernvägssträckan skulle blifva anlagd. Nu lär det likväl vara klart, att om af jernvägssträckningen från Gellivaara till norska gränsen, hvilket afstånd utgör omkring 24 mil, först byggas 14 mil, så att endast 10 återstå, är man bra mycket närmare frågans fullständiga lösning än då alla 24 milen återstå.

Men det må nu vara huru det vill med den fråga, som behandlas i motionärernas motivering; — i afseende å det föreslagna beslutet synes det mig, att, då motionärerna sjelfva erkänt, att Riksdagen och Kongl. Maj:t äro ense derom att staten bör blifva egare af jernvägen i hela sin sträckning, och då vidare det är erkänt, att anläggningen af en sådan jernväg skall tagas i noggrant öfvervägande af regeringen då den tiden kommer, anser jag hela det nu framlagda skrifvelseförslaget öfverflödigt och anhåller att få yrka afslag på så väl motionerna som utskottets betänkande.

Friherre Leijonhufvud, Broder Abraham: Jag skall icke blifva mångordig.

Jag var tyvärr icke närvarande, då herr Reuterswärd och friherre Kliuckowström yttrade sig. De lära i åtskilligt hafva vändt sig emot hvad jag anförde. Hvad friherre Kliuckowström beträffar, tillåter jag mig, oaktadt jag icke hörde honom, att reservera mig emot allt hvad han sade rörande frågans militära sida, ty jag vet att vi i det afseendet sedan gammalt äro af rakt motsatta åsichter.

Beträffande herr Forssells anförande, så begagnade han, som vanligt, sin stora dialektiska förmåga. Men han gjorde dervid ett språng i tankegången. Jag undrar om han icke sjelf märkte, att så var fallet. Han klandrade först det sätt, hvarpå den första koncessionen till Gellivaara-banan blef medgifven, och vidare klandrade han det sätt, hvarpå man sedan gick till väga vid inköpet af denna bana, d. v. s. de vilkor, på hvilka regeringen gjorde upp förslaget och framlade detta för Riksdagen för att af Riksdagen antagas.

Ansaret för det ena som det andra lade han på regeringen,

Om koncessioner å jernvägsanläggningar i Norrbotten.
(Forts.)

*Om konces-
sioner å
jernvägs-
anläggningar
inom Norr-
botten.
(Forts.)*

och nekas kan ju ej, att om fel dervid blifvit begångna, så är det regeringen anmärkningen träffar, just därför att Riksdagen har vida svårare att sätta sig in i alla delar af en sådan fråga. Det oakadt ansåg han, att det möjligtvis kunde uppkomma ett nytt bolag af samma beskaffenhet, med samma underhaltiga vilkor och lika dåliga finanser som det förra, och att, då detta bolag ginge om kull, banan skulle komma att inköpas på samma ofördelaktiga sätt, som, enligt hans förmenande, varit förhållandet vid den förra banan. Mig tycktes att hans framställning syftade derhän, att han ville att Riksdagen i så fall skulle vara medskyldig i ansvaret. Jag kunde åtminstone icke komma till något annat resultat. Hvad vinst deraf skulle uppstå, förstår jag ej. För mig synes det klart, att då frågan om en sådan ny koncession i alla fall skulle af regeringen utredas i alla dess delar och svårligen kunde af Riksdagen sjelfständigt bedömas, så stannade i alla fall ansvaret på regeringen. Hvad skäl finnes då för att höra Riksdagen om saken? Föga annat skulle deraf uppstå än strider och olika meningar. Jag finner således icke att han bevisat annat än hvad jag sagt, att regeringen bör hafva initiativet till och sköta om dylika frågor. I fall något fel begicks vid koncessionen till det gamla Norrbottens-bolaget, vore ju regeringen den närmaste att granska detta och se till att det icke å nyo upprepades.

Man har här äfven talat om eganderätten till koncessionen å jernvägen från Gellivaara till norska gränsen. Jag kan icke förstå annat än att, när koncessionen är förbruten och slut, förfaller det gamla bolagets rättighet till anläggande af denna bandel. Då staten har köpt den färdiga delen af banan och koncession å den öfriga delen är förfallen, är naturligtvis regeringen oförhindrad att framlägga förslag till banans fortsättande, alldeles som om aldrig förut någon bana i denna riktning varit koncessionerad eller föreslagen.

Jag skall icke yttra mig vidare, men jag kommer att begära votering, emedan jag önskar att se huru en sådan slår ut.

Herr Forssell: Den siste ärade talaren har förebrått mig ett språng i bevisningen. Härpå kan jag svara, att han, för att ådagalägga ett sådant, gjort sig skyldig till en *petitio principii*. Han påstod att jag gjorde början med att tadla regeringen för den första koncessionen. Jag vädjar till kammaren och vägar påstå, att jag icke fält ett enda klandrande omdöme om denna koncession, af det enkla skälet att jag icke särskildt framhöll koncessionen såsom sådan.

Vidare sade han, att jag hade tadlat regeringen för den sista uppgörelsen. Äfven det tillåter jag mig bestrida. Mitt bedömande af proceduren innebar icke något tadel vare sig mot regeringen eller mot Riksdagen, endast en karakteristik af denna uppgörelse, hvarmed jag ville visa, att det var icke en uppgörelse på ekonomisk grund, utan en uppgörelse, i hvilken politiska och strategiska grunder spelade hufvudrolen. Sådana grunder kunna stundom vara de viktigare

och den omständigheten att de fått bestämma handlingssättet är icke ovilkorligen tadelvärd. Men af detta förhållande tillät jag mig draga den slutsatsen, att samma synpunkter *kunna* komma att göra sig gällande ännu en gång i fråga om koncessioner inom Norrbotten, och deraf drager jag åter den slutsatsen, att, när Riksdagen kan befaras komma att få vara med om den sista akten, den äfven bör få vara med om den första. I den bevisningen fins efter mitt förmenande intet språng.

Om koncessioner å jernvägsanläggningar inom Norrbotten.
(Forts.)

Herr statsrådet Groll: Jag ber om ursäkt för, att jag i detta ärende tager kammarens tid något i anspråk, ty det är ej min mening att yttra mig om, huruvida den ifrågasatta skrivelsen bör till Kongl. Maj:t aflätas eller icke, utan jag är uppkallad af ett yttrande, som herr Forssell hade. Han har sedermera förklaradt detta yttrande så, att jag nu kan fatta mig helt kort. Han har nemligen numera inskränkt sin anmärkning i afseende på sjelfva sättet för inköpet af jernvägsanläggningen Luleå—norska gränsen derhän, att detta inköp ej skulle vara på ett fullt ekonomiskt sätt anordnad och genomfördt. I det afseendet tillåter jag mig betvifla befogenheten af hvad herr Forssell anmärkt. Han nämnde, att förhållandena omkastats så, att det var köparen, som tog initiativet, då deremot detsamma borde hafva utgått från säljaren. Att initiativet utgått från den, som ville köpa banan, kan icke bestridas. Men deraf tror jag icke man bör draga den slutsats, som herr Forssell dragit, nemligen att köpeskillingen blef högre eller att det för staten stälde sig dyrare än hvad det skulle gjort, om initiativet utgått från säljaren. Det är visserligen sant, att det för banan betalades något mera än hvartill den vid värderingen uppskattats. Enligt denna värdering var banan värd 5,783,000 kronor. För banan betalades 6,500,000 kronor, således ungefär 700,000 kronor mera än hvad den var uppskattad till. Frågan är således, huru vida dessa 700,000 kronor kunna anses onödigt utgifna eller icke, huru vida man kunnat få banan billigare eller icke. Jag tror, att det sätt, den ärade talaren anvisat såsom det lämpligaste, säkerligen för staten kommit att ställa sig vida dyrare. Han tänkte sig nemligen, att man skulle hafva väntat med inköpet, till dess jernvägens egare kommit i konkurs, och så på konkursauktionen inköpt banan. Förutom alla de vådor, som i andra afseenden kunnat vara förenade med ett sådant tillvägagående, förekommer i rent ekonomiskt afseende den omständigheten, att om bolaget drifvits till konkurs, så hade säkerligen årtal förflutit, innan banan kunnat å konkursauktion försäljas och ett trygghadt köp kommit till stånd. Och under tiden — det kan man lätt inse, då banan ännu ej var fullbordad — hade densamma naturligtvis blifvit väsentligen utan underhåll, och de försämringar, som derigenom å densamma uppkommit, skulle varit oberäkneliga. Säkert — det tror jag man tryggt kan antaga — hade de vida öfverstigit de 700,000 kronor, som utgöra skilnaden mellan värderingen och köpeskillingen.

Om konces-
sioner å
jernvägs-
anläggningar
inom Norr-
botten.
(Forts.)

Herr af Burén: Jag skall icke beröra denna fråga ur hvarken politisk, militärisk, strategisk eller formel synpunkt. Jag vill blott med några ord besvara hvad som yttrats angående den ekonomiska sidan af denna sak. Jag vill fästa de herrars uppmärksamhet, som anse fördelaktigt för vårt land att malmexport i stor skala måtte bedrifvas, derpå, att malmen är för bergshandteringen detsamma som matjorden för jordbruket. Exporterar man matjord för jordbruket, tror jag att ej mycket skall blifva kvar af vår svenska modernäring. Vill man nu i stort exportera malm från vårt land, tror jag att ej heller skall blifva mycket kvar af vår andra modernäring, den svenska bergshandteringen. Öppnar man en pulsåder för att vår svenska blodstensmalm skall exporteras ur vårt land, fruktar jag att vi äro inne på en väg, som ej länder till vårt lands nytta.

På dessa skäl ansluter jag mig till dem, som yrka bifall till utskottets förslag.

Sedan öfverläggningen ansetts härmed slutad, yttrade herr talmannen, att beträffande föreliggande utlåtande yrkats dels bifall till hvad utskottet hemställt, dels, af herr *Forssell*, bifall till utskottets hemställan med ogillande af motiveringen, dels ock afslag å utskottets hemställan.

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

Friherre *Leijonhufvud*, *Broder Abraham*, begärde votering, hvar efter herr talmannen hemstälde, huru vida kammaren ville antaga yrkandet om afslag till kontraposition i nämnda votering; och förklarade herr talmannen sig finna denna hemställan vara med öfvervägande ja besvarad.

Flere ledamöter åskade emellertid votering jemväl angående kontrapositionens innehåll, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och anslogs eu omröstningsproposition af följande lydelse:

Den, som vill, att vid blifvande votering om bifall till den af Första Kammarens tillfälliga utskott i utlåtandet n:o 3 gjorda hemställan kontrapositionen skall innehålla afslag å utskottets hemställer, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har såsom kontraposition vid nämnda votering antagits bifall till utskottets hemställan med ogillande af motiveringen.

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

Ja — 76;

Nej — 45.

På grund häraf uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller hvad Första Kammarens tillfälliga utskott hemställt i utlåtandet n:o 3, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslås utskottets hamställan.

Vid slutet af den häröfver anställda omröstning befunnos rösterna hafva utfallit sålunda:

Ja — 90;

Nej — 30.

Jemlikt 63 § 3 mom. riksdagsordningen skulle kammarens sålunda fattade beslut genom utdrag af protokollet delgifvas medkammaren.

Föredrogs å nyo och företogs punktvis till afgörande statsutskottets den 4 och 7 i denna månad bordlagda utlåtande n:o 26, angående riksgäldskontorets förvaltning under den tid, som förflutit, sedan ansvarsfrihet senast tillerkändes fullmäktige i nämnda kontor.

1 och 2 punkterna.

Lades till handlingarna.

3 och 4 punkterna.

Hvad utskottet hemställt bifölls.

5 och 6 punkterna.

Lades till handlingarna.

7 punkten.

Utskottets hemställan bifölls.

8 och 9 punkterna.

Lades till handlingarna.

10 punkten.

Hvad utskottet tillstyrkt bifölls.

Vid förnyad föredragning af statsutskottets nedannämnda, den 4 och 7 innevarande mars bordlagda utlåtanden:

n:o 27, i anledning af väckt förslag om inköp af den s. k. vestkustbanan, och

n:o 28, i anledning af väckt förslag om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om utarbetande och framläggande af förslag i syfte af statens öfvertagande utaf städernas utgifter för rättsskipning, kronouppbörd och exekutionsväsen m. m.,

biföll kammaren hvad utskottet i dessa utlåtanden hemställt.

Anmälades och bordlades bevillningsutskottets memorial n:o 4, angående kamrarnes skiljaktiga beslut rörande vissa delar af punkten 2:o i utskottets betänkande n:o 3, med anledning af Kongl. Maj:ts proposition n:o 2, med förslag till ny förordning om beskattning af hvitbetssockertillverkningen i riket.

Föredrogs och hänvisades till konstitutionsutskottet Kongl. Maj:ts denna dag aflemnade nådiga proposition till Riksdagen, med förslag till ändrad lydelse af 74 § regeringsformen.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kongl. Maj:ts under sammanträdet aflemnade nådiga proposition till Riksdagen angående upplåtelse, för bildande af Kungsörs köping, af mark från Kungsörs kungsladugård.

Herr *Adelsköld* aflemnade en af honom med flere undertecknad motion, n:o 25, angående skrifvelse till Konungen i fråga om mellanfolkligt erkännande åt grundsatsen af enskild egendoms okränkbarhet till sjös under krigstid.

Denna motion blef på begäran bordlagd.

Justerades fem protokollsutdrag för detta sammanträde.

På framställning af herr talmannen beslöts, att de ärenden, som denna dag bordlagts första gången, skulle uppföras främst på föredragningslistan till nästa sammanträde.

Vidare medgaf kammaren, på hemställan af herr talmannen, att de anslag, som utfärdats för det nu pågående sammanträdet fortsättande kl. 7 e. m., finge nedtagas.

Kammaren åtskildes kl. 3.42 e. m.

In fidem

A. von Krusenstjerna.

Torsdagen den 9 mars.

Kammaren sammanträdde kl. 2.30 e. m.; och dess förhandlingar leddes af herr vice talmannen.

Anmäldes och bordlades lagutskottets utlåtanden:

n:o 17, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse af 1 kap. 1 § kyrkolagen;

n:o 18, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående prestedens utbytande mot ett löfte;

n:o 19, i anledning af väckta motioner om ändrad lydelse af 65 § utsökningslagen; samt

n:o 20, i anledning af väckt motion om ändring i förordningen angående allmänt ordnande af presterskapets inkomster den 11 juni 1862 i syfte att presterskapets kontanta aflöning må utgå af statsverket.

Föredrogs ett från Andra Kammaren ankommet protokollsutdrag, n:o 115, med delgifning af nämnda kammares beslut öfver dess tillfälliga utskotts utlåtande n:o 2, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Konungen med anhållan, att koncession ej måtte utan Riksdagens hörande lemnas å jernvägsanläggning inom Norrbotten.

Som Första Kammaren under gårdagen, vid behandling af en inom denna kammare väckt motion i ämnet, fattat beslut, öfverensstämmande med Andra Kammarens, hvarom protokollsutdrag till Andra Kammaren då expedierats, förklarades den derifrån nu gjorda delgifningen ej föranleda vidare yttrande.

Vid föredragning af den utaf herr *Adelsköld* m. fl. väckta, nästlidne dag bordlagda motionen, n:o 25, angående skrifvelse till Konungen

i fråga om mellanfolkligt erkännande åt grundsatsen af enskild egen-
doms okränkbarhet till sjös under krigstid, beslöt kammaren hänvisa
denna motion till sitt tillfälliga utskott n:o 1.

Föredrogs och företogs punktvis till afgörande bevillningsutskottets
under gårdagen bordlagda memorial n:o 4, angående kamrarnes skilj-
aktiga beslut rörande vissa delar af punkten 2:o) i utskottets betän-
kande n:o 3, med anledning af Kongl. Maj:ts proposition n:o 2, med
förslag till ny förordning om beskattning af hvitbetssockertillverkningen
i riket.

1 punkten.

Lades till handlingarna.

2 punkten.

Den föreslagna voteringspropositionen godkändes.

Föredrogs, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran
bevillningsutskottets sistlidne dag bordlagda betänkanden n:is 5 och 6.

Justerades två protokollsutdrag för denna dag.

På framställning af herr vice talmannen beslöts, att de ärenden,
som denna dag bordlagts första gången, skulle uppföras främst bland
utskottsbetänkandena på föredragningslistan till nästa sammanträde.

Kammaren åtskildes kl. 2.42 e. m.

In fidem

A. von Krusenstjerna.
