

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1897. Första Kammaren. N:o 30.

Måndagen den 10 maj.

Kammaren sammanträdde kl. 12 på dagen.

Justerades protokollet för den 3 i denna månad.

Anmäldes och bordlades:

statsutskottets memorial n:o 81, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut i fråga om punkt VI af utskottets utlåtande n:o 57, angående Kongl. Maj:ts proposition rörande löneroglering för personalen vid statens jernvägar och i anledning deraf inom Riksdagen väckta motioner; samt

bankoutskottets memorial n:o 13, i fråga om aflöningsstaterna vid riksbankens kontor i Linköping och Mariestad.

Herr talmannen tillkännagaf, att efter öfverenskommelse med herr talmannen i Andra Kammaren omröstningar jemlikt 65 § riksdagsordningen komme att anställas vid kamrarnes sammanträden nästa onsdag öfver de för sådana omröstningar föreslagna voteringspropositioner, som redan blifvit eller derförinnan blefve af båda kamrarne godkända.

Vid föredragning af statsutskottets den 8 innevarande månad bordlagda memorial n:o 82, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut angående Kongl. Maj:ts proposition till Riksdagen om pension å allmänna indragningsstaten åt e. o. professorn G. Dillner, godkändes den i memorialet föreslagna voteringspropositionen.

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska grän- sen.

Föredrogs å nyo statsutskottets den 7 och 8 innevarande maj bordlagda utlåtande n:o 74, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående anslag till verkställande af undersökning för anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.

Herr Tamm, Hugo: Den föreliggande Kongl. Maj:ts propositionen är ju egentligen mindre, om jag så må säga, en anslagsfråga än en fråga till Riksdagen, om Riksdagen vill bygga en *stambana* der uppe eller vill, att Kongl. Maj:t skall få meddela *koncession*, eller, med andra ord, *huru* Riksdagen vill ordna denna angelägenhet. Utskottet har svarat på ett mycket bestämdt sätt, då utskottet sagt: vi vilja nu icke alls göra någonting. Vi vilja icke, att koncession meddelas på hela banan eller ens en del deraf; vi vilja ej heller, att någon undersökning som förberedelse för en statsbana skall göras. Jag vill nu icke för min del positivt påstå, att det är en oförytterlig medborgerlig rättighet att under alla omständigheter kunna, om jag så må uttrycka mig, för min affär komma fram. Men å andra sidan, d. v. s. bygga en jernväg i landet, måste det vara ganska starka skäl för att motsätta sig en sådan sak som den föreliggande. Jag lemnar dock i detta fall för ögonblicket koncessionsansökan helt och hållet å sido.

Det är för mig klart, att denna bana har en mycket stor uppgift och är ett bland de verksammaste medel, som vi kunna tänka oss, för att föra en så betydande del af vårt land som Norrbotten framåt. Det kan icke vara likgiltigt för någon svensk man, huru vida en annan landsdel kommer att utveckla sig i alla möjliga riktningar, huru vida der springer upp industriel verksamhet och tillfällen till arbetsförtjenst, huru vida en ekonomisk kraftkälla skall allt fortfarande vara oanvänd eller nyttiggöras. Det är emedan jag ser alla dessa förmåner kunna springa fram ur denna bana, som jag icke kan underlåta att ställa mig på den sida, som säger, att man bör egna denna fråga den allvarligaste uppmärksamhet. Och jag gör detta så mycket hellre, som det måste för mig stå klart, att, man må göra huru man vill med ordnandet af vårt försvar der uppe, det första vilkoret är i alla fall, att der finnes folk, som tillhöra oss och som kunna själfva bära en så stor del af försvaret, att icke det öfriga Sverige i detta hänseende behöfver blotta sig på allt för mycket folk och trupper, när och om krig skulle hota.

Men då kommer man till den andra frågan. Anser man nu, att en jernväg bör byggas för Norrbottens utveckling — hvilken jernvägs rentabilitet och existensmöjlighet grunda sig på de rika malmfyndigheter, som föranledt ett affärsbolag af stora dimensioner att å denna jernväg begära koncession — då är frågan den: huru skall man förståndigast ställa? I det fallet får jag bekänna, att jag för min del icke kan vara med om ett tillstyrkande, att koncession här skall lemnas. Jag kan det icke därför, att den bana, som här är ifrågasatt, är en mellanlänk mellan ett främmande land, Ryssland och Vesterhafvet, der ett annat främmande land ligger. Ett stycke af denna internationella bana är redan statsbana, och då synes det mig,

att man icke kan undgå att äfven i denna form, d. v. s. som statsbana, fullfölja resten af denna jernvägsbyggnad.

Vi hafva dessutom, mine herrar, från nutidens politik i andra länder bevis på, huru farligt det är, om i våra dagar andra länder få alltför starka ekonomiska intressen bundna i ett land. Vi se, huru krig och diplomatiska tvångsåtgärder för enskilda kreditörers räkning af de stora länderna tillgripas. Vi hafva icke heller i vårt land alldeles saknat känningar häraf. Jag vill, så länge jag kan, bidraga till att afvärja den fara, som jag i detta fall ser.

När jag säger detta, vill jag på samma gång betona, att ingen får taga det som den ringaste misstanke, uttalad emot de personer, som väckt denna fråga till lif. Jag har intet skäl dertill, och jag har icke heller hört något dugligt skäl i det fallet anföras.

Då jag derefter öfvergår till de skäl, som göra, att jag icke kan gå in med min röst för den ifrågasatta koncessionen *i den form, den nu föreligger*, så ber jag få nämna, att detta ingalunda beror på någon misstanke emot detta bolag, utan det beror derpå, att man, enligt min tanke, har *frampressat* af dem alltför hårda koncessionsvilkor. För att uppfylla *sitt* affärsändamål, att transportera malm från Luossavaara och Kiirunavaara till Vesterhafvet, har man ålagt dem undan för undan sådana uppoffringar, som att de skulle bygga en stambana större och dyrbarare än någon annan, de skulle sammanbinda Gellivare med Luossavaara, något, som för deras affär icke är nödvändigt. De skulle garantera behållning af statens trafik på Luleå—Gellivarebana, och så har till sist tillkommit detta anslag till fästningen vid Boden. Jag är rädd för att ålägga sådana förbindelser, ty, mine herrar, sedan dessa förbindelser ålagts och accepterats, komma de nog sedermera lätt och med ett starkt moraliskt tryck att utaf staten återkrävas. Låt det blifva ekonomiska svårigheter för detta bolag, så kommer det naturligtvis att heta, att *vi* voro tvungna att åtaga oss så stora ekonomiska uppoffringar, vi måste binda så oerhörda andelar af våra tillgångar för statsändamål; staten får köpa banan och nedsätta frakterna, så att vi ej ruineras. Hvad skall staten göra? Jo, köpa banan och lemna frakter, som ej stämma med statens fördel. — Jag för min del vill ej vara med om detta köpslagande, utan anser, att staten genom byggande af banan från början qvarhåller full frihet att reglera taxan. Särskildt är mig motbudande att acceptera de 2 millioner kronor för en fästning der uppe. I fall någon fråga är rent nationel och i fall någon fråga bör vara en hel nations fråga, så är det, enligt mitt förmenande, just försvarsfrågan, och jag kan därför icke godkänna, att denna börda öfverflyttas på enskilda medborgare.

Jag har nu sökt, så kort jag kunnat, tillkännagifva min ståndpunkt i denna fråga, att jag nemligen icke kan tillstyrka en koncession för denna bandel. Då har det för mig, med den grunduppfattning, jag har, icke återstått något annat än att tillstyrka den af Kongl. Maj:t begärda undersökningen, som ju betyder ett tillstyrkande i princip af en statsbana. — Men i det fallet kan jag icke gifva ett rent bifall till Kongl. Maj:t förslag, åtminstone vill jag hafva en synpunkt skarpare motiverad, än den förekommer i den kongl. pro-

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska grän sen.

(Forts.)

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.

(Forts.)

positionen. Det är sant, att det allmänna motivet för denna bana är en svensk landsdels utveckling, men det kan å andra sidan icke nekas, att banans byggande är framkallad af och till stor del göres för det koncessionssökande bolagets räkning.

Då jag å ena sidan icke anser rätt, att man lägger tyngre bördor på egarne af malmbergen, än nödigt är, så anser jag å andra sidan svenska staten berättigad, så vidt möjligt är, tillse, att, när staten till hufvudsaklig del för enskildt bolags fördel åtager sig stora risker och utgifter, största möjliga garanti vinnes för att verkligen den förespeglade malmfrakten blir verklighet, och en varaktig verklighet, så att inkomsten å banan ej må helt plötsligt reduceras till — förlust. Denna tanke är uttryckt i reservationen. Alla de andra säkerheterna är jag färdig att lemna, men jag anser det icke obilligt, att svenska staten vid denna undersökning söker afhandla sådana garantier, att icke denna bana kommer att ligga der uppe räntelös och förfallen.

Det är på dessa grunder, herr grefve och talman, som jag har biträdt det kongl. förslaget, till hvilket jag härmed anhåller om bifall.

Herr Bohnstedt: Det kan synas hopplöst för mig att försvara detta statsutskottets betänkande, då så framstående ledamöter utaf statsutskottet reserverat sig. Jag hoppas dock, att utskottet skall segra, ty såväl utskottet som reservanterna äro af samma åsigt i hufvudsaken, de vilja nemligen, att skall någon bana byggas från Gellivare till riksgränsen, så skall det vara *en statens bana* och icke en bana, som tillhör enskildt bolag. Det är endast om sättet att nå detta mål, som reservanterna och utskottet äro af olika uppfattning. Reservanterna anse, att detta lämpligast kan uppnås genom bifall till det kongl. förslaget, utskottet deremot genom att antaga den kläm, hvartill utskottet kommit.

Om jag då öfvergår till de skäl, på hvilka utskottet har stödt sitt uttalande, har utskottet först och främst stödt sig på departementschefens uttalande, att »tillstånd icke bör meddelas enskilda att anlägga och ega ifrågavarande jernväg, som i så hög grad berör viktiga statsintressen». Utskottet har vidare stödt sig derpå, att »banans *politiska och strategiska* betydelse samt dess egenskap af förbindelseled med Norge göra det synnerligen angeläget, att den icke befinner sig i annans hand än svenska statens». Om man ser på, hvad t. f. chefen för generalstaben yttrar i denna fråga, så återfinner man det på sid. 11 i betänkandet. Han säger: »Det tillkommer icke t. f. chefen att afväga de ekonomiska fördelarne mot de militära olägenheterna, utan fastmer att utgå från de förras afsevärda betydelse såsom bevisad och dervid tillse, genom hvilka åtgärder de militära betänkligheterna i möjligaste grad kunde öfvervinnas. Om än dessa åtgärder kunde förefalla mer eller mindre afskräckande, måste dock t. f. chefen framhålla dem och tillika betona, att möjligheten för oss att försvara vårt nordliga gränsområde vore beroende af, att — i den mån detta område förvandlades till en för större fiendtliga anfallsföretag allt mer lockande krigsskådeplats, hvartill en mellanriksbana

Luleå—Ofoten i väsentlig grad komme att bidraga — sådana åtgärder till vårt försvarsväsendes utveckling blefve i sinom tid vidtagna. Dessa åtgärder skulle då vara: 1:o att påskynda anläggningen och fullbordandet af en fästning i Norrbotten; 2:o »sådan utveckling af vårt sjöförsvar, att den i Norrbotten operande försvarshärens flank och rygg genom flytande materiel och minlinier så vidt möjligt tryggades mot hafvet»; 3:o »erfordrerlig ökning af fästningsartilleritruppen samt uppsättning i krigstid af reservformationer af öfriga vapen»; samt 4:o »byggandet af en inre jernvägsförbindelse mellan öfre Norrbotten och mellersta Sverige». Detta synes åtminstone mig vara frågor, hvilka i någon mån böra ordnas, innan denna jernväg blir beslutet. Utskottet stöder sig vidare derpå, att »med egarne till Luossavaara och Kiirunavaara grufvor bör vara träffad öfverenskommeelse, som lemnar staten verksam säkerhet för malmtransport å den ifrågasatta jernvägen och på samma gång trygghet för att trafikinkomsterna å Luleå—Gellivarebanan icke minskas genom denna banas fortsättande till vesterhafvet». Utskottet vill således hafva en garanti för framtiden. Och slutligen anför utskottet till stöd för sin åsigt, att »banans byggande knappast synes kunna ifrågakomma under de närmaste åren, då samtidigt skola utföras två beslutade stambanabyggnader, till hvilka må hända snart nog kommer en tredje» — och, jag skulle vilja tillägga, kan hända äfven en fjerde, ty jag gissar, att en bana mellan Kalix elf och finska gränsen kommer att med det snaraste blifva beslutad. Jag finner således, att utskottet haft rätt goda skäl för det slut, hvartill utskottet kommit.

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.

(Forts.)

Om jag nu öfvergår till reservanternas motivering, så säga reservanternas, att »öfre Norrlands kulturella utveckling i väsentlig grad är beroende på ökad industri derstädes», samt att »den landsdels framåtskridande i välmåga och kraft otvifvelaktigt bidrager till hela landets bästa». Detta är fullkomligt sant, men med industri menar man väl i allmänhet förädling af våra råvaror; här är deremot endast fråga om att exportera en råvara, således icke fråga om någon industri i egentlig mening. Och hvad den kulturella utvecklingen beträffar, kan man icke gerna säga, att export af malm uppifrån fjelltrakten kan utveckla någon synnerlig kultur, och för odling är denna trakt icke mottaglig.

Reservanternas säga vidare, att det är ett vilkor för ett framgångsrikt försvar af Norrland, att der finnes en talrik och burgen bofast befolkning, som kan uppställa en större truppkontingent än för närvarande. Ja, mine herrar, tro verkligen herrar reservanter, att någon talrik och burgen bofast befolkning kan uppstå i dessa trakter? Nej, det blir säkerligen på det viset, att det blir en lös grufarbetarebefolkning, som kommer att gästa Norrland på en 7 à 8 månader årligen eller under den tid, man kan antaga, att de der kunna arbeta, ty de värsta vintermånaderna anser jag, att det icke kan blifva något arbete, liksom jag tror, att trafiken på banan då måste helt och hållet eller till en del inställas. Det är således icke antagligt, att vårt försvar kommer att stärkas genom dessa lösa grufarbetare, som någon tid på året komma att der vistas. De skäl,

Anslag för
undersök-
ning rörande
anläggning
af statsbana
från Gelli-
vare till
norska grän-
sen.

(Forts.)

reservanterna anført, synas mig således rätt svaga, och jemför man dem med utskottets, blifva de ännu svagare.

Man kan då väl fråga: hvad är det egentligen, som har händt, hvarför det skulle vara nödvändigt att nu fastslå byggandet af denna bana? Departementschefen säger, att »hufvudsakliga ändamålet med anläggandet af ifrågavarande jernväg är att bereda en möjlighet för tillgodogörandet af de malmtillgångar vid Luossavaara och Kiiruna-vaara, hvilka nu till följd af brist å kommunikationer ligga oanvända». Kan den omständigheten, att några spekulativa herrar inköpt mutsedlar och derigenom förskaffat sig eganderätten till dessa stora malmberg och att dessa herrar under vissa vilkor erbjudit 2 millioner kronor till Norrlands fasta försvar, kan den verkligen vara ett fullgiltigt skäl för att Riksdagen nu bör fastslå byggandet af en bana från Gellivare till norska gränsen? För mig är detta icke skäl nog. Dessa herrar hafva väl fått betala sina mutsedlar, men de kapital, de nedlagt, äro högst obetydliga, och detta naturligtvis därför, att de icke hafva några kommunikationer. Man bör således icke fästa för stort afseende vid de nedlagda kapitalen, hvilka i allmänhet öfverskattas. — Nej! Vill man hjälpa dessa herrar eller detta bolag, synes det mig, att man bör inköpa dess malmberg. Det är en fullt riktig princip, och det vore önskvärdt, att så skedde, på det att dessa mutsedlar, som man tror så hårdt tynga på bolagets budget, må komma i statens hand och på det att regering och Riksdag må för en tid blifva befriade från de säkerligen ständigt återkommande anspråken på en bana mellan Gellivare och riksgränsen; ty då kan en storindustri i framtiden framskapas; genom att deremot förhjelpa bolaget att för billigt pris exportera malm, skapas ingen *svensk* industri, dermed kanske man endast lyckas att ruinera vår jernindustri, på hvars utveckling offrats enorma summor.

Ja, mine herrar, då Riksdagen alltså nu redan har beslutat bygga två banor och säkerligen snart kommer att besluta ytterligare två och för öfrigt har hela den norrländska försvarsfrågan med alla dermed sammanhängande frågor olösta, synes det mig verkligen, att tiden nu icke är den rätta för att, genom beviljande af medel till ytterligare undersökning, liksom gifva på hand, att en jernväg från Gellivare till riksgränsen skall byggas. Jag får därför, herr talman, yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Svedelius: Herr greffe och talman, mine herrar! De skäl, hvilka såväl utskottet som reservanterna redan anført, stödjande sig på departementschefens och jernvägsstyrelsens uttalanden i denna fråga, synas åtminstone mig vara fullt öfvertygande, för att koncession på anläggning af denna bana icke bör lemnas åt enskilda. Dessa skäl beder jag att i största korthet få påpeka.

Utskottet säger: »Lika med jernvägsstyrelsen och departementschefen anser utskottet tillstånd icke böra meddelas enskilde att anlägga och ega ifrågavarande jernväg, som i så hög grad berör vigtiga statsintressen. Banans politiska och strategiska betydelse samt dess egenskap af förbindelseled med Norge göra det synnerligen angeläget, att den icke befinner sig i annans hand än svenska statens».

Reservanterna säga: »Denna jernväg, som obestriddigen komme att få en internationel karakter och som utgör fortsättning af en statsbana, bör dock ej få byggas af enskilde, dels af politiska och strategiska skäl, dels emedan svårighet alltid finnes att med säkerhet förebbygga banans öfvergång i utländska händer, äfven om staten förbehåller sig inköpsrätt».

Förutom dessa skäl finnes äfven för mig ett annat, och det är, att 1891 års Riksdag äfvenledes stälde sig på en likartad ståndpunkt, då den beslöt att inlösa koncessionen på den jernväg, som var beslutad att byggas från Luleå till norska gränsen. Under sådana förhållanden förefaller det mig i likhet med såväl utskottet som reservanterna, att skall denna jernväg eller någon annan jernväg i dessa trakter komma till stånd, bör det vara en statsbana. Men det förefaller mig också, att såsom oeftergifliga vilkor för banans anläggning böra uppställas i första rummet Bodens befästande, samt att befästningsarbetena vid Boden måste vara fullbordade minst lika fort, som banan blir fullbordad, och för det andra, att en öfverenskommelse träffas med norska regeringen, hvarigenom banan blir genom lämpliga åtgärder tryggad mot angrepp från vesterhafvet.

Vidare hafva utskottet och reservanterna enats om en annan bestämmelse, som de anse erforderlig, innan man beslutar banans byggande äfven såsom statsbana. Utskottet säger: »Med egarne till Luossavaara och Kiirunavaara grufvor bör vara träffad öfverenskommelse, som lemnar staten verksam säkerhet för malmtransport å den ifrågasatta jernvägen och på samma gång trygghet för att trafikinkomsterna å Luleå—Gellivarebanan icke minskas genom denna banas fortsättande till vesterhafvet». Reservanterna säga i detta hänseende, att de tänka sig banan anlagd genom statens försorg, »med ett vilkor likväl, nemligen att undersökningen utsträcker till att äfven omfattas, huru staten skall bereda sig garanti för att icke malmbrytningen af en eller annan orsak för mycket inskränkes eller till och med afstannar, utan att staten i sådant fall kan ingripa». Såväl utaf dessa skäl som på grund af att Riksdagen redan har beslutit bygga två stambanor och efter all sannolikhet snart nog kommer att fatta beslut äfven om den tredje, nemligen Bohusläns-banan, hvilken jag för min del anser böra gå före byggandet af den nu ifrågasatta stambanan till norska gränsen, är det för mig uppenbart, att en så lång tid skall förflyta, innan denna sistnämnda bana skulle kunna påbörjas, att någon närmare detaljundersökning för att utreda hvad som möjligen ännu icke är utredt i detta hänseende icke kan under den närmaste tiden vara behöflig.

Utom det skäl, jag nyss nämnde, beträffande Riksdagens beslut 1891, beder jag att äfven få påpeka Riksdagens nys fattade beslut att, rörande Bodens befästande, uppskjuta sitt sista ord, tills en komité uttalat sig i ämnet. Detta kan allra först inträffa nästa riksdag, men det kan icke anses säkert, att det ens då kommer att ske.

Alla dessa skäl göra för mig tydligt, att en ganska lång tid måste komma att förflyta, innan en stambanas byggande i denna trakt kan förväntas komma till stånd. Den utredning, som redan föreligger, har varit fullt tillräcklig, för att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.

(Forts.)

Anslug för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen. derpå har kunnat stödja ett tillstyrkande af koncessionen, och fullt tillräcklig, för att jernvägsstyrelsen har kunnat granska detaljeradt framställda anmärkningar mot banan och uttala önskningsmål om förändringar i åtskilliga hänseenden. Detta gifver mig ett ytterligare stöd för åsigten, att den utredning, som redan förefinnes, är fullt tillräcklig för frågan i dess nuvarande läge.

(Forts.)

Nu kan man ju säga, och detta med allt fog, att, äfven om icke någon enskild har bestämd rätt att fordra koncession på en jernvägs anläggande, oaktadt hans enskilda intressen det kräfvat, det dock kan synas hårdt, att staten å den ena sidan säger: »vi vilja icke lemna Eder koncession», och å den andra sidan förklarar: »vi vilja icke, åtminstone icke inom någon nu bestämbar framtid, bygga en statsbana». Jag erkänner, att ett sådant tal kan synas hårdt, men jag beder dock att få påpeka, att den enskilde ju alltid bör vika för det allmänna, ehuru detta den enskildes vikande för det allmänna likväl icke bör sträcka sig längre, än att staten bör lemna eller erbjuda ersättning för den egendom, som den enskilde på detta sätt möjligen kan hafva gått miste om. Detta leder mig in på samma tanke, som den föregående talaren nyss antydde, eller möjligheten för staten att tilllösa sig af egarne till gruffälten deras der befintliga egendom. Detta innebär naturligtvis icke från min sida någon tanke på, att staten skulle, så att säga, inlåta sig på spekulation i den rigtning, man kan tänka sig, att egarne af så stora rikedomar fullt befogadt kunna göra. Ty man måste dock ihågkomma, att här fattas en sak i deras händer, nemligen rätten till jernvägs anläggning. Det blir ju alltid en spekulation från den enskildes sida att kunna förvärfva denna rätt, men det är icke för dem såsom för staten en redan befintlig rättighet. Värdet på den ifrågavarande egendomen blir således alltid beroende på, huru man uppfattar och från hvilken sida man ser detta af mig antydda förhållande. Derfor synes det mig, att det vore både rättvist och klokt, att den utredning, som skulle kunna ifrågasättas, inskränkte sig till, att regeringen sökte utreda, om och på hvilka vilkor eganderätten till dessa malmfält skulle kunna för statens räkning förvärfvas, och om dessa vilkor kunde anses vara sådana, att de vore för staten fullt tillfredsställande. Vore det fråga om, att dessa 40,000 kronor, som äro begärda, skulle få användas till en sådan utredning, äfvensom till utredning, huru vida till äfventyrs i närheten liggande andra rikedomar skulle föranleda en ändrad rigtning på jernvägen, skulle jag icke tveka att tillstyrka bifall till att dessa 40,000 kronor skulle anslås; men såsom frågan föreligger, kunna naturligtvis icke de penningar, som hafva begärts af regeringen till jernvägsundersökningar, af Riksdagen anslås till ett annat ändamål. Men jag betvivlar ej, att, om regeringen fäster afseende vid en sådan tanke, det ej heller skall saknas regeringen tillgångar till den utredning, som skulle kunna erfordras. Jag är visserligen fullt beredd på att mötas med den invändningen, att det är en stor oegentlighet, att staten skulle lägga sig till med grufegendom. Jag vill derpå svara, att jag kan icke finna, att denna oegentlighet är större, än att staten eger andra egendomar, såsom statens domäner. Den skulle lika väl kunna tillgodogöra sig denna egendom t. ex. genom utarrondering, som den

kan bereda sig inkomst af domänerna. Och hvad som för mig särskildt spelar en betydande roll, är, att på detta sätt allra lättast och allra fullständigast skulle inlösas det vilkor, hvarom både utskottet och reservanterna förenat sig i sina uttalanden, det nemligen att staten skulle förskaffa sig betryggande visshet om anordningarna med malmbrytningen och i följd deraf såväl om trafiken på den nya banan som om malmforslingens förhållande till Gellivarebanan. Då jag emellertid är fullt beredd på ofvannämnda invändningar, hyser jag visserligen icke den allra ringaste förhoppning, att Riksdagen för närvarande skall vara benägen att lyssna till en sådan tanke, som här nyss framkallats; men jag beder dock få påpeka, att den för andra länder ingalunda är främmande. Det förekommer tvärt om ganska vanligt, att staten i åtskilliga andra länder besitter egendomar af ifrågavarande beskaffenhet.

Summan af allt hvad jag nu haft äran anföra mynnar ut deruti; att det synes mig uppenbart, att de begärda 40,000 kronor icke skulle i ringaste mån vara erforderliga för att föra frågan till någon lösning, som kräfves för stunden, utan synes det mig mycket väl och mycket naturligt kunna tills vidare anstå med ytterligare detaljundersökning rörande jernvägen. På dessa skäl, herr talman, beder jag att få tillstyrka bifall till utskottets förslag.

Grefve Klingspor: Då denna fråga förevar inom statsutskottet, var jag icke närvarande och kunde således icke reservera mig emot det beslut, som fattats, ej heller har det antecknats, att jag varit frånvarande. Jag har därför anledning att för kammaren angifva den ställning, jag intager i denna fråga. Jag ber då att få instämman i den reservation, som herrar Lundeberg m. fl. inom utskottet afgifvit, och med anledning deraf yrkar jag bifall till Kongl. Maj:ts förslag. Jag kan instämman med den föregående talaren i hvad han sade rörande en bana till Ofoten, att innan en sådan bana bygges, bör man vara öfverens med norska regeringen, men deremot kan jag icke dela hans åsigt, då han ville inlägga det vilkor, att om banan Gellivare—Ofoten skulle byggas, skulle ovilkorligen fästning anläggas der uppe. Jag medgifver rätt gerna, att om banan Gellivare—Ofoten bygges, är det en ytterligare anledning till, att fästningen bör anläggas, men att ett sådant vilkor bör inblandas, tycker jag icke är lämpligt.

Jag yrkar därför bifall till Kongl. Maj:ts proposition och afslag å utskottets hemställan.

Herr Berg, Lars: Det egendomliga har inträffat med denna fråga, att alla myndigheter, som haft att behandla densamma, erkänt den vara synnerligen vigtig och gagnande för att utveckla de näringar, hvartill Norrbotten har så många förutsättningar, samt att äfven öka hela landets kapitaltillgång och välmåga, men utskottet har likväl icke ett enda vänligt ord om denna anläggnings nödvändighet och önskvärdhet, utan förklarar mycket kallsinnigt, att det icke anser sig beredt att förorda bifall till den kongl. propositionen, ehuru utskottet visserligen anser, att banan från första början bör framdeles utföras såsom statsbanu, men deremot aldrig såsom enskild bana.

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.

(Forts.)

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.

(Forts.)

Härigenom har utskottet uppenbarligen sökt resa ett absolut hinder för Kongl. Maj:t att befordra detta kommunikationsintresse, vare sig såsom stats- eller såsom enskild bana.

Utskottets utlåtande innehåller sålunda en ren negation emot alla sträfvanden att med dessa medel upphjelpa Norrbottens näringskällor och att förvandla dess ödemarker, så vidt klimatet tillåter, till beboeliga och välmående trakter. Detta kunna vi, som fått i uppdrag att representera denna landsdels intressen och uttala dess förhoppningar, naturligtvis icke gilla, utan vi måste deremot inlägga vår allvarliga protest.

De 10 reservanterna, hvaraf 9 från denna kammare, hafva visserligen erkänt, att banan är af vigt för orten och äfven af nytta för hela vårt land. Derför hafva de förordat bifall till Kongl. Maj:ts proposition, visserligen med ett vilkor, som, om det skarpt tolkas, är omöjligt att uppfylla, men det är i alla fall ett vänligt erkännande, för hvilket vi hafva skäl att vara tacksamma, ehuru, om man skulle fästa sig vid hvad den siste talaren yttrat, der bakom må hända ligger den uppfattning, att man bör söka att för staten förvärfva grufvorna, hvarigenom uppenbarligen hinder för en lång och obestämd framtid skulle resas för orten och dess invånare att tillgodogöra sig de rikedomar, som finnas. Således kunna vi norrländingar icke heller gilla detta reservanternas förslag.

Visserligen eftersträfvade äfven vi helst en statsbana, men med hänsyn till detta utskottets märkliga betänkande och med kännedom om stämningen i Andra Kammaren, måste vi uppgifva hvarje förhoppning att drifva igenom ett beslut i Riksdagen, rörande denna stora och dyrbara jernvägs byggande såsom statsbana, inom en öfver-skådlig framtid — och då återstår oss ingenting annat än att söka befrämja banans framgång såsom enskild bana.

För oss, som se saken från denna synpunkt, i olikhet mot de föregående talarne och utskottet, är det alldeles uppenbart, att en koncessionerad bana Gellivare—riksgränsen såsom en öfvergångsform till en statsbana långt ifrån att utgöra någon fara för riket tvärt om skulle vara ett lämpligt medel att befordra allas våra syften. Ingen skall kunna neka, att med koncession under statens kontroll kan byggas en bana lika god och lika billig, som staten skulle göra det. Dertill kommer, att i ett sådant fall som detta, då det gäller en förbindelse öfver en öde fjelltrakt och under nya och opröfvade affärsförhållanden, erbjuder koncessionsvägen äfven i andra hänseenden en betydlig och, i vissa fall, storartad fördel framför sättet att bygga jernvägen såsom statsbana. Jag förutsätter härvid, att koncessionen endast beviljas med de i utlåtandet berörda skyddsåtgärderna i militäriskt hänseende, som jag erkänner och påyrkar, och att all försigtighet vidtages emot de förmenta farorna för inblandning från utländskt håll, i fall utländskt kapital skulle komma att deri blifva bundet. Jag vill således gerna vara med om, att alla möjliga försigtighetsmått, som den juridiska vetenskapen och statsmannainsigten kan upp-tänka, här må tillämpas, för att icke på något vis något statens intresse må vedervägas. Men allt detta hafva intressenterna i denna bana redan erbjudit sig att, så vidt det står i mensklig magt, till-

mötesgå. — Man kan ju härvid icke begära orimligheter, t. ex., såsom utskottet säger, att intressenterna skola förbinda sig att ständigt årligen transportera en tillräckligt stor malmquantitet, således äfven under synnerligen tryckta konjunkturer, under krig etc. Sådant är ju en orimlighet, men i andra afseenden synes det mig uppenbart, att tillräckliga försigtighetsmått kunna kräfas och af bolaget medgifvas och presteras.

Man har talat mycket om, att utländskt kapital skulle användas vid byggandet af denna bana. Bolaget har dock förklarat sig icke komma att använda ett öre af utländskt kapital. Det förbinder sig dessutom dels att icke utfärda andra aktier än sådana, som endast få tillhöra svenska medborgare, dels att förvara dessa stamaktier under regeringens egen vård och att icke föra någon malm från Gellivare till Ofoten. Huru skall då en inblandning af utländskt kapital kunna ske? Det är en föreställning, ett spöke, som man ritat på väggen och som troligen härstammar från den tid, då Gellivarebanan köptes och då det verkligen gälde utländskt kapital och intresse. Men nu torde, såsom sagdt, icke något sådant kunna ske vid denna banbyggnad annorledes än vid all annan exportaffär.

De fördelar, som medgifvande af koncession för denna banas anläggning skulle tillskynda vårt land, äro, såsom nyss sades, så stora, att vi hoppas kunna öfvertyga eder, mine herrar, att i detta fall koncessionsvägen är den lämpligaste, lika visst som den måste erkännas vara den enda, hvarigenom banan kan åstadkommas inom rimlig tid. Jag skall därför be att få framhålla några af dessa koncessionens fördelar, så att öfvertygelsen derom må åtminstone så småningom mogna.

Staten slipper för det första att förskjuta dessa 17 à 20 millioner kronor i anläggningskostnad under en tid, då staten bygger andra stambanor, och den undgår att göra denna jernvägsdrift beroende af en öprofvad och ännu icke påbörjad affär, utan låter spekulanterna sjelfva bekosta anläggningen och ställa den och grufdriften i ett sådant skick, att den kan bära sig.

Derefter kan staten begagna sig af sin inlösningsrätt, om och när den finner tiden lämplig och affären mogen. I sanning lysande köpevilkor!

Vidare kan en bana med koncession byggas hastigare och vanligen också mera planmässigt och billigt än en bana, som är beroende af anslag utaf Riksdagen och der vexlande meningar. Derjemte medför koncessionen den fördel, att den tillåter, att affären börjas under gynnsamma konjunkturer. Derigenom kan både grufbrytningen och jernvägsdriften ifrån början ställas på goda fötter, och man riskerar icke att, genom att komma in i dåliga konjunkturer, genast möta svåra och tryckta förhållanden, till skada och stor risk för det hela.

Slutligen kan, af samma skäl, en stor svensk rederirörelse uppblomstra, under det goda konjunkturer för malmexporten råda. Man har, väl att märka, beräknat, att denna bana skulle komma att rigta det svenska ångbåtstonnaget med 50 procent af dess nuvarande belopp. Jag står icke för denna beräkning, men så har man för mig uppgifvit från tillförlitligt håll.

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.

(Forts.)

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.

(Forts.)

Och sist, mine herrar, vill koncessionssökandena lemna till våra militära befästningsåtgärder i Norrbotten ett belopp af 2 millioner kronor. Härom har hvarken utskottet eller reservanterna nämnt ett enda ord. Jag känner en viss bäfvan, då jag hör fosterlandsälskande och högt aktade män i denna fråga uttala absolut motsatta åsigtter samt, enligt min åsigt, göra hvitt till svart och rätt till orätt. Man har exempelvis stämplat denna åtgärd att skänka 2 millioner enskilda medel till Bodens befästande såsom någonting otillständigt, och jag har hört det här i Riksdagen, likasom jag äfven sett det i pressen, kallas för ett mutningsförsök mot Riksdagen. Jag vill nu icke närmare beröra detta ämne. För att dock visa den upp- och nedvända uppfattningen äfven i detta afseende, ber jag blott få erinra, att om gifvan af 2 millioner till landets försvar vore något otillständigt, då skulle också den sjelfbeskattning, som tusentals svenska män och qvinnor ålagt sig för samma ändamål, och äfven den offervillighet, som här vid lag visats af hela vårt lands skolungdom, allt detta skulle då med samma skäl kunna kallas för ett otillständigt försök att muta Riksdagen. Detta uttryck af en ren fosterlandskärlek skulle då vardas något lika orätt som det, hvarom nu är fråga, hvilket jag tvärt om vågar påstå vara prof på stor offervillighet till förmån till det allmänna, låt vara, att det framkallats äfven af ett enskildt intresse.

Af allt detta framgår, att jag ansett oss öfre norrländingar böra i saken göra ett sådant yrkande, som kan gifva Kongl. Maj:t fria händer att, derest han anser rikets sanna nytta och fördel det kräfva, meddela koncession på denna bana. Hon väntas och efterlängtas naturligtvis otåligt af hela det nordliga Sveriges befolkning. I stället för att, på sätt här orättfärdigt uppgifvits, det blott skulle gälla några herrars enskilda fördel, hvilka köpt mutsedlar och derpå skulle vilja göra geschäft, är det väl att märka, att detta ingalunda är fallet. Jag skulle önska, att ännu allvarligare och varmare ord stode mig till buds för att öfvertyga eder, mine herrar, att denna fråga tvärt om gäller en hel landsdels, ja, hela rikets förkofran och höjande. Banan behöfs icke blott för att tillgodogöra Kierona- och Loussa-varas milliarder, utan för att derjemte utforska rikets mineralrikaste fjelltrakt och der undersöka äldre och nya fyndigheter af möjligen liknande värden, hvilka dock icke kunna ens bestämmas eller mätas utan stödet af en jernväg. Det gäller vidare att tillmötesgå ett folk, hvars fäder under mer än ett sekel oupphörligt gjort upp planer samt generation efter generation framställt och utfört många försök för att utan statens hjälp — staten har aldrig gjort något i kommunikationshänseende förr än den inlöste Gellivarebanan — kunna skaffa ett medel att tillgodogöra sig landets rikedomar och utföra dem i verdensmarknaden. Nu hade dessa förhoppningar att få frågan löst vuxit, sedan staten blifvit egare till Gellivarebanan, hvilken, tillåten mig säga det, utgör det mest lysande exempel på de lyckliga verkningarna af en koncession i Norrbotten. Visserligen var det under helt och hållet andra och svårare förhållanden, den meddelades, men jag frågar eder, mine herrar: hade det väl funnits någon Luleå—Gellivarebana utan denna koncession, och hade det funnits någon stambana eller någon utveckling inom Norrbotten af den storartade beskaffenhet, vi

nu fått bevittna, om ej koncession gifvits? Nej, mine herrar, ty säkerligen hade Riksdagen aldrig förmåts att här taga initiativet.

På samma sätt skall förhållandet blifva med denna banas fortsättning, allra helst om Riksdagen skulle köpa Malmberget. I förbigående vill jag erinra, att ett sådant köp under nu gällande lagstiftning knappast är möjligt; ty om staten eger en grufva eller fyndighet på egen mark, kan hvilken som helst inmuta den. Vi behöfva således en ny grufvelagstiftning, innan staten kan uppträda såsom grufvegare. Vi hafva hållit på i många år med enklare frågor än denna i grufslagstiftning och ändock ej kommit ur fläcken.

När man nu besinnar allt detta, synes det mig klart, att fosterländske och tänkande män borde kunna enas om att åtminstone låta banan komma till utförande utan allt understöd och utan hinder af staten. I hvilket ögonblick som helst kan ju banan, om den en gång blifver en verklighet, varda statens tillhörighet. Mitt yrkande på koncessions medgifvande hvilat i viss mån på samma idé, som besjälade de många ledamöter af denna kammar, hvilka jemte mig under upprepade riksdagar frambrö de stora lånemotionerna, därför att i och med ett enda sådant riksdagsbeslut skulle det stora försvarsålet varit afgjort och vunnet. Så skulle också i afseende på denna koncession banbyggnaden betryggas genom ett enda beslut af statsmagterna.

Dessutom tillkommer ett för mig högst viktigt skäl. Det kan icke försvaras, att ett folk, i synnerhet det svenska, som anser sig fattigt, men af naturen eger stora rikedomar, inom vissa landsdelar likväl skulle visa sig så fullständigt sakna mod och energi, att det icke kan ens tillgodogöra sig dem. Och än mera, hvad skall man under sådana förhållanden säga om ett folk, hvilket, då den fattiga orten med egna eller andras enskilda medel vill försöka tillgodogöra sig naturens välsignelser, ändock svarar: nej, I fån icke göra något för att vinna dem, de skola tills vidare ligga obegagnade! Varen vissa, mine herrar, att detta är en sådan orättfärdighet, att den kommer att uppkalla en kraftig reaktion hos alla rättänkande.

Många finnas redan, som i denna sak göra jemförelser emellan huru som grannländerna på andra sidan riksgränsen behandlas af sin styrelse i alla ekonomiska frågor med allra största liberalitet och omvårdnad och huruledes Norrbotten blifvit behandladt af sina statsmagter ifrån urminnes tid och ända till dess stambanan byggdes, en åtgärd, som jag alltid tacksamt bugar mig för.

Hafva vi då glömt och förgätit, huru som våra fäder i dessa trakter i stor utsträckning brutit malm och idkat grufdrift? Gruföppningarna vid Svappavaara, Nasafjell och Junosuando, i synnerhet vid det förra stället, förväna bergsmännen genom sin betydande storlek, och grufbrytning bedrefs jemväl på flera andra ställen. Men vi hafva icke hittills i någon mån vårdat detta arf efter våra fäder, nej, icke ens så mycket, att vi nu hafva reda på, hvar en stor del af dessa grufvor äro till finnandes. Detta måste framstå som en så oförsvarlig brist på omvårdnad, att det kanske finnes fog för en uppfattning, som jag hört från många håll upprepas, att när ett folk icke vill begagna sig af sitt lands resurser eller utveckla dess natur-

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.

(Forts.)

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen. lika möjligheter, är det icke annat än rätt — kanske en naturlag — att en annan, som har mera kraft och energi, tager hand derom och sprider dess rikedomars välsignelser till menskligheten.

Det kan hända oss, att vi, i fall vi icke taga vård om Norrbotten både i afseende på dess försvar och dess utveckling, få anledning att klaga såsom vid detta århundrades början vår störste skald klagade:

(Forts.)

»En annan skär vår skörd och upptar klippans jern,
Som rodnar utaf harm att smidas till hans värn.»

Jag skall icke längre upptaga kammarens tid, utan anhåller att få såsom en följd af hvad jag nu anfört yrka, att kammaren ville besluta att, med ogillande af statsutskottets motivering, icke bifalla Kongl. Maj:ts förevarande proposition.

Herr von Ehrenheim: Jag anser denna fråga vara af den allra största vikt och nödgas därför anhålla att få för några ögonblick taga kammarens uppmärksamhet i anspråk.

Först och främst anser jag, att byggandet af den ifrågavarande jernvägen är ett oeftergiftigt vilkor för att den stora landsdel, hvarigenom jernvägen komme att framdragas, må kunna vinna någon utveckling och dess industri blifva af någon betydighet.

Jag anser vidare, att här föreligger den så ytterst viktiga frågan, om svenske män, som hafva egendom i det nordligaste Sverige, några mil från riksgränsen, skola, i likhet med andra svenske män, vara berättigade att vidtaga de åtgärder, hvilka äro nödiga för att bringa denna egendom till afkastning, och om de för det ändamålet skola få anlägga kommunikationer, hvilka på samma gång blefve till den största och mest oemotsagda nytta för hela den provins, hvarigenom de skulle dragas, kommunikationer, hvilka i det öfriga Sverige, då deras anläggande ifrågasättas af enskilde, pläga understödjas med statslån eller åtminstone med vissa fördelar, och hvilka, då de blifvit färdiga, öppnas af landets Konung med utdelande af offentliga nådevedermälen åt dem, hvilka dermed tagit befattning.

Hvad kan då orsaken vara, att man nu, när knappt någon enskild jernväg i vårt land finnes eller för närvarande kan komma i fråga att byggas af den betydighet som den nu ifrågavarande, likväl så ifrigt motsätter sig koncession å densamma?

Strategiska och politiska skäl hafva åberopats. I afseende på de strategiska skälen, vill jag af lätt insedda orsaker icke ingå i någon detaljerad granskning, men får säga, att jag till fullo instämmer med de tio reservanterna, då de yttra, att ett vilkor för ett framgångsrikt försvar af Norrland är, »att der finnes en talrik och burgen bofast befolkning, som kan uppställa en större truppkontigent än för närvarande, hvarigenom afsändandet af trupper dit från andra landsdelar kan inskränkas».

Men, mine herrar, för att Norrbotten skall kunna vinna en sådan utveckling, äro kommunikationer ett oeftergiftigt vilkor, och då nu naturen gynnat dessa i öfrigt så ödsliga trakter, hvilka eljest knappast

kunnat ifrågasättas att bära en jernväg, med malmrikedomar, hvilka göra Norrbotten så eftersträfvansvärdt, att män med stor kapitalförmögenhet nu vilja skaffa det detta för dess utveckling så nödvändiga vilkor, skall man då sätta sig emot en sådan åtgärd? Skall man då, i strid med hvad dessa 10 ansedde och fosterländskt sinnade män yttrat, motsätta sig att på det sättet bereda ett framgångsrikt försvar för Norrbotten? Skall man hellre sätta sin lit till befästningar, hvilka må hända kunna vara mycket nyttiga, men som, om representationen öfvertygats om deras nytta, mycket säkert ändå komma till stånd, lika väl som representationen beviljat höga anslag till gevär, kanoner, minbåtar och pansarbåtar. Jag kan ej finna annat, än att det är ett brott mot Norrlands försvar att vägra det kommunikationer.

Vidare hafva politiska skäl åberopats, men något politiskt skäl kan jag icke här spåra i annat afseende, än att utlänningar skulle såsom aktieegare i större eller mindre grad kunna komma in i grufbrytningen och i jernvägsbolaget samt framkalla förvecklingar med regeringen i det land, de tillhöra. Derom kan jag icke säga annat, än att det förefaller mig i högsta grad osannolikt, att någon utländsk magt skulle lemna understöd åt sina undersåtar vid försök att trotsa uttryckliga öfverenskommelser med en annan stat. Men är det så, att man vill gifva sig in på den vägen, då är man verkligen inne på ett sluttande plan; ty otaliga fall finnas, hvilka oaktadt all försigtighet i verlden skulle kunna bringa vårt land i en sådan belägenhet, som man här fruktar, och därför må man ju icke uti ett fall, hvilket i öfrigt är så viktigt, hängifva sig åt farhågor, hvilka man öfverallt kan möta och icke kan på förhand undanrödja.

Af alla dessa skäl är jag öfvertygad, att statsmagterna icke borde motsätta sig beviljande af koncession på en ny jernbana mellan Gellivare och Ofoten. Men å andra sidan vill jag mycket gerna medgifva, att skäl finnas för att en sådan bana skulle kunna byggas såsom statsbana. Den utgör en fortsättning utaf en redan befintlig statsbana och den bildar en kommunikation emellan Bottenhafvet och Vesterhafvet af ojemförligt mycket större betydighet än åtskilliga andra statsbanor, hvilka blifvit beslutade eller ifrågasatta.

Om följaktligen fråga vore att bestämdt besluta sig för att anlägga denna jernväg såsom statsbana och att dertill anvisa ett belopp, som i sig innebure garanti för en fortsättning, skulle jag för min del mycket gerna biträda ett sådant beslut, och jag anser mig skyldig att gifva ett erkännande åt Kongl. Maj:ts regering, hvilken, om den ock af skäl, uti hvilka jag för min del icke kan instämma, ansett sig icke vilja föreslå eller bevilja en koncession, likväl i den mån erkänt frågans betydelse, att regeringen upptagit tanken på att bygga banan såsom statsbana. Men, mine herrar, med ett bifall till den kongl. propositionen stå vi så långt ifrån sannolikheten att inom en rimlig tid här få en statsbana, att den, som är intresserad för saken för Norrbottens skull och för dess utvecklings och rättvisans skull, den, som det är, säger jag, den kan svarligen biträda Kongl. Maj:ts proposition. Riksdagen har redan beslutit fortsättning af norra stambanan från Boden till Kalix elf, och jag hoppas, att dess ytter-

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.

(Forts.)

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana järn Gellivare till norska grän- sen.

(Forts.)

ligare fortsättning inom kort varder beslutad. Vi hafva beslutit en stambana mellan Krylbo och Örebro, och endast med *en* röst föll den föreslagna stambanan genom Bohuslän. Under sådana förhållanden är det just icke mycket sannolikt, att en fjerde stambana också skall finna understöd inom Riksdagen, och att uppskjuta med dess anläggande år efter år, huru länge, det kan ju ingen säga, det innebär att uppskjuta det nordliga Sveriges utveckling, och det innebär slutligen att år efter år beröfva de män, hvilka der hafva egendom, möjligheten af att utaf densamma hemta någon afkastning.

Af sådana skäl och huru gerna jag än skulle hafva röstat för en stambana, om frågan derom förelegat i en sådan form, att man kunnat anse dess verkliggörelse och bedrifvande med kraft garanterade, måste jag nu instämma i det förslag till resolution, som herr Lars Berg nyss afgifvit, öfvertygad, som jag är, att ingenting vore beklagligare, än om statsutskottets motivering i denna fråga skulle komma in i Riksdagens beslut.

Herr Fränckel: Herrarne hafva sig bekant de orsaker, hvilka år 1891 föranledde statens inköp af Gellivarebanan. Hufvudskälet var, att koncession å banan lemnats till ett utländskt bolag, som i följd af bristande tillgångar ej såg sig i stånd att hvarken uppfylla koncessionsvilkoren eller att fullborda jernvägen. Herrarne torde jemväl påminna sig, hurusom, om jag ej missminner mig, fyra olika bolag voro egare till banan, då staten slutligen såg sig nödsakad träda emellan och öfvertaga densamma. Sjelfva banan tillhörde *ett* bolag, materielen ett annat, ett tredje bolag hade tillförsäkrat obligationsinnehafvarne banans afkastning, och jag vill påminna mig, att slutligen ett fjerde bolag egde transportbåtar.

Hvad var då naturligare, än att Riksdagen i sammanhang med beslutet om inköpet af Gellivarebanan aflät den här många gånger omordade skrifvelsen af den 19 april 1893, i hvilken Riksdagen ville likasom tillropa ett gif akt åt Kongl. Maj:t, att man icke allt för lätt borde bevilja koncessioner åt enskilde på jernvägar i så beskaffade trakter som dessa, och man anhöll, såsom herrarne torde påminna sig, att Kongl. Maj:t för framtiden icke måtte bevilja koncessioner i Norrbotten annat än till banor af lokal betydelse utan att Riksdagen deröfver hördes. Följden häraf blef också då, att koncessionen, sådan den då förelåg för en fortsättning af en bana Luleå—Ofoten, återkallades.

Nu stå vi framför detta skådespel för andra gången, och då frågar jag, om det är Riksdagens önskan, att skådespelet med Gellivarebanan skall upprepas? Derpå kan man möjligen svara, att Gellivarebanans inköp för staten blifvit en någorlunda god affär, åtminstone tills vidare. Men man känner icke kontinuiteten af den trafik, hvarmed om Gellivarebanan nu kan skrytas, och jag hemställer, om det är önskligt, att man afbidar en sådan tidpunkt som förra gången, då utländska bolag tillsammans med svenske män hade nedlagt 27 millioner för att sedan få sälja sin egendom för 6 $\frac{1}{2}$ millioner och staten derefter blef nödsakad att på banan ytterligare nedlägga 3 $\frac{1}{2}$ millioner för att göra den färdig. En sådan eventualitet *kan* inträffa,

och därför tror jag för min del att det varit önskligt i frågans nuvarande läge, om regeringen godhetsfullt lagt fram frågan i det skick, hvari den faktiskt befinner sig, nemligen: »önskar Riksdagen att en koncession lemnas på Luleå—Ofotenbanan eller icke?» I sådan form föreligger emellertid frågan icke här för det närvarande. Regeringen har, om jag så får säga, undanskjutit frågan om koncessionsbeviljande på det sätt, att regeringen i öfverensstämmelse med jernvägsstyrelsens framställning ansett denna jernväg lämpligare böra blifva en statsbana, och därför hemställer regeringen, att Riksdagen ville bevilja 40,000 kronor för en ytterligare undersökning af denna jernväg, då den hittills endast blifvit på enskild väg undersökt.

Men, mine herrar, skilnaden emellan att låta Riksdagen yttra sig om koncessionsfrågan och det förslag, som regeringen nu framlagt, denna skilnad är, enligt mitt förmenande, af så vigtig art, att innan man går att fatta beslut derom bör man göra sig reda för hvilken portée ett sådant beslut eger. Om man af koncessionsansökningen finner, att denna jernväg på svenska sidan och intill norska gränsen för att fullbordas skulle kosta 15 millioner kronor, och om man vidare erinrar sig, att jernvägsstyrelsen för att göra banan statsbanemässig fordrar ett ytterligare tillskott derutöfver af 1,075,000 kronor, torde herrarne finna, att man genom ett bifall till den kongl. propositionen skulle, så att säga, gifva på hand, att man är villig bygga en bana, som endast på svenska sidan till norska gränsen skulle kosta 16,075,000 kronor.

Jernvägsstyrelsen har, enligt mitt förmenande, med fullt skäl framhållit, att, när denna jernväg en gång skall byggas, bör den byggas såsom *statsbana*, och såsom skäl härför har styrelsen anført, att, sedan staten numera eger Gellivarebanan och beslutit att bygga en jernväg till Kalix elf, hvilken naturligtvis måste framdragas till gränsen, och man vidare måste förutsätta att Luleå—Ofotenbanan kommer att delvis utgöras af en norsk jernväg, skulle, i fall koncessionsansökningen bifalles för denna jernväg, densamma blifva en mellanlänk mellan den norska bandelen och statens stora stambana fram till finska gränsen. Att redan detta är af beskaffenhet att kräfva ett noga eftersinnande innan man lemnar banan i enskilda händer är väl klart.

Man har vidare påvisat, att den möjlighet, som i koncessionen skulle kunna beredas att, äfven om enskild koncession nu lemnas, staten i framtiden skulle kunna inlösa denna bana, är förknippad med så många och stora svårigheter, i fall fullständig trygghet i detta afseende skall kunna ernås, att äfven deri ligger ett skäl för att denna jernväg, när den skall byggas, bör byggas af staten.

Härtill kommer nu det vigtigaste af allt, men det, som man icke tyckes tillräckligt vilja beakta, då vi hört huru varmt den siste ärade talaren yttrat sig för att utan hänsyn till öfriga omständigheter koncessionsansökningen borde beviljas, det nemligen, som gäller landets försvar.

I det fallet skulle jag icke tillåta mig att nu lägga denna fråga så mycket på hjertat, om icke här föreläge t. f. chefens för generalstabens yttrande i afseende på de åtgärder, hvilka böra vidtagas samt

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.
(Forts.)

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.

(Forts.)

huru detta jernvägsbyggande måste utföras för att icke genom denna jernväg ytterligare försvaga Norrbottens försvar. Jag skall i detta fall, för att icke trötta kammaren, endast bedja att i korthet få upprepa hvad som redan i detta hänseende påpekats. Först och främst Bodens befästande snarast möjligt, vidare en betryggande utveckling af vårt sjöförsvar, ökning af trupperna i Norrbotten, byggandet af en inre jernvägsförbindelse från mellersta Sverige till öfre Norrbotten samt slutligen en befäst Victoriahamn, hvilket senare visserligen generalstabschefen endast i förbigående berört, men som anses vara ett oeftergifligt vilkor för ett tryggande af denna jernväg i försvarshänseende.

Om man går till departementschefens yttrande, finner man, att han anser jernvägen böra komma till stånd, dock icke utan att de militära säkerhetsåtgärderna vidtagas. Han ställer sålunda i utsigt, att Riksdagen måste vara beredd att i sammanhang med beslutet om jernvägens byggande, vare sig för enskildes eller för statens räkning, taga dessa militära förhållanden i öfvervägande, men icke på så sätt, att man skjuter frågan derom tillbaka till en komité, utan att man är beredd att börja dessa militära åtgärders utförande ungefär samtidigt med jernvägens anläggning. Han säger vidare, att han icke anser det vara lämpligt att lemna banan i enskilda händer, ty han förutsätter att svårigheter kunna möta att meddela bestämmelser, »fullt effektiva att förhindra en eventuel inblandning från utlandet». Jag skall taga mig friheten att, då jag sedan kommer till den inverkan, som ett beslut om dessa 40,000 kronor skulle kunna hafva på frågan, eller på hvad sätt denna inblandning äfven der gör sig gällande, vidare yttra mig om den saken.

Men det viktigaste i den kongl. propositionen synes mig vara det, att Kongl. Maj:t på sid. 15 uttalar den åsigt »att Riksdagen härigenom skall anses hafva uttalat sig i frågan».

Hvad betyder detta? Jo, det betyder enligt min uppfattning, att man inom regeringen varit tveksam, huru vida en koncession i detta fall borde lemnas eller icke, och att man genom att framlägga denna fråga för Riksdagen, visserligen i en annan form än huru vida koncessionen borde beviljas eller icke, dock tänkt sig saken så, att, om Riksdagen icke nu ville lemna sitt bistånd eller besluta ens en undersökning för en så beskaffad statsjernväg som denna, Kongl. Maj:t genom detta hörande likväl uppfyllt hvad 1893 års skrivelse begärde, eller att Riksdagen skall höras innan dylika koncessioner beviljas. — Det är af detta skäl jag anser, att ett naket afslag på den kongl. propositionen här icke är tillfyllest, utan att Riksdagen bör uttala sig äfven i afseende på koncessionsfrågan. Jag tror, att utskottet således i sin motivering anført goda skäl för att någon koncession på denna jernväg nu icke bör beviljas, men mot denna utskottets åsigt har här, och äfven inom utskottet, framstälts betänkligheter i det afseendet, att man säger: hvarför skall jag åtminstone icke bevilja undersökningsmedlen till denna jernväg, då man icke vill bevilja den enskilda koncessionen? hvarför äro icke dessa enskilde berättigade att tillgodogöra sig sin egendom, då de sjelfva vilja bygga sin jernväg, men staten på samma gång förklarar sig icke nu

vilja taga frågan i sin hand? Jag hemställer till herrarne, på hvad sätt ett bifall till Kongl. Maj:ts proposition här skulle i någon mån gagna dessa koncessionssökande. — Är det meningen att med detta undersökningsbelopp å 40,000 kronor sedermera komma, kanske redan nästa riksdag, och begära att få börja en stambanebyggnad på 16 millioner, så — à la bonne heure! — då anser jag saken vara klar. Men så törs man icke förstå Kongl. Maj:ts proposition, utan snarare så, att genom att besluta en undersökning af denna jernväg har man tänkt sig, att den under alla förhållanden skall bli statsbana, men när den skall bli det, derom yttra vi oss icke. Hvad gagn har den enskilde då? Han kan icke frakta en enda centner malm på grund af det beslutet. Men hvad kan han göra? Jo, han kan anse, att han icke kan vänta på utförandet af en sådan jernväg genom statens försorg, och hvad måste han då göra? Jo, då måste han se till, att han tillgodogör det kapital, som nu ligger nedlagdt i detta företag, för att med utländsk tillhjälp möjligen förskaffa sig ersättning för hvad der ligger, och på det sättet synes mig den tidpunkten blifva framskjuten, som man i den kongl. propositionen fruktade, nemligen den utländska inblandningen. Jag vill se, hur man skulle bete sig, om ett starkt utländskt bolag tillsammans med det svenska blefve egare till malmfälten och sade: här beslöt Riksdagen 1897 undersökningsmedel för en jernväg, men ännu har icke någon sådan blifvit byggd, och hvarför bygger man den icke? här ligga våra egendomar obegagnade, ehuru det förespeglats oss att här skulle blifva en statsbana. Efter min uppfattning skulle således ett dylikt beslut icke föra till det mål man önskar eller undvikandet af den utländska inblandningen. — Det synes mig vara alldeles klart, att genom ett beslut af de 40,000 kronorna har, af det skäl jag nyss anfört, staten förlorat sin sjelfständighet i afseende på rättigheten att besluta om denna jernväg, och jag kan icke gilla den åsigt, som här uttalats, att man på något sätt skulle göra något intrång på den enskildes rätt i afseende på egandet af malmfyndigheterna, ty jag vill fästa uppmärksamheten på, att ingen enskild lär väl kunna hafva den pretentionen på staten, att, om hans egendom ligger på det afstånd här är omnämndt från den hamn, hvartill han önskar föra den, på den grund skall framtvingas ett beslut, att staten skall nedlägga 16 millioner, för att han skall kunna tillgodogöra sig sin egendom. Då skulle staten med skäl kunna svara: det skall bli en statsbana, men vi vilja sjelfva bestämma när det blir, och detta får ej bero på en enskild koncessionsansökning. Jag tänker vidare på hvilken sannolikhet, som förefinnes för att en sådan jernvägsanläggning skall inom den närmaste tiden kunna påbörjas. — Här har visserligen redan blifvit påvisadt, att en stambanebyggnad åt detta håll inom de närmaste åren svårigen kan komma till stånd. Om man tänker på, att vi nyss beslutit jernväg från Boden till Kalix elf, hvilket måste involvera dess framförande till finska gränsen, vidare att vi beslutit anlägga en jernväg från Krylbo till Örebro och efter all sannolikhet få anledning snarast besluta den bohusslänska längdbanan, — och ingen lär väl bestrida, att denna har för befolkningen större betydelse än den ifrågasatta, som blott skall vara en transportbana från en malmort till en hamn,

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gällivare till norska gränsen.

(Forts.)

*Anslag för
undersök-
ning rörande
anläggning
af statsbana
från Gelli-
vare till
norska grän-
sen.*

(Forts.)

— så stå vi inför det redan förut framhållna faktum, att vi redan äro inne på jernvägsanläggningar för tillhoppa 30 millioner kronor under de närmaste åren, och då tror jag, att utsigterna för denna jernvägs snara utförande äro ännu mindre. Och jag måste vidhålla, att de föreslagna undersökningsmedlen, hvarmed man vill förespegla malmegarne något, icke har den betydelse man vill gifva den, utan snarare afser ett sätt att för tillfället blifva af med de enskilde koncessionssökandena. Här har redan blifvit framhållet äfven af reservanterna, hvilka garantier som skulle kunna ställas för att denna jernväg skall kunna fördelaktigt trafikeras. Ja, i det fallet föreligga ju verkligen goda undersökningar om malmfaltens beskaffenhet, och om dessa hålla hvad de lofva och afsättningen blir sådan man tänkt sig den, finnes intet tvifvel om att icke denna jernväg får en god godstrafik. Men ingen lär väl kunna påstå, att om från ändpunkten af denna bana och till norska gränsen 10—20 godståg om dagen framgå, detta skall kunna medföra en sådan förändring i kulturhänseende, som man här har förespeglat. Jag vill visst icke bestrida önskvärdheten af att svenska malmtillgångarne på bästa sätt komma i marknaden, men jag vill icke förtiga den tanken, att då man nu lyckas i lugn få befordra cirka 600,000 tons på Gellivarabanan, borde man åtminstone kunna få hvila på hanen derhän, att då man icke vill bevilja enskild koncession i denna trakt, man icke nu genom statens mellankomst skulle ytterligare befordra kanske tredubbla kvantiteten åt annat håll. Då jag sålunda icke för min del kan fränse den vikt och betydelse, som ligger i beslutet om undersökningsmedel för denna bana, emedan jag anser, att derigenom ett snart utförande af banan måste bli en gifven följd, och detta äfven fullt tydligt framgår af reservanternas motivering, der det blott framhållits den nytta jernvägen skulle medföra — då jag således icke kan vara med om att tillstyrka detta, har jag å andra sidan ansett af vikt, att, då Riksdagen lemna sitt svar på Kongl. Maj:ts proposition, och enligt min åsigt bör lemna det afsläende, så bör i detta framhållas, att Riksdagen det oaktadt vidhåller sitt beslut af år 1893 och icke anser sig vara hörd genom denna framställning, utan på nytt anhåller, att, då Kongl. Maj:t kommer att taga i öfvervägande en koncession på denna jernväg, Riksdagen må få å nyo yttra sig deröfver, innan beslutet fattas. Jag har ett ytterligare skäl härtill, nemligen det, att, om herrarne genomläsa koncessionsansökningen, torde herrarne finna, att koncessionssökandena, som icke ansågo det tänkbart att få enskild koncession på hela sträckningen, alternativt gjort framställning om att få koncession på en del af banan och till och med rubricerat denna banbit såsom en lokalbana för att göra det möjligt för Kongl. Maj:t att i enlighet med 1893 års skrivelse bevilja en sådan koncession utan Riksdagens hörande. Här af synes klart framgå, att skärpning måste ske i det beslut, som nu lemnas, och att Riksdagen bör tydligt förklara, att, om den också för närvarande icke vill bygga denna jernväg, den dock önskar, att enskild koncession under inga förhållanden lemnas. — Dessa äro de skäl, hvarför jag ansett mig böra biträda utskottets beslut, hvartill jag därför yrkar bifall.

Herr Törnebladn: Det är ett eget förhållande med den här ifrågasatta banan, att den får tjena till utgångspunkt för bevis, som gå i alldeles motsatt riktning mot hvarandra. Här har nyss af den talare, som sist hade ordet, utvecklats, huru som man gerna kunde hvilat på hanen och låta bli att utföra så mycket malm mera än hvad som förut skett, under det att både i statsutskottets betänkande och i reservationen samt för öfrigt under diskussionen uttalats en fruktan för, att icke tillräckligt med malm skulle utföras, så att banan icke skulle löna sig. Det är verkligen ganska egendomligt, att dessa två strömningar gå alldeles bredvid hvarandra, men leda till samma resultat. Och hvad är detta? Den siste talaren sade, att vi framför allt böra bli af med koncessionsansökningen. Ja, men det ser ut som om man också på samma gång skulle framför allt vilja blifva af med jernvägen, och det är det sista jag är rädd för. Ty hvad koncessions-sökandena beträffar kan det ju vara detsamma — jag skall strax yttra mig något mer härom — men hvad jernvägen angår förefaller det mig, som om icke det vore detsamma. Jernvägen är nemligen enligt min åsigt ett statsintresse, vara sig det tages på ena eller andra sättet. Hvad beträffar den omordade fruktan för, att, om man gifve de 40,000 kronorna, man derigenom skulle framkalla en utländsk inblandning, emedan man då hade erkänt, att en bana borde af staten byggas och de utlänningar, som snart skulle bli egare af malmfälten, skulle säga: hvarför byggen I ej den jernväg I tänkt er, I fån icke längre dröja dermed — så vore det en mycket underlig inblandning från utlänningarnes sida. Jag föreställer mig, att det vore oändligt mycket mera lätt och motiveradt att tänka sig en inblandning så, att utlänningarna sade: ni vill icke gifva koncession och icke bygga sjelfva, icke ens gifva 40,000 kronor; nu äro vi egare af det här, vi vilja taga våra fördelar till godo och, när vi icke få det på det ena eller andra sättet, hvad skola vi göra? Det vore kanske mera motiveradt än att *skynda på* staten med byggandet. Men för min del fruktar jag icke därför, och skulle man nu söka förekomma utländsk inblandning, gäller derom hvad en ärad talare kort före mig sagt. Men jag ser saken icke från de enskilda malmfältsegarnes synpunkt utan från det allmännas, och det förefaller mig då som om det skulle vara — det kan ju handa, att jag har orätt — gagnande för staten att få en jernväg till stånd för att kunna använda de ifrågavarande malmrikedomarna och tillika dermed befordra kultur och utveckling, möjligen också skeppsfart och den industri, som är oskiljaktig från hvarje så stort företag som detta, afven om man, såsom en ärad talare här, icke skulle räkna malmbrytning såsom en industri, hvarom vi icke nu skola tvista. Sakert är, att Norrbotten är mäktigt af utveckling, om också kanske icke så stor som många förestält sig, dock ganska betydlig. Sjelf har jag så mycket rest i detta landskap, att jag har goda förhoppningar om en vacker framtid för detsamma, kanske blir denna icke så snar och så storartad, som man tänkt sig, men nog har landskapet en vacker framtid och nog befordras den genom kommunikation afven vesterut — en kommunikation, som för öfrigt skulle vara af internationel betydelse och hvars blifvande utveckling i det afseendet vare sig för sjelfva det ekonomiska eller

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.

(Forts.)

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.

(Forts.)

rent af för fredsarbetet, såsom man med skäl skulle kunna tänka sig, jag icke skall inlåta mig närmare på. Men står man på den ståndpunkten och önskar, att något skall komma till stånd, så är frågan: huru välja bästa sättet och bästa medlen?

Gellivarebanan, som här blifvit omnämnd, utgör för oss en varning, har det sagts. Men vi böra komma i håg, att den tillkom under helt andra och särskilda förhållanden, och det var med afseende å dessa, som staten inköpte densamma. Jag skall icke närmare skildra de förhållanden, under hvilka den tillkom, men jag vill särskildt fästa uppmärksamheten på, att staten icke då hade förbehållit sig någon inlösningsrätt, utan måste sedan köpa banan. Visserligen skedde det till underpris, men dervid bör dock märkas, att i afseende på banbyggnaden, kostnaderna icke voro så stora. Det var väl egentligen les faux frais, som der spelade den största rollen. Här inträffar deremot intet af detta eller åtminstone ganska litet deraf.

Dock fins det verkligen något, som hör till les faux frais, och det är det sorgligaste af hela saken. Det är de 2 millionerna. Om man nu säger, och det är förmodligen riktigt, att i samma ögonblick som den ryska banan framföres till Torneå elf, i samma ögonblick är det ett allmänt fosterländskt behof att anlägga en befästning i Norrbotten, då måste det väl också gälla såsom ett axiom, att detta allmänna fosterländska behof skall fyllas af landet och icke af ett bolag, som är fullkomligt oberördt af den ryska banans framdragande till Torneå. Jag vill särskildt fästa uppmärksamheten derpå, att i det yttrande, som blifvit afgifvet i detta fall af kompetent person, är det just den ryska banans framdragande, som spelat och bör spela hufvudrollen. Om då de enskilda skulle på något sätt föranledas att lemna de två millionerna, så kan man verkligen med skäl fråga sig: Hvad har gått före detta erbjudande, och är det, som har gått före erbjudandet, af sådan beskaffenhet att man inom Riksdagen eller inom fosterlandet kan glädja sig deråt? Jag blott frågar.

Sedan jag nu talat om detta bidrag till vårt försvar, vill jag fästa uppmärksamheten derpå, att då den siste talaren anförde t. f. chefens för generalstaben yttrande om de militära olägenheterna och fördelarna af en Ofotenbana, han, sedan han genomgått de försvarsåtgärder som, enligt dennes mening vore behöfliga, dock underlät att återgifva det yttrande, hvarmed denne slutar, och som återfinnes i betänkandet på sid. 12. »På grund häraf hemstälde t. f. chefen, att Kongl. Maj:t täcktes vid beslutet om beviljande af den sökta koncessionen taga hänsyn till nödvändigheten af att den genom Kongl. Maj:ts proposition till innevarande års Riksdag föreslagna fästningsbyggnaden i Norrland komme till stånd *jemsides* med den ifrågavarande jernvägsanläggningen.» Det är just samma framställning, som gjorts af ett annat skäl och med afseende på en annan bana, nemligen den norrländska stambanan.

Således har t. f. chefen lagt den största vigten på detta och ansett de andra åtgärderna kunna och böra komma senare. Om man nu tänker sig, att i sammanhang med framdragandet af den norra stambanan till Kalix och sannolikt derifrån vidare en fästningsanläggning skulle komma till stånd vid Boden eller i någon annan trakt, så vore ju derigenom uppfyllt det förnämsta vilkor han uppställt. Att derefter

skulle följa åtskilligt annat, är helt naturligt och torde väl komma att följa i samma mån, som man verkligen funne, att Norrbotten vore värdt att försvara och utgjorde en vigtig del af vårt land, som i följd af sin utveckling kunde och borde i det afseendet likställas med andra delar, t. ex. Stockholm. Men om man nu säger: ingen koncession, ingen stambana! hurudan blir då framtiden? Är det då någon förhoppning, att dessa malmtillgångar, som vi hafva, skola kunna exploiteras? Väl kan det vara bättre, om dessa tillgångar skulle kunna exploiteras i förädlad form, men det torde vara ganska aflägsset och blir ännu mera aflägsset, ju mera man uppskjuter början med att tillgodogöra sig dem. Det är med afseende på svårigheterna i detta fall att säga nej till de ena och nej till de andra, som jag beklagar, att frågan kommit i ett sådant läge, att man sannerligen icke vet, hvad man skall yrka. För min del skulle jag icke hafva något emot ett bifall till reservationen, bestämdt icke mot ett bifall till dess kläm, emedan den dock för frågan ett visst stycke framåt. Jag tvifflar dock i hög grad på, att en sådan garanti, som blifvit ifrågasatt i dess motivering, kan åstadkommas, men saken kan ju undersökas och om undersökningen skulle visa, att den icke kan åstadkommas, då får ju frågan framläggas i det läge, hvari den då kommit. Man får då besluta sig, om man vill lemna koncession eller om man vill bygga stambana, sedan alla på frågan inverkan omständigheter blifvit fullständigt framlagda. Så mycket borde man väl kunna påstå, att, då Riksdagen år 1893 skref, att koncession i Norrbotten icke borde under vanliga förhållanden lemnas, utan att Riksdagen borde få tillfälle att deröfver sig yttra, i denna skrifvelse icke låg något Riksdagens bestämda uttalande, att *ingen koncession* skulle få lemnas i Norrbotten, och icke heller något bestämdt uttalande, att *ingen statsbana* skulle få byggas der, och det är de omöjligheter man sålunda uppställt, som jag anser vara så betänkliga, att, om icke något annat val gifves, jag kan förena mig i reservanternas kläm.

Herr Bergman: En jernväg, som från Gellivare skall föras förbi malmfälten vid Luossavaara och Kirunavaara till Ofotenfjord måste ovilkorligen öfverskrida Lina elf, vattendelaren mellan Lina elf och Kajtumelfven och så vidare öfver gränsfjellen mellan Sverige och Norge. För öfvergången öfver Linaelfven finnes endast tvenne möjligheter; man kan gå vester om Malmberget eller öster om detsamma. Väljer man den vestra sträckningen eller den nu utstakade linien, ligger öfvergången öfver Lina elfven 488 meter öfver hafvet, men föredrages återigen den östra rigtningen så ligger öfvergångspunkten ej mera än 309 meter, således en höjdskilnad af 119 meter. Huru menligt denna förlorade höjd skulle inverka på lutningsförhållandena och derigenom på banans trafikförmåga framgår deraf, att på den nu utstakade linien kommer man fram med banan med en högsta lutning af 1:100, men för att kunna framföra banan på den östra sträckningen måste man antingen använda lutningar af 1:20 eller ock för att uppnå samma gynsamma lutningsförhållanden, som på den nu utstakade linien, är man tvungen göra krökningar eller omvägar, hvilka i väsentlig mån skulle bidra till jernvägens förlängning och bygg-

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.

(Forts.)

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.
(Forts.)

nadens fördyrande. Den utstakade linien mellan Gellivare och Luossavaara är således den enda som kan komma i fråga, så framt jernvägsstyrelsens fordringar på lutningsförhållandena skola efterkommas. Vid jernvägens vidare framdragande från Luossavaara till norska kusten gör sig det spörsmålet gallande: på hvilken punkt skall man föra linien öfver vattendelaren vid riksgränsen? Jo! med en tydlighet som intet låter öfrigt att önska, har naturen här till utpekadt det djupt inskurna passet vid Wassijaur. Vattendelaren ligger här endast 522 meter öfver hafvet. På båda sidor om passet, så väl inom Sverige som Norge, stänga bergskedjor varierande i höjd mellan 990 till 1,500 meter.

Ungefär 20 kilometer längre söderut ligger dalsänkningen vid Sjangeli, den lägsta öfvergången näst efter Wassijaur, men som likväl är 200 à 300 meter högre än denna, hvarigenom lutningen med 1: 40 skulle komma att gå i riktning mot den *tunga* trafiken.

Man kan sålunda på goda skäl påstå, att det icke finnes mera än tvenne öfvergångar öfver riksgränsen, som kunna komma i fråga för en jernväg mellan Luossavaara och Ofoten, nemligen vid »Wassijaur» och »Sjangeli», men som den förras företräden äro så afgjordt öfvervägande har man utan tvekan föredragit öfvergången vid Wassijaur. Många års omsorgsfulla undersökningar hafva gifvit vid handen, att ingen annan linie mellan Gellivare och riksgränsen än den nu undersökta och utstakade förefinnes, som erbjuder så gynsamma lutningar på samma gång som banan, så mycket terrängförhållandena medgifva, närmar sig den rätta linien mellan de bestämmande punkterna, men om man likväl skulle vilja försöka att finna någon annan linie, så skulle de medel, som här på användts, utan allt tvifvel visa sig vara helt och hållet bortkastade.

Jag vill härmed ingalunda hafva sagt, att linien icke skulle kunna ändras i en och annan detalj, att icke en och annan kurva eller lutning skulle kunna förbättras, men detta är endast en renstakningsåtgärd, som brukar verkställas under jernvägsbyggandet.

De af jernvägsstyrelsen uppställda fordringar för att den föreslagna jernvägen skall vara byggd fullt statsbanemässigt äro i det afseendet märkliga, att vid byggande af öfre delen af norra stambanan och Gellivarebanan synas anspråken på en statsbanemässig jernväg varit mera moderata. På *norra stambanan* mellan Ånge och Boden är största lutningen 1: 62 och minsta kurvan har 300 meters radie, och på *Gellivarebanan*, som har samma trafikuppgift som den ifrågasatta jernvägen och som med stora kostnader blifvit försatt i så kalladt statsbanemässigt skick, äro förhållandena i afseende på lutningar och kurvor sådana, att de starkaste stigningarna mellan Luleå och Gellivare äro 1: 75, på linien Gellivare—Malmberget uppgår stigningen ända till 1: 60 och de skarpaste kurvorna hafva 300 meters radier utom på linien Gellivare—Malmberget der radien ej är större än 280 meter.

Då sådana lutningar och kurvor äro tillåtna på statens jernvägar, som äro byggda för hastiga tåg, så fordrar jernvägsstyrelsen, att på Ofotenbanan, som uteslutande är afsedd för den tunga trafiken, högsta lutningen ej får öfverstiga 1: 100 och att kurvorna skola hafva minst

500 meters radie. Här af vill synas som fordringarna på en s. k. statsbanemässig jernväg måtte vara mycket tånjbara.

Oaktadt den ifrågasatta jernvägen skulle komma att ligga helt och hållet ofvan polcirkeln och inom fjellregionen, så skulle densamma, derest väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och jernvägsstyrelsens förslag, på sätt det koncessionssökande bolaget medgifvit, blefve tillämpade, med afseende på soliditet i byggnadssätt och trafikförmåga komma att öfverträffa icke blott samtliga enskilda jernvägar i riket, utan äfven våra statsbanor.

Af nu anförda faktiska förhållanden torde framgå, att hvad som enligt jernvägsstyrelsens förslag skulle nedläggas i arbete och kostnader i och för undersökning af en ny eller förbättrad sträckning af en jernväg mellan Gellivare och riksgränsen med syftning mot Ofoten, vore ej blott onödigtvis använda penningar utan, hvad värre är, en för jernvägens genomförande dyrbar tid ginge afven förlorad.

Behovvet att öppna det af naturen så rikt utrustade Norrland för kulturen har blifvit så oafvisligt, att ingen längre lär kunna förneka dess berättigande. Det finnes icke blott malm i gigantiska kvantiteter, utan äfven för malmens förädling jordens största vattenkraft, fördelad i värdefulla vattenfall öfver hela detta stora land, der finnas mossar, hvilka med nutidens tekniska resurser på detta område lemna brännmaterial för malmens smältning, och der finnas äfven hundratals kvadratmil fruktbarande jord, som väntar på odlarens plog, flit och armar. I hvilket annat land skulle man väl i våra dagar, årtionde efter årtionde låta dylika förvärfskällor ligga oanvända? Visserligen framträder här och hvar i dessa aflägsna bygder den enskilda företagsamheten rustad att med tillförsigt och viljekraft bekämpa de otaliga svårigheter och hinder, som resa sig i det rastlösa arbetets väg, men utan det allmännas värdefulla hägn kunna hvarken jordbruk, näringar eller industri der ega bestånd eller komma till någon utveckling. Malmdriften uppe i lappländska grufvorna, hvilka hittills legat gagnlösa, tillför nu vårt land flere millioner årligen och visar den väg, som man med begagnande af nutida och blifvande uppfinningar för malmens förädling, har att gå för att fruktbar göra denna landsändas naturliga resurser. Ligger man dertill hvad som i nationalformögenhet representeras af den industri, som sjelfsagdt skall blomstra upp omkring jernvägen, vid forsarna och torfmossarna, så lär väl ej kunna nekas, att der finnas möjligheter till en ekonomisk utveckling af oberäknelig omfattning. Här må dessutom påpekas de afsevärda fördelar för hela det sydliga Sveriges jordbrukare, att i öfre Norrlands grufarbetare och verkstadsfolk hafva till antal ständigt växande förbrukare och afnämare af sydsvenska produkter.

Bland andra skäl, som anförts mot den ifrågasatta jernvägens byggande har nämnts de politiska och strategiska farorna, men andra stater inne i hjertat på Europa, hvilka hafva landgränser rundt omkring sig, hafva icke dragit i betänkande att föra fram sina banor invid eller emot grannars gränser, utan att dessa åtgärder framkallat några förvecklingar, och sjelfva hafva vi ju genom ångfärjor underlättat förbindelsen med de danska banorna, utan att vare sig Helsingborg eller Malmö äro befästade. Våra svenska jernvägar äro byggda

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.

(Forts.)

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen. hufvudsakligen för fredliga ändamål och i syfte att underlätta den fredliga utvecklingen; Det kan ju under sådana förhållanden icke vara giltigt att vid deras tillkomst alltid taga hänsyn till framkonstruerade synpunkter.

Bland skäl, som ytterligare anförts mot koncessionen, är fruktan för

1) Inblandning från utlandet, men denna kan hindras derigenom att föreskrift lemnas, att jernvägsbolagets aktier icke få egas af annan än svensk man och att anteckning härom skall tryckas å aktiebrefven. Bolagets obligationslån skola öfvertagas af ett tiotal *svenska* banker, och då staten har rätt att när som helst inlösa banan, dervid obligationerna äro förfallna till inlösen, lära dessa papper icke blifva synnerligen begärliga på utländska marknader.

2) Med Gellivarebanans inköp af statsverket afsågs att förekomma att utlänningar skulle få ega och disponera denna trafikled. Samma skäl föreligger alldeles icke nu, då det är *svenska* undersåtar, som begära att få bygga Ofotenbanan. Jernvägsbolaget blir utslutande svenskt, i likhet med de begge grufbolagen, uti hvilka ingen utländsk aktieegare finnes.

3) Alla anordningar å banan, föranledda af militära skäl, kunna ju verkställas af de koncessionssökande, efter i koncessionen lemnade föreskrifter.

4) Gellivareaffären tager för närvarande i anspråk ett kapital af mera än fjorton millioner kronor. Vid lastplatsen i Luleå äro dyrbara förädlingsverk under uppförande. Då de häri nedlagda kapitalen måste räntas och amorteras och affären synes hafva en gifven tendens att utveckla sig, så kommer uppenbarligen malmtrafiken å Gellivarebanan icke att minskas.

5) Koncessionssökandena hafva dessutom hemställt, att det vilkor skulle bland andra föreskrivas för koncessionens erhållande, att någon malmexport från Gellivare öfver Ofoten icke finge ega rum, med mindre till svenska statsverket i förskott erlades den förlorade vinst, som efter Kongl. Maj:ts bepröfvande genom exporten öfver Ofoten uppstode för Gellivarebanan, hvarförutom koncessionssökandena erbjudit sig att på bansträckningen Gellivare—Luossavaara använda lättare öfverbyggnad, om så skulle påfordras, för att derigenom omöjliggöra malmtrafik från Gellivare till Ofoten.

Den åsigten har ej blott från regeringens sida utan äfven från andra håll uttalats, att man framför koncession bör föredraga att banan bygges genom statens försorg. Ja, visserligen vore detta en staten värdig uppgift för att ej säga skyldighet, men det torde dock vara tvifvelaktigt, huru vida man verkligen gjort sig en klar föreställning om de otaliga svårigheter och hinder, som äro förenade med en statsbanebyggnad i ödemarken och inom fjellregionen, äfvensom om den tid, vid hvilken en jernväg på 282 kilometer och byggd under så ogynnsamma naturförhållanden skulle vara färdig. Det är ett känt och erkänt sakförhållande, att den, som bygger sakta, han bygger dyrt, och ett förhållande med tiden kan icke vara förenligt med statens intresse lika litet, som det kan anses rättvist och billigt, att betaga grufegarne den dem tillkommande laga rätten att

komma i åtnjutande af utfartsväg för malmen från sina grufvor. Den staten förbehållna rätten, att när som helst lösa sig till jernvägen borde väl anses såsom särdeles fördelaktig, då härför ej fordras högre belopp, än som bevisligen nedlagts i jernvägsbyggnaden. Blifver banan en lukrativ affär och vill staten hafva full kontroll öfver trafiken, ja, då öfvertager staten kommunikationsleden utan att hafva behöft utsätta sig för de oberäkneliga svårigheter och risker, som äro oundvikliga vid en jernvägsbyggnad i och öfver fjellen.

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.

(Forts.)

Beträffande de af utskottet och äfven af reservanterna uppställda fordringar, att verksam garanti skall lemnas för att icke malmbrytningen af en eller annan anledning för mycket inskränkes eller till och med afstannar, så synes det i sanning ofattligt, huru en sådan säkerhet skall kunna ställas. Ingen kan på förhand beräkna hvarken konjunkturen, omåttligt höga exportfrakter, låga jern- och malmpriser, krigstillstånd eller andra händelser, som kunna inträffa. Man ser ju huru endast en så obetydlig sak, som den nu pågående strejken vid Gellivare i afsevärd mån rubbar malmtransporten på Gellivarebanan. Jernvägen från Gellivare till riksgränsen är beräknad kosta 16 millioner kronor. Staten vill vara förvissad om ränta å dessa penningar och att fullgod garanti därför skall lemnas af hufvudtrafikanterna. Men då inga fastigheter finnas i fjellbygden och således icke heller några prima in-teckningar, hvilka kunna som hypotek i värde motsvara de 16 millionerna, så skulle icke finnas någon annan möjlighet, än att deponera beloppet i reda penningar, men då äfven detta är en möjlighet, så läser nog en hvar vid närmare eftertänkande inse, att det är orimligt begärdt, att den, som skall förse banan med inkomster, också skall tillförbinda sig ett visst minimum af sådana, vare sig hans affär för tillfället kan drifvas med eller utan förtjenst. Vågar icke staten stå denna risk här liksom den utan tvekan gjort det i afseende å alla andra sina jernvägar, så talar ju detta ännu mer för att låta de enskilda, som det vilja, påtaga sig densamma. Visar det sig då, att företaget är godt, och att statens försigtighet således var onödig, har ju staten ändock frihet att taga hand om den gifvande affären, i motsatt fall är ju förlusten de enskildes.

Den nu föreslagna jernskodda förbindelsen mellan Gellivare och vestra riksgränsen skulle komma under hela sträckningen att genomlöpa den del af vårt nordligaste län, som är bebodt uteslutande af en finsktalande befolkning; men med banans framdragande genom dessa trakter följer industri, kultur och kolonisation och *dermed* en god förstärkning af det svenska elementet, hvarjemte en frisk ström af svensk nationalitetsanda skulle hitföras i dessa hittills okända och missförstådda bygder, hvilkas intressen äro så nära förbundna med hela det öfriga landets, men om de ringaktas eller försummas, så kunna de genom sjelfva läget på ett eller annat sätt lätt lockas öfver till andra land. Har man verkligen en fast tilltro på öfre Norrlands förmåga att kunna motsvara de förhoppningar, som vid denna aflägsna del af vårt land äro fästade, och vill man tillitsfullt föra denna landsända fram till utveckling och förkofran, så uppnås icke detta mål på uppskovens och de restriktiva åtgärdernas väg.

Om hvarje sak finge tala för sig, om hvarje godt och lofvärdt

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.

företag, hvarje näring, hvarje industri finge ostördt utveckla sig utan inblandning af främmande element eller prohibitiva ingrepp, så skulle äfven de nordliga bygderna gå framåt i utveckling och förkofran och dess befolkning glädja sig åt morgonen af en ny dag, när solen gått upp öfver de nejder, som tillförene legat i skugga och mörker, och ett nytt slägte framträder, bättre rustadt för lifvets strider, att i fädrens spår tjena sin Gud och sitt land.

(Forts.) Af nu anförda skäl får jag yrka, att kammaren med ogillande af utskottets motivering ville afslå Kongl. Maj:ts proposition.

Herr Wærn: Jag kan icke dela någondera af de olika meningar, som här uttalats, afseende å ena sidan utskottets att tillintetgöra de ifrågavarande jernvägsplanerna och å andra sidan reservanternas att visserligen befrämja dem genom att framhålla den nytta, som malm-brytningens utveckling skulle medföra men dock uppskjuta planernas förverkligande mycket länge. Jag anser nemligen för min del, att det är en bjudande pligt att så snart som möjligt söka för det allmänna bästa tillgodogöra landet dessa rikedomar, att sörja för denna landsdels, Norrbottens uppodling och förökningen af dess befolkning och dess välstånd. Jag anser det, snart sagdt, skamligt, att man låter en fjerdedel af vårt land ligga försummadt, utan att man försöker att tillgodogöra sig dess resurser, allt under det att befolkningen från andra delar af landet nödgas utvandra till främmande land för att finna arbete. Motståndet mot jernvägen hos dem, som instämt i utskottets motivering, har tydligen, såsom också framgår af motiveringen, berott på farhågan för att en ökad malm-brytning i Norrbotten skulle inverka menligt på jernhandteringen i det öfriga Sverige. Det är nu för det första i sjelfva verket alldeles orimligt att denna farhåga skulle hafva någon grund för sig, då det nemligen är fråga om en så ringa tillökning i verdens malmtillgång, blott några få procent, två procent eller något i den vägen. Och för det andra är malmens godhet icke i och för sig tillräcklig att åstadkomma någon för det utmärkta svenska jernet farlig konkurrens, utan dertill skulle också fordras att malmens bearbetning kunde ske med träkol, men då intet annat land än Sverige kan anskaffa sådana i tillräcklig mängd för att någon större jernhandtering derpå skulle kunna grundas, så förefinnes därför ingen fara. Denna farhåga är således enligt mitt förmenande förestafvad af en fullkomlig skugggräsla.

Man har derjemte sökt att på allt sätt förringa betydelsen för Norrland af en der uppkommande industri, hvilket påminner mig om de stråfvanden, som under förra århundradet utgingo från Stockholm och afsågo att hindra sjöfartens och naringarnes uppkomst i hela Norrland och större delen af Finland. Jag har icke studerat handlingarna derom så noga att jag kan citera något deraf, och har dem icke heller till hands, men jag är övertygad om, att det var samma motiv som nu, som då anfördes, nemligen att det var icke någon större befolkning i Norrland, som behöfde lättade kommunikationer, att det var icke några kapital nedlagda i dess grufvor och mycket annat sådant — alldeles samma motivering som nu motståndare mot odlingen i Norrland anförda för att hindra uppkomsten af en verk-

samhet, som man tänker sig skola vara hinderlig för ens egna intressen. Men jag hoppas, att likasom det motstånd, som då gjordes af Stockholm och andra handelsstäder, blef besegradt, skall äfven detta blifva öfvervunnet.

Det är verkligen orimligt, att, när enskilda personer vilja befrämja landets näringslif på en viss punkt, skola de betraktas såsom de dermed vilja skada landet. Är det då någon skilnad mellan att göra fabriksanläggningar och upptaga grufvor i mellersta Sverige och att göra det i Norrland? Är det icke ens från rättslig synpunkt likställt att drifva industri i Norrland och i mellersta Sverige? Jag kan omöjligen inse, att det är någon skilnad; och när man då besinnar, hvilka ofantliga resurser, som ligga just i dessa grufvor och dessa skogar som det icke finnes någon annan utväg att tillgodogöra sig än genom export, när man besinnar de möjligheter till odling som finnas oakadt det hårda klimatet, när man besinnar, att tre månaders sol åstadkommer underverk af gräsväxt i Torneådalen och der grundat en kreatursafvel som genom uppodling af myrar kan sprida sig till vidsträckt trakter, så förefaller det mig såsom en oafvislig pligt att göra hvad man kan för Norrbottens väl och såsom den högsta grad af orättvisa att till förment bevarande eller befrämjande af enskilda intressen på andra orter vilja hindra den enskilda företagsamheten att der göra sig gällande.

Nu har det framhållits att det skulle vara strategiska och politiska, högpolitiska, skäl, som skulle lägga hinder i vägen för att öfverlemnna åt den enskilde att der bygga jernväg, hvilket endast borde kunna ske genom framdragandet af en stambana. Men af särskilda skäl, som vi allt för väl känna, dröjer det mycket länge, innan detta kan göras. Jag kan icke betvifla den goda meningen hos dem, som framställt dessa invändningar — framför allt icke hos regeringen — men jag tror, att det är en fullkomlig orättfärdighet att, under tiden innan någon stambana blir färdig, motsätta sig anläggandet af denna bana, som enskilda personer vilja söka åvägabringa, enär dessa vilja underkasta sig alla tänkbara vilkor för att staten må kunna hindra hvarje slags utländskt intresse att tränga sig in. De vilja ju deponera sina aktier och i öfrigt gå in på hvilka vilkor som helst i detta afseende. Hvad kan det då finnas för anledning att motsätta sig deras önsknings? Jo det kvarstår en fruktan för att något som nu icke kan utpekas eller klargöras, dock skulle kunna inträffa och ådraga oss olyckor, och därför hafva män, som vilja befrämja Norrbottens väl förenat sig om den åsigt, att en bana bör byggas, men icke får tillhöra enskilda utan skall bli en stambana. Men då en sådan skulle kräfvat stora kostnader har man ansett nödigt att på något sätt försäkra sig mot förluster. Man har då velat, att grufbolaget skulle förbinda sig såsom ett första vilkor att på statens jernväg forsla en viss quantitet malm för hvarje år. Men kan verkligen bolaget åtaga sig ett sådant vilkor? Kan det förhindra krig? Kan det inverka på den utländska tull-lagstiftningen? Kan det ansvara för att det finnes tillräckligt med fartyg för utskippningen? Det är orimligt att uppställa ett sådant vilkor, och kan icke ske. Ty om också bolaget åtager sig detta vilkor, så kan det hända att det icke

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.

(Forts.)

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.

(Forts.)

blir i stånd att uppfylla detsamma. Men om staten anlägger en stambana utan att hafva något sådant fraktaftal, så uppstå också besynnerliga och abnorma förhållanden. Det skulle då kunna hända att staten under någon tid å sin stambana icke finge några frakter. Det vore mycket illa och alls icke passande för staten. Om man på en enskild bana icke får några frakter så förlorar man visserligen under tiden räntan på de penningar, som man nedlagt på banan, men man kan möjligen genom nedsättning af utgifterna för trafiken minska förlusten och genom höjning af frakttaxan, när trafik åter börjar, taga igen skadan. Men för staten, som icke har fria händer i sådana afseenden och icke har någon nytta af grufbrytningen, skulle det vara vida värre. De enskilde kunna möjligen också använda det arbetsfolk, som eljest tillhöra banan på annat håll, men det går icke för sig för staten. Jag anser således, att det ligger i sakens natur, att i detta fall en enskild bana är bättre än en statsbana.

Jemte motivet att förhindra möjligheten af politiska förvecklingar, förefinnes äfven ett annat för yrkandena att banan skall blifva en stambana, nemligen att om en enskild bana anläggas, så skulle malm på densamma kunna fraktas från Gellivare till Ofoten, hvilket menligt skulle inverka på trafiken på statens bana från Gellivare till Luleå. Detta motiv anser jag orättfärdigt och kan icke underlåta att egna några få granskande ord åt dess verkliga innebörd. Är någon, — vare sig staten eller en enskild — som är egare af en jernväg, berättigad att säga: alldenstund jag dertill har magt genom ett koncessionsvilkor, hindrar jag eder från att skicka edra varor på någon annan väg än min? Det förefaller mig alldeles orimligt. Men deremot är det en helt annan sak och det enklaste och naturligaste sättet att förhindra förlust af trafiken på statens bana till Luleå deruti, att staten med egarne till Gellivaregrufvorna gör ett aftal om frakten. Med dem kan man göra det aftalet, att de endast skola frakta sina varor på statens bana, och det är lätt att betinga sig detta genom att medgifva dem fördelaktiga fraktsatser. Härtill skulle de nog vara benägna, i all synnerhet som risken att grufbolaget skulle föredraga att skicka sina varor den 10 mil längre vägen till Ofoten icke torde vara så synnerligen stor och hittills, praktiskt sedt, icke ansetts vara det, så att koncessionssökandena ju också ansett sig tillsvidade vara nöjda med att få koncession å bandelen Luossavaara—Wassijaur.

Jag skall icke länge upptaga kammarens tid, men jag kan omöjligt sluta utan att något beröra den kontrovers, som uppstått mellan herr Tamm och generaldirektör Berg i afseende å de erbjudna två millionerna. Herr Tamm klandrade detta förslag i ordalag, som jag fullkomligt gillar; herr Berg sökte försvara detsamma derigenom, att, om detta förslag vore olämpligt, borde man också fördöma anskaffandet af bidrag för försvaret genom insamlingar af gåfvor af medel, uppkomna genom umbärande och af sparsamhet, som enskilda familjer, kvinnor och barn af offervillighet för fosterlandets försvar underkastat sig. Nej, det förhåller sig icke så. Det är icke en skänk, som blifvit erbjuden, utan en betalning, ett vederlag som blifvit fordradt. Hade initiativet till erbjudandet kommit från bolaget, då skulle jag för min del blott ansett det — för att nyttja ett mildt uttryck —

såsom oförsynt. Men det påstås temligen allmänt och ganska bestämdt, att initiativet *icke* utgått från bolaget, och i sådant fall påminner detta starkt om en skandal, som inträffat hos ett folk, hvilket icke är så nogräknadt som vi i dylika fall — jag menar Panama-skandalen, då man afpressade dem, som ville utöfva en viss industriell verksamhet, penningar, för att de skulle få den hjälp af lagstiftningen som de behöfde. Detta är allmänt brännmärkt och det bör brännmärkas. Jag tillägger, att dessa personer, som voro inblandade i skandalen — åtminstone en af dem — ursäktade sig med, att man handlat så som man gjort i partiets intresse, hvilket åter åsyftade landets väl. Nu kunna vi ju inbilla oss, att vi äro mera rättfärdiga och att här skulle något sådant icke kunna förekomma. Men det kan nog hända, att äfven i vår historia förekommit sådana saker, kanske ännu värre, i förra seklet. Hvad är det då, som är så tadelvärdt i denna sak? Jo, det är, att deri ligger, att statens pligt att gagna der den kan gagna skulle förändras så, att den gagnar, der den, möjligen kan hafva tillfälle att derför få betaldt. Staten skulle göra sin pligt här eller der, eller i allmänhet beroende på, om den kunde frampressa några penningar. Detta är enligt mitt förmenande ytterst omoraliskt; och ännu värre blir det genom den mannamån, som deraf skulle blifva en följd. Per skulle få betala men icke Pål. Är det rätt att taga betaldt för *en* jernvägskoncession, så är det väl också rätt taga betaldt för andra! Bor det icke förmöget folk vid Krylbo—Örebrobanan? Hvarför icke för en ifrågasatt jernbaneanläggning der taga betaldt af dem? Och vidare alla de många banorna i Skåne! Man kan visserligen icke taga två millioner från någon af dem, men man kunde måhända få mera, om man tager några hundratusen af den ena och några hundratusen af den andra. Försvarsväsendet kan möjligen befrämjas på sådant sätt! Nu förfaller emellertid detta förslag den 1 juni, och jag hoppas, att något dylikt aldrig må återkomma.

Det har talats om, att i fråga om en sådan bana som denna borde vi också tänka på hvilken inverkan andra lands intressen möjligen kunde hafva på saken, och särskildt har det talats om, att landet öster om oss skulle vilja hafva denna bana för att komma fram till en hamn vid vesterhafvet; och att det derför skulle vara farligt att vare sig medgifva eller sjelf bygga denna bana från Norrbotten till Ofoten. Han skulle derigenom utsätta sig för att locka denna vår granne att vilja tillegna sig hvad vi sålunda gjort och dermed också en del af vårt land. Det kan icke väntas, att jag skall anföra några strategiska skäl. Men sunda förnuftet säger, att kommer det någonsin en armé dit upp — sjelfva tanken att skicka en armé upp till Lapplands ödemarker förefaller orimlig — så skall den nog, vare sig den hejdas af en fästning eller öfvervinner detta hinder, se med hvilka äfventyr och besvärligheter det skall vara förenadt att eröfra en hamn vid vesterhafvet. En armé i Lapplands ödemarker är emellertid i sig sjelf en omöjlighet. Men jag har ett annat mycket kraftigare skäl och det är, att ett land, som af försigtighet och fruktan för en öfverlägsen granne icke gör hvad det kan för sin egen utveckling och kultur, det har härigenom förlorat mycket af det

Anslog för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.

(Forts.)

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska grän- sen. oberoende och den frihet som det just varit afsigten att bevara. För min del kallar jag detta feghet. Nej, låtom oss uppodla vårt land efter bästa förmåga utan att hysa någon fruktan för att våra grannar derigenom skola lockas att anfalla oss.

Jag instämmer i herr Bergs yrkande om bifall till utskottets förslag men med ogillande af motiveringen.

(Forts.)

Herr Ljungberg: Den kongl. proposition, som inkommit till Riksdagen i detta ämne, kan ju synas ganska oskyldig, då den blott innefattar begäran om ett anslag å 40,000 kronor. Men då det vill synas, som om man genom beviljande af ett sådant anslag kunde gifva på hand ett bifall till hela denna stora fråga, så torde saken förtjena att något närmare skärskådas. Denna plan är nemligen enligt mitt förmenande en af de farligaste och förderfligaste, som åtminstone på senare tider blifvit väckt. Den är skadlig både ur *nationalekonomisk* och *politisk* synpunkt. Från nationalekonomisk synpunkt är den det därför att den går ut på att kasta in på den stora världsmarknaden ytterligare massor af den bästa malm vi ega, sedan vi kort förut levererat så stora kvantiteter deraf, att våra malmfält i mellersta Sverige ha svårt att bestå konkurrensen. Och genom detta ökade tillflöde af vår goda jernmalm göra vi utlandet än mera oberoende af svensk jernstillverkning. Men det är äfven en annan synpunkt hörande till detta område, hvilken jag icke funnit berörd vid detta tillfälle, nemligen hur det skall komma att gå med vår ostkust och dess städer. Om vi öppna denna utfartsväg till vesterhafvet, så är det alldeles klart, att den skall komma att taga lofven af den andra vägen, och det kommer att ske en ofantlig omhvälfning af förhållandena i Norrland. Man har efter seklers arbete lyckats drifva upp kulturen i dessa landsdelar och städerna der uppe — åtta à nio stycken — hafva vunnit en allt större utveckling. Men går denna plan igenom, så kommer allt att gå tillbaka, städerna komma att falla i lägervall, och Norrbottens import och export komma att taga sina vägar öfver vesterhafvet. Detta kan man anse för alldeles gifvet och obestridligt.

Ser man då saken vidare från militärisk synpunkt, så har man ganska talande utsagor i det afseendet från militära auktoriteter. De hafva sagt och skrifvit, att, innan man gör något sådant, eller åtminstone jemsides med en sådan anläggning, måste man i Norrland anlägga en fästning, och att vi äfven måste förskaffa oss en större truppstyrka der uppe och förstärka vårt sjöfösvar. Nu har man nylige beviljat — såsom jag anser förhastadt — ett stort anslag för att åstadkomma norra stambanans fortsättning ända till Kalix utan att förut draga försorg om grundläggning af en fästning; och trots det anslag af en million, som af denna kammare och möjligen äfven af medkammaren blifvit eller blir lemnadt till en fästningsfond för framtiden, d. v. s. af hvilket man icke kan använda något för närvarande, stå vi således nu på den ståndpunkten, att vi komma att genast arbeta på fortsättning af norra stambanan, men alls icke för närvarande göra något för det fasta försvaret. Det är då så mycket betänkligare att på samma gång tänka på att anlägga jernväg upp

emot Ofoten. Ty det är klart, att en fiende kan på det sättet anfalla oss från två håll, och en fästning i Norrbottens län blir ju under sådana förhållanden desto mera nödvändig. Men det är icke nog med en fästning på den östra sidan; det borde äfven vara en på den vestra. När denna fråga först förekom i pressen, hördes röster från Norge, som sade, att de också måste hafva en fästning deruppe vid Ofoten eller Viktoria-hamnen. Dessa röster hafva dock redan förstummats, och man har hört till och med framstående norrmän säga, att de icke ämna åtaga sig några förbindelser, af hvad slag som helst, med hänseende till passagen öfver den norska landtungan. Detta är också allt för troligt och i full öfverensstämmelse med det norska systemet. De förlita sig på att svenskarne skola, med vanligt oförstånd, kasta sig in i detta farliga företag och bereda Norge en så stor fördel, som här är i fråga, utan att skaffa sig nödiga garantier. Detta är emellertid en högst betänklig sak. Vi måste, efter min tanke, se till, icke blott att man får sådana villkor i afseende å malmtransporten, att denna kan fortgå obehindradt och icke med godtyckligt förhöjda taxor, utan äfven att man har frågan om försvarsåtgärderna ordnad med Norge, innan man medgifver denna banas anläggning. Man har, besynnerligt nog, icke alls fäst sig vid det senare. Men det lärer väl vara alldeles gifvet, att vi icke kunna företaga något, förr än vi i allt hafva garantier från Norge. Den surprisen skulle kunna hända oss, att norrmännen en vacker dag, när de politiska förhållandena vore ömtåliga eller de ville genomdrifva sitt makalösa förslag om egen utrikesminister, sade: vi stänga helt och hållet, om ni icke vilja gå in på våra önsknings. Och då hafva vi redan anlagt en dyrbar bana och åtagit oss förbindelser i afseende å malmtransporten! Man säger visserligen, att det kan icke falla kloka människor in att, när trafiken är till deras fördel, vilja hindra den. Jo, mycket lätt. Vi hafva sett, att norrmännen kunnat trots talande förnuftsiskäl vidtaga åtgärder, som äro högst besynnerliga. Vi kunna icke hafva förgätit frågan om de diplomatiska angelägenheterna, och huru norrmännen i denna utan vidare fattade beslut om att indraga sitt bidrag till den unionella diplomatien, som de både behöfde och fortfarande begagnade. De fattade ett annat beslut, lika oförväget och lika tanklöst, som icke något annat folk skulle hafva fattat, nemligen att de från och med en viss dag, den 1 januari 1895, skulle hafva egna konsulter. Ingenting var i detta afseende ordnad på förhand, men likväl fattade de ett sådant beslut i kraft af sitt förträffliga enkammarssystem. Mot förhastade beslut på det hållet äro vi således icke skyddade. Vi måste derfor hafva garantier för att norrmännen hålla trafiken öppen, och att de icke godtyckligt höja sina taxor och derigenom förhindra den. Äfven bör uppgörelse vara träffad i afseende å de stora upplagsplatser, som erfordras. Framför allt bör något göras för att vi på vår sida må kunna vara säkra på, att befästningar blifva anlagda, ty föga lär det väl hjelpa, att vi hafva fästningar på östra sidan, om fienden har öppen tillgång på den vestra. Detta allt är saker som böra ordnas, innan någon åtgärd i detta fall bör vidtagas, och derfor nödgas jag instämma i utskottets hemställan om afslag å den kongl. propositionen.

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.

(Forts.)

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbanan från Gellivare till norska gränser.

(Forts.)

Herr Wester: Denna frågas stora betydelse såväl i ekonomiskt som i strategiskt hänseende har redan blifvit så tydligt framhållen i kammaren, att jag icke skall uppehålla tiden med att vidare utveckla densamma. Frågan har äfven en annan sida. Den berör nemligen äfven stora enskilda ekonomiska intressen icke endast för dem, som äga dessa stora malmfyndigheter i Norrbotten, utan äfven för idkarne af bergshandtering i hela vårt land. Det är visserligen sant, att om en jernväg byggdes mellan Gellivare och Ofoten, skulle den vara egnad att kraftigt medverka till svensk industris och svensk kulturs uppblomstring i dessa nordliga delar af vårt land, men å andra sidan skulle den betydligt ökade malmexporten, som deraf blefve en följd, vara egnad att nedpressa priset å jernmalm och derigenom menligt inverka på den redan förnt ganska betydliga malmexporten i vårt land, liksom ock på jernhandteringen i öfrigt. Nu säga koncessionssökandena sjelfva, att prisen på malm och jern under de 20 senare åren i högst betydlig grad reducerats, och att detta framför allt beror derpå, att malmtillgången på världsmarknaden så betydligt ökats i följd af att kommunikationerna förbättrats och fraktkostnaderna blifvit mer och mer nedsatta. Jag vågar då vördsamt fråga, om skäl är att genom beviljande af denna jernvägsanläggning fördubbla exporten af malm från Sverige och derigenom ytterligare nedtrycka priset på densamma.

Jag skall icke uppehålla mig vid den tekniska sidan af saken, utan endast be att i korthet få med några ord bemöta det uttalande, som kammarens högt ärade förre talman nyss hade. Han sade, att det icke kunde vara öfverensstämmande med rättvisa och billighet att neka svenske män, som äga dessa malmfält i lappmarken, att bygga en jernväg och att derigenom förhindra dem att njuta afkastningen af denna deras egendom. Ja, jag vill säga, att man i detta fall kan göra rättvisa på två sätt. Han ville göra dem rättvisa genom att låta dem bygga denna jernväg. Men om svenska staten anser, att byggandet af jernvägen innebär en fara, så länge vi icke hafva vårt försvarsväsen ordnad i dessa nordliga bygder, och derjemte en fara för en af våra viktigaste näringsgrenar, nemligen jernhandteringen, då kan svenska staten säga nej till en dylik koncession, men ändå gifva rättvisa. Staten kan nemligen, såsom herr Svedelius i början af diskussionen yttrade, köpa dessa malmgrufvor, hvilket vore den lyckligaste lösningen på frågan. Jag anhåller att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Björnstjerna: Med stor förvåning erfor jag det frikostiga anbud, som gjorts af ett aktningvärdt konsortium, men med ännu större förvåning har jag erfarit, att hvarken regeringen eller Riksdagen vill mottaga detsamma. Såsom bekant, erbjuder sig detta konsortium att bygga ifrågavarande jernväg, som betingar en kostnad af 15 millioner, att bygga den under all den kontroll, som af staten fordras, att derjemte garantera att icke statsbanan Gellivare—Luleå skulle blifva lidande derpå, samt slutligen att skänka 2 millioner kronor till befästningen vid Boden. Jag fann detta anbud så storartadt, att hos mig icke ett ögonblick uppstod något tvifvel om att icke

anbudet skulle antagas. Att denna jernväg skulle för öfre Norrland vara af allra största betydelse, att den skulle inbringa vårt land stora belopp för den malm, som skulle exporteras, att den skulle skapa en talrik befolkning der uppe, medföra odlade bygder och kraftigt befrämja deras förkofran i alla afseenden, det kunna vi väl alla inse. Men man åberopar, bland andra, strategiska och politiska skäl för ett afslag. Ja, de strategiska skälen synas mig i främsta rummet tala för bifall. Finge vi denna bana, som är afsedd att dragas ut till Ofoten, skulle vi, i händelse af ett fiendtligt anfall från öster, medelst densamma kunna påräkna bistånd, särskildt af norr-männen, men äfven af andra bundsförvandter, som vi möjligen kunde hafva. Dessa kunde nemligen i sådant fall skicka trupper längs denna bana och i ryggen hota den fiende, som hade inryckt i Norrland. Jag anser, att banan skulle verka så betryggande, att just derigenom den mycket omtalade befästningen vid Boden blefve till stor del öfverflödig, åtminstone kunde den utan olägenhet i väsentlig grad minskas, hvilket vore väl, ty med kännedom om Riksdagens betraktelsesätt och frikostighet, när fråga är om befästningar, kan jag icke föreställa mig, att Riksdagen kommer att bevilja 9 millioner kronor till uppförande af denna fästning. Af samma anledning hade det varit skäl att antaga det gjorda anbudet af två millioner, hvarigenom man utan att behöfva begära anslag af Riksdagen kunde komma ett godt stycke på väg med fästningen, hvilken enligt min tanke nödvändigt måste göras mindre storartad än som hittills afsetts. En talare, herr Björnin, yttrade härom dagen från denna plats något, som jag anser vara ganska tänkvärdt. Han sade, att vi hafva i 80 år experimenterat med Karlsborg, som ännu icke blifvit ens halffärdig; skola vi nu i 80 år experimentera äfven med en annan fästning. Om jag än icke bestrider nödvändigheten af en fästningsanläggning der uppe, tror jag dock att anspråken måste nedsättas.

Bland de politiska skälen har så ofta åberopats — och detta äfven af en talare, som nyss hade ordet — att Ofoten skulle vara en så utmärkt hamn för vår östra granne, att det skulle ligga en fara i att leda jernvägen dit, i ty att vid sådant förhållande nämnde granne skulle vilja åtkomma denna hamn. Ofta har framhållits, att Ryssland då skulle anlägga en större flottstation vid Vesterhafvet för att mäta sig med England. Min öfvertygelse har alltid varit, att det tvärt om ligger i Rysslands tydliga intresse att, om en jernväg till Ofoten anlägges, icke vilja hafva en rysk hamn der. Skulle nemligen Ryssland råka i krig med England och andra stormagter, t. ex. Tyskland och Österrike, så har Ryssland, så länge Ofoten tillhör ett neutralt land, dock en utfartsväg deröfver till den öfriga världen. Men skulle Ofoten vara ryskt, blefve det blockeradt likasom alla Rysslands hamnar i Östersjön. Jag påstår därför, att det obestriddigen ligger i Rysslands intresse, att Ofoten tillhör ett neutralt land och icke är en rysk hamn.

Det sades nyss, att vi i följd af jernvägen måste tänka på att befästa icke endast Boden utan äfven Ofoten. Om norr-männen vilja befästa Ofoten, är det deras fullkomliga rättighet, men derom behöfva vi icke bekymra oss. Vi behöfva ej någon befästning åt den sidan.

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.

(Forts.)

Anslag för
undersök-
ning rörande
anläggning
af statsbana
från Gelli-
vare till
norska grän-
sen.

(Forts.)

Man har så mycket framhållit faran för utländsk inblandning. Hafva vi haft någon olägenhet af alla de jernvägar, som utländingar byggt i vårt land? Hvad angår Gellivare-banan, så skötte sig dess utländska egare illa, de satte till stora kapital, men Sverige har i alla fall fått banan, som sannerligen icke funnits nu, om icke utländingarne byggt den. Den första bana, som anlades här i Sverige, Köping—Hultbanan, byggdes af utländingar. Jernvägarne Nässjö—Oskarshamn och Oxelösund—Flen m. fl. hafva byggts af utländingar. Icke hafva vi haft det ringaste obehag deraf. Utländingarne hafva fått uppoffra sina kapital, under den tid banorna gått dåligt. Sedermera, i den mån de blifvit vinstgifvande, öfvergå de i svenska händer. Hvarken hvad jernvägar eller andra större industriella företag beträffar hafva vi haft olägenhet af utländingarne och deras verksamhet. De hafva lagt ned stora kapital på många jernbruk och andra verk samt förlorat dessa kapital. Stundom hafva de lyckats, såsom t. ex. vid Åmmeberg, der de skapat en stor industriel trakt. Många tusen människor finna der sitt uppehälle, och det hafva vi utländingarne att tacka för. Troligen hade der, om icke så varit, i dag endast funnits nakna bergen. Jag kan således icke dela farhågorna för utländingarnes inflytande, i synnerhet om alla de garantier skulle tagas, som i detta fall föreslås för att icke en sådan koncession skulle öfvergå i utländska händer.

Jag vill icke länge uppehålla kammaren, då tiden är så långt framskriden; men jag kan icke underlåta att besvara hvad en talare nyss yttrade angående faran för landets öfriga jernindustri, i fall en större export af malm komme till stånd. Det är nog der, skon klämmer. Det är denna fruktan, som gör Riksdagen obenägen att antaga förslaget — det kan jag icke betvifla — och jag kan icke neka till, att man kan hysa betänkligheter i sådant afseende. Men låtom oss se på den uppgift, som förekommer på sidan 5 i utskotts-betänkandet, der det säges: »I öfrigt förtjenade det betonas, huru- som jernets historia under de sista decennierna visade, att världs- marknadens behof af jernmalm stigit i en förvånande grad. Medan jernmalmskonsumtionen år 1873 utgjorde i Europa och Amerika sammanlagdt omkring 33 millioner ton, uppvisade år 1893 en konsumtion af omkring 56 millioner ton, det vill säga en ökning under 20 år af omkring 70 procent. Med den bestämda tendens till ökning, som jernmalmskonsumtionen sålunda egde, skulle marknadspriset på jern icke i någon nämnvärd grad kunna rubbas derigenom, att på års- marknaden utbjödes ytterligare 1,000,000 à 1,200,000 ton.» Detta är också min öfvertygelse, i synnerhet då känt är, att de stora grufvorna vid Bilbao, hvarifrån England hemtat största delen af sitt malmbehof, nu synas vara på väg att uttömmas — och derifrån har exporterats mycket mer än dessa 1,000,000 à 1,200,000 ton. — Jag tror således, att ifrågavarande malmexport icke skulle innebära den ringaste fara för vår jernhandtering. I motsatt fall skulle jag visst icke vilja vara med derom.

Jag vet icke, hvilketdera jag skall kunna förorda: utskottets eller reservanternas förslag. I båda förklaras på det bestämdaste i motiveringen, att byggandet af jernvägen icke bör öfverlemnas till ett konsortium. För min del anser jag deremot, att staten icke bör

bygga denna bana. Låt ett konsortium bygga banan med alla de garantier, som kunna erfordras för att man kan vara säker på att den blir väl byggd. När sedan konsortiet har arbetat några år, får man se, om anläggningen är en lönande affär. Visar den sig vara det, står det staten fritt att inlösa banan. Visar den sig vara en dålig affär, få koncessionsinnehafvarne behålla banan. Alla skäl synas mig tala för att icke staten bör bygga banan, utan att vi böra låta koncessionssökandena göra det. Sedermera må staten, i fall den finner med sitt intresse förenligt, inlösa den. Skulle staten själf bygga den, och således till de två eller möjligen tre statsbanor, som redan förut äro afsedda att byggas, äfven komma denna dyrbara bana, blefve följderna, att arbetet derpå icke komme att börjas under loppet af många, många år.

Flere talare hafva åberopat t. f. generalstabschefens yttrande. Ja, mine herrar, skola vi rätta oss derefter, få vi sannerligen icke på tusen år denna bana. Vi skulle då först icke endast bygga en stor fästning, utan äfven skaffa oss en mångdubbelt starkare flotta, som kunde skydda arméns operationer längs Bottniska viken; vi hörde här om dagen från statsrådsbanken, att vi icke kunde räkna på att någonsin få en så stark flotta. Vi skulle betydligt öka vårt fästningsartilleri, organisera reservtrupper af andra vapen öfver hela landet och på fullt effektivt sätt inöfva dertill nödigt reservbefäl. Vi skulle slutligen äfven bygga ännu en stambana genom hela Norrland. Detta allt läser väl icke komma att ske på sekler, och jag kan därför icke dervid fästa afseende.

Utskottet säger i motiveringen, att utskottet anser »tillstånd icke böra meddelas enskilde att anlägga och ega ifrågavarande jernväg». När således i motiveringen bestämdt uttryckes, att koncession icke bör lemnas åt enskilde, kan jag, ehuru klämman i och för sig är ganska oskyldig, icke rösta för densamma. Hvad reservationen beträffar, framhållas i början af densamma mycket klart fördelarne för Norrland att få denna jernväg, men derpå yttra reservanterna, att banan »bör dock ej få byggas af enskilde», och längre ned, att »om banan skall anläggas, detta bör ske icke genom enskildes utan genom statens försorg».

På grund häraf kan jag icke rösta vare sig för det ena eller andra förslaget, utan ber jag att få instämma i herr Bergs yrkande.

Herr talmannen tillkännagaf, att anslag utfärdats till fortsättande af sammanträdet kl. $\frac{1}{2}$ 8 på aftonen

Herr Wijk: Då jag tillhör reservanternas antal, skall jag be att få säga några ord. En talare framstälde den fråga, huru vida man, därför att några enskilda personer inköpt några mutsedlar, skulle anse sig skyldig att bygga en statsbana. Nej detta är för visso icke skälet. Men när man nu mera fått klart för sig, att ofantliga malmtillgångar finnas i Norrbotten, synes mig vara rent af en orimlighet att förhindra egarne tillgodogöra sig desamma. För min del stod jag först på ståndpunkten att vilja medgifva koncession. Jag begagnar nu tillfället att få instämma med herrar Tamm och Wærn

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.

(Forts.)

Anslag för
undersök-
ning rörande
anläggning
af statsbana
från Gelli-
vare till
norska grän-
sen.

(Forts.)

i deras uttalande angående olämpligheten att framtvinga ett anslag på några millioner till försvaret. Då jag stälde mig på den enskilda koncessionen, gjorde jag det äfven af det skäl, att såsom ett mycket starkt bevis för att malmtillgångar icke endast funnes, utan äfven skulle kunna på ett vinstgifvande sätt tillgodogöras, syntes mig den omständigheten, att deras egare ville bygga en jernväg för 15 å 16 millioner kronor. När jag sedermera fick läsa den kongl. propositionen och erfor, att departementschefen förklarar, att några tillfyllestgörande garantier icke kunde åstadkommas, tvingades jag att sluta mig till reservanterna. — Det är på detta skäl, som jag nu får yrka bifall till reservationen.

Herr Cederberg: Då under debatten åtskilliga ledamöter och deribland jag voro samlade framför talmansbordet, begärdes ordet af en talare, om hvilken man kunde förutse, att han skulle ställa sig på deras sida, som ansåge, att koncessionen borde beviljas. En af de framför bordet stående yttrade då så högt, att jag hörde det: »han är naturligtvis intresserad i affären», och fick till svar en menande bifallsnick. Genom mitt hufvud flög den tanken: »efter sig sjelf dömer man andra»; och jag sade till mig sjelf: »är det icke möjligt eller tillåtligt, att man kan i en fråga hysa en bestämd åsigt, utan att nödvändigt misstänkas för egennyttiga afsigter?» Dem, som anse sådant omöjligt, ber jag få upplysa, att jag för min del icke har något enskildt intresse i den koncessionsfråga, som här faktiskt föreligger till afgörande. För mig ställer sig saken så, att man icke är berättigad att här neka enskilde att erhålla koncession på en bana, så vida staten icke beslutit att bygga den. Samma åsigt har uttalats af många talare förut, och jag biträder den i allo. Men nu säger man, liksom det sades af den talare, som först hade ordet, att staten behöfver aldeles icke bygga en jernväg derför, att »några spekulativa herrar» inköpt några mutsedlar i en grufva deruppe. Jag accepterar hans skäl, att staten icke bör bygga af den orsaken, men det är ett skäl för att dessa »spekulativa herrar» må få bygga den sjelfva. Men deremot finnes det kanske en annan spekulation, af hvilken jag tyckte mig höra ett genljud, då en talare från Örebro län hade ordet. Han yttrade, att staten borde spekulera i det afseendet, att den skulle söka af de »spekulativa herrarne» förvärfva åt sig sjelf de mutsedlar, hvarom här är fråga. De hade — yttrade han, kanske icke så tydligt som jag gör det, men detta var dock ordens innebörd — de hade icke så synnerligen stort värde nu och de kunde icke heller få det, om staten hölle i sig och nekade de enskilde egarne hvad de faktiskt behöfde, för att mutsedlarne skulle få verkligt värde, nemligen rätt till anläggning af denna jernväg. Jag har hört talas om ett dylikt tillvägagående af hänsynslösa affärsmän, men jag kan aldrig tänka mig, att svenska staten skall nedlåta sig att handla på ett sådant sätt.

Men har då denna jernväg ingen annan betydelse än den, som från det hållet påståtts, nemligen att gagna några »spekulativa herrar»? Jo, det har den, och det har sagts många gånger i dag. Den har den största betydelse på kulturutvecklingen i de orter, hvarom

här är fråga. Man har förnekat det och sagt, att den icke kommer att framkalla något industriellt lif i lappland, icke något annat än att dit locka en lös befolkning. Ingen kultur kan framkallas af att några jernvägståg dagligen framrulla genom ödemarkerna och fjellen deruppe. De, som säga så, ha icke reda på, huru kulturen hittills faktiskt utvecklats och fortfarande utvecklas sig deruppe. Det är sant, att en del af den befolkning, som kan komma att användas omedelbart på arbetsplatserna, till en början blir en lös befolkning, men jag är dock öfvertygad om, att befolkningen der snart bliver bofast. Det är vidare ett faktum, att arbetaresamhällen sådana som detta, för att kunna bestå, fordra tillförsel från när och fjerran af varor af alla slag, och denna tillförsel betingar nödvändigheten af och uppmuntrar till bebyggande och odling af kringliggande trakt i vidare och vidare kretsar. Så har det gått, hvarest trävarurörelsen fått utveckla sig. Det är denna, som kraftigast af allt bidragit till den odling, som faktiskt under de sista 30 till 50 åren egt rum i Norrland. Liknande följder hafva redan börjat utveckla sig genom den industri, som kommit till stånd vid Gellivare, och några skäl, hvarför arbetarekolonier vid Kiirunavaara och Luossavaara icke skulle verka detsamma, finnas icke. Samma förhållanden och samma förutsättningar finnas här och de skola här framkalla samma följder.

De bästa skäl, som kuona anföras för koncessionen, äro för mig borttagna genom det, som yttrats af herrarna Wærn och Björnstjerna. Med den sistnämnde instämmer jag ock i hvad han yttrade om, såsom han kallade det, anbudet af två millioner. Jag skulle dock för min del tro, att ordet anbud är origtigt. Det har förut kallats erbjudande, men icke heller det är fullt riktigt. Jag tror, att man kommer verkliga förhållandet närmare, om man talar om ett medgifvande. Men är då detta så farligt? Jag skall begagna ett mycket starkt uttryck och säga, att sökandena till denna koncession vilja köpa sig den med dessa två millioner. Är det då först och främst staten ovärdigt att taga emot detta belopp. Ja, kanske. Men har staten verkligen hittills varit främmande för några snarlika transaktioner? Jag vågar val knappast erinra om, hurledes den svenska Riksdagen har köpt sig förstärkning af sitt lands försvar genom afskrifning af grundskatterna. Men deremot anser jag mig berättigad att erinra, hurledes förläggningen af åtskilliga regementen på ena eller andra platsen varit stald snart sagdt på auktion. Den stad, som erbjudit största och bästa fördelarne, har fått regementet till sig. Och nu säges det, att det icke går an, att staten tager emot dessa två millioner. Antagom, att det verkligen vore såsom generalstabschefen yttrade, att det verkliga behovet af en befästning vid Boden ökas genom byggande af en bana från Gellivare till norska gränsen, då är det ett naturligt förhållande, synes mig, att man säger till dem, som vilja bygga banan: »Viljen I i eder mån bidraga till att afvärja den ökade fara, som uppstår genom byggandet af denna bana, så skolen I få bygga den!» Att icke befästningarna vid Boden äro uteslutande behöfliga på grund af denna bana, det lär icke den betvifla, som erinrar sig hvad som i denna kammare förekom, då här

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.

(Forts.)

Anslag för
undersök-
ning rörande
anläggning
af statsbana
från Gelli-
vare till
norska grän-
sen.

(Forts.)

debatterades frågan om stambanans fortsättande från Boden till Kalix elf.

Men här har talats om en annan fara af denna bana. En talare på elfsborgsbänken nämnde, att banan skulle förstöra de norrländska kuststäderna. All import skulle gå öfver den nya banan och — jag förmodar det var så han menade — derifrån vidare söderut. För öfrigt öfverensstämde hans yttrande med hvad man för ett par år sedan såg i en tidningsartikel, nemligen att en bana till norsk isfrihamn skulle draga trävarurörelsen från hela Norrland till den norska hamnen. Ja, man skall vara bra litet kunnig om hvad trävaruexporten tål i transportkostnader för att tro på något sådant. Det är förenadt med ganska stora svårigheter att frakta trävaror på jernväg till östra kusten i någon nämnvärd mån, men att man skulle draga den öfver fjellen, det är ett nytt problem, som jag knappast tror skall kunna lösas.

Herr Björnstjerna yttrade, att han ansåge befästningsfrågan bra litet berörd af en bana till norska kusten, och yttrade till och med, att behovet af befästningarna skulle blifva mindre, om banan byggdes än om så icke skedde. Jag ber att få erinra kammaren om, att samma mening uttalats i denna kammare för några år sedan af en nu mera från kammaren afgången ledamot, hvars ord gerna här hördes och i försvarsfrågor väjde ganska tungt, nemligen friherre Leijonhufvud. Man torde deraf kunna vara berättigad att draga den slutsatsen, att den af generalstabschefen framhållna möjligheten af banans fara i strategiskt hänseende är minst sagdt omtvistad och icke enhälligt omfattad af militärerna. Deraf följer ock enligt min åsigt, att vådan af att enskilde få bygga banan och kanske några få år besitta den icke är så stor som man sökt göra troligt.

Talaren på vermlandsbänken yttrade nog hvad som mest ligger emot banan, nemligen den, enligt mitt förmenande, inbillade faran för vår jernindustri. Jag ber att herrarne icke måtte fatta detta mitt uttalande som om jag ansåge, att det vore de enskilda intressena, som bure denna fara såsom skylt framför sig, utan jag föreställer mig, att man anser jernhandteringen vara af ett stort nationelt intresse, och väl värd att taga vara på. Mot de i afseende å denna yttrade farhåga ber jag dock få erinra, att man icke kunnat påvisa, att någon sänkning i jernprisen framkallats af den betydande malmförsändning från Sverige, som under senare åren i ökadtt mått egt rum. Hafva prisen fallit, har detta med all sannolikhet berott på andra orsaker och andra omständigheter. När man skall bedöma den frågan, är för öfrigt nödigt att erinra sig att, såsom herr Björnstjerna äfven påvisade, malmbehovet och jernkonsumtionen för hvarje år ökas och fortfarande i stor skala ökas, samt ovilkorligen fordrar större malmtillgång än hittills varit fallet.

Med afseende å det yrkande, hvartill jag borde sluta mig, har jag icke mycket att välja på. Enligt min åsigt finnes det icke något annat än det af herr Berg framställda, hvarför jag sluter mig till detta.

Herr Reuterswärd: Jag kunde egentligen inskränka mitt anfö-
 rande till ett instämmande i de yttranden och yrkanden, som herrar
 Bohnstedt, Svedelius, Fränckel m. fl. här haft, men då den förste
 talaren uppmanat oss att, såsom hans ord föllo, egna denna fråga
 den största uppmärksamhet, har jag ansett mig böra yttra mig något
 vidlyftigare, i synnerhet som jag tror mig hafva egnat frågan mycken
 uppmärksamhet allt ifrån den dag, då åt några svenska män först
 gafs koncession att bygga en jernväg från Luleå till Ofoten, med
 rätt för dem att öfverlåta koncessionen åt annat bolag — en öfver-
 låtelse skedde ock, hvarigenom banan kom i hufvudsakligen utländska,
 engelska och holländska händer.

De äldre af kammarens ledamöter påminna sig säkerligen, huru
 som år 1891 eller kanske äfven före den tiden man började komma
 till insigt om, när man såg alla de olägenheter, hvilka jernvägsbygg-
 naden i dessa nordliga trakter föranledde, och allt det trassel, som
 var dermed förbundet, att, snart sagdt, ingen annan utväg fans, än
 att svenska staten inköpte den redan färdigbyggda bandelen från
 Luleå till Gellivare, för att jernvägen, hvars aktier blifvit fullkomligt
 kosmopolitiska och funnos spridda öfverallt, till och med i tyska och,
 som jag tror, äfven i ryska händer, måtte blifva svensk egendom.
 Det blef då klart för mig, att det var nödvändigt, att svenska staten
 inlöste Luleå—Gellivare-banan, om Sverige ville vara herre i sitt eget
 hus. Nu hafva vi åter hört, hvilka stora funderingar, som äro å bane,
 och att här finnes ett stort konsortium, som önskar börja leken på
 nytt, d. v. s. vill få koncession på att fortsätta jernvägen för att
 sedan få drifva aktiejobberi i stor skala. Jag tror dock, att vi redan
 hafva nog af sådant, och jag får på det bestämdaste varna denna
 ärade kammare att lyssna till dessa önsksningar, åtminstone förr än
 det visat sig, att ingen annan utväg finnes att få banan till stånd
 der uppe. Det är allt bäst, att vi taga oss en funderare på saken,
 innan vi gå vidare.

Här är sannerligen ingen brådska, och skall jernvägen byggas,
 är det enligt min tanke svenska staten, som skall bygga den, så att
 staten eger hela sträckan öfver den skandinaviska halfön, så långt
 Sveriges gränser rücka — sedan får det bero på uppgörelse med
 Norge, huru vida Norge vill fortsätta banan från gränsen till Ofoten.
 För närvarande kunna vi säkerligen med lugn godkänna statsutskottets
 förslag.

Innan svenska staten beslöt köpa banan från Luleå till Gellivare,
 hade jag det förtroendet att, jemte några andra ledamöter af Riks-
 dagen, blifva kallad till dåvarande civilministern, statsrådet Groll, till
 ett samtal i detta vigtiga ämne. Vi kommo då öfverens — jag tror,
 att vi voro fyra närvarande utom statsrådet — att till ett nytt sam-
 manträde medtaga hvar och en en à två andra riksdagsmän för att höra
 deras mening om utsigterna att genomdrifva inköpet. Vi samman-
 trädde ett par dagar derefter sålunda förstärkt, och då omfattades
 enhälligt den tanken, att det vore en absolut nödvändighet för Sverige
 att köpa banan. Ett annat sammanträde i frågan egde sedermera
 rum, besökt, om jag mins rätt, af 34 af Riksdagens mest inflytelse-
 rika ledamöter, hvarpå vi slutligen hade ännu ett sammanträde i när-

*Anslag för
undersök-
ning rörande
anläggning
af statsbana
från Gelli-
vare till
norska grän-
sen.*

(Forts.)

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.

(Forts.)

varo af de flesta af då varande statsråd. — Förslaget gick, som bekant, lyckligt igenom, och det har derefter visat sig, att jernvägen, under vilkor att den stannade på den punkt, dit den då var framdragen, var en äfven i ekonomiskt hänseende för staten fördelaktig affär, men min innerliga öfvertygelse är, att om jernvägen bygges färdig till Ofoten, så skola de penningar, som blifvit nedlagda på det omnämnda inköpet jemte anskaffande af materiel m. m., vara bortkastade, och de förhoppningar, man fäst vid jernvägen Gellivare—Luleå, krossas, förutom att staten den dagen, då jernvägen blir färdig till Vesterhafvet, nog får se sig om, i fall ej bansträckan mellan Luleå och Gellivare skall blifva lika ofruktosam som de öfriga norrländska jernvägarne.

Jag har också haft en särskild anledning att deltaga i denna diskussion, därför att jag, såsom åtskilliga af kammarens ledamöter måhända erinra sig, vid 1893 års riksdag väckte en motion i frågan, om hvilken jag öfvertalade min aktade och här i dag mycket saknade vän friherre Klinckowström att förena sig. Jag vände mig till honom speciellt af den anledning, att, då frågan om denna jernväg förevar i Riksdagen i början af 1880-talet, han var den, som i Första Kammaren enligt min åsigt bäst och klarast framhöll de militära vådorna af att lemna koncession åt oftanämnda jernväg.

Jag hoppas, att hvar och en är öfvertygad om, att min fosterlandskarlek icke sträcker sig blott till en eller annan provins. Nej, min kärlek är lika varm för dem alla från den yttersta norden till den yttersta södern. Det är icke någon, jag missunnar, och jag skulle vilja säga, att om det är någon provins, jag skulle vilja gynna framför de andra, så är det just Norrbotten, men olyckan är, att Norrbotten är en gränsprovins mot vår mäktigaste och farligaste granne, och detta förhållande måste tagas i betraktande, då fråga är om vidtagande af åtgärder för att kunna, om icke hindra, så åtminstone icke underlätta fienden att intränga i landet. Det må vara hårdt, men det kan icke hjälpas, att några landsdelar till följd af sitt läge icke få komma i åtnjutande af samma rättigheter, som lemnas andra. Jag tror, att den siste talaren yttrade, att, om staten icke är beredd att bygga banan, när ansökan inkommer om koncession å densamma, staten då vore rättsligen skyldig att decidera sig för, huru vida den vill bygga banan eller icke samt i sistnämnda fall att bevilja koncessionen, men jag instämmer helt och hållet i hvad herr Fränckel yttrade om den absoluta nödvändigheten att här vid lag göra ett undantag, då det gäller Norrbotten.

Fastän här nu endast begärts ett anslag af 40,000 kronor till verkställande af undersökning och upprättande af förslag till anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen, så kan ett bifall till denna framställning icke uppfattas annorlunda, än såsom skulle vi ovilkorligen hafva att under den närmaste framtiden draga konsekvenserna af ett sådant beslut, och jag frågar, om Riksdagen verkligen är beredd att draga dessa konsekvenser. Här har åberopats och upplästs hvad t. f. chefen för generalstabens i frågan yttrat, och kammarens ledamöter erinra sig säkerligen, huru ofantligt mycket, som, efter hvad han visat, återstår att göra, innan vi kunna vara

beredda att bygga någon jernväg der uppe. Först och främst erfordras befästningar, och, såsom redan blifvit framhållet, är det icke nog att lägga grunden till en fästning, utan den bör åtminstone vara så nära färdig, då arbetet på jernvägen börjar, att den kan vara fullt i ordning, innan norra stambanan framkommer till riksgränsen. Och vidare skall denna fästning vara försedd med trupper, med vapen och ammunition o. s. v. Vi måste från första stund vara betänkta på att draga alla dessa konsekvenser, innan vi gifva anledning till några förhoppningar i den riktning, hvarom frågan är.

Anslag för undersökning rörande anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen.

(Forts.)

Kunna nu alla dessa nödvändiga förutsättningar uppfyllas?

I förbigående vill jag säga, att anbudet af de två millionerna icke alls innebär något lockande för mig. Den siste talaren sade, att det icke var något anbud, utan ett medgifvande, betingadt af den ökade fara för landet, som jernvägens byggande kommer att framkalla, och för minskande af denna fara ville dessa koncessionanter bidraga med några millioner kronor. Det är ju ganska aktingsvärdt af detta konsortium att, när fråga är om en statsutgift för det fasta försvaret på 8 à 9 millioner kronor, erbjuda ett bidrag dertill af två millioner, men skulle man draga de fulla konsekvenserna af det anbud, detta konsortium här gjort med hänsyn till den ökade fara, hvartill dess bana skulle gifva upphof, skulle dessa konsekvenser blifva, att konsortiet borde förklara, att det åtog sig att bekosta alla fästningsverk, som svenska staten kunde anses behöfva, sedan jernvägen så försämrat förhållandena, att vårt land komme att stå, snart sagt, magtlöst gent emot en inträngande fiende.

Jag har visserligen gjort några ytterligare anteckningar från föregående talares yttranden, hvilka jag ämnat bemöta, men det redan sagda kan vara nog, och till följd af hvad jag yttrat ber jag att få instämna i statsutskottets förslag om afslag å den kongl. propositionen.

Rop hördes nu på proposition.

Herr Bremberg: Man hör ofta sägas, att Norrland har blifvit mera tillgodosedt med jernvägar än öfriga delar af landet. För Norrland förbättrade kommunikationer, skola åtskilliga industrier der kunna erhålla en hög grad af utveckling till gagn för hela vårt land. Tänker man på, hvilka stora belopp, som inflyta genom Norrlands export — år 1896 inbringade t. ex. trävaruexporten 103,592,129 kronor — och att dessa skulle kunna blifva mera förökade genom malmexport, så är det ju klart, att de södra och mellersta delarne af landet skola hafva nytta af att Ofoten-banan kommer till stånd, ty Norrland, som köper sina förnödenheter och varor derifrån, skulle i så fall erhålla så mycket mera medel att köpa för.

Här har en talare sagt, att man borde göra Norrbotten till ett öde land. Ett sådant förfarande skulle dock hvila på en klen princip, ty vi skulle då handla på samma sätt som ryssarne, då de 1813 härjade sitt eget land. Detta kan icke vara något lämpligt föredöme för oss.

Jag vill ej längre uppehålla kammarens tid, utan ber att få yrka bifall till herr Bergs förslag.

Anslag för
undersök-
ning rörande
anläggning
af statsbana
från Gelli-
vare till
norska grän-
sen.

(Forts.)

Herr Almén: Här hafva olika åsichter förfäktats med den värme och talang, att, ehuru jag ganska uppmärksamt hört på den förda diskussionen, jag haft mycket svårt att med ledning af densamma bestämma mig, huru jag skall afgifva mitt votum. Så vidt jag förstår, måste emellertid frågan lösas, och härför finnas endast två vägar; den ena är att bygga en statsbana, den andra att gifva koncession åt enskilde. Svårigheterna att få till stånd ett beslut om en statsbanas byggande äro mycket stora, och jag är förvissad om att det skulle draga lång tid, innan en sådan jernväg blefve färdig. Man skulle få vänta länge på den, kanske tiotal af år, men detta vore allt för lång tidsutdrägt. Återstår så den andra utvägen, koncessionens beviljande. Banan kommer derigenom fortare till stånd. Uppställer man såsom vilkor för koncessionen, att banan skall byggas under statens kontroll, så blir den af fullkomligt statsbanemässig beskaffenhet; och fäster man slutligen det vilkor vid koncessionen, att staten skall hafva rätt till inköp af banan, så synes det mig, att alla intressen blifva tillgodosedda. Skulle i en framtid banan visa sig lemna dåliga inkomster, låter staten jernvägsegarne behålla sin bana. Skulle den deremot lemna god inkomst, så tager staten banan.

Dessa äro de enkla skäl, som förmått mig anse, att koncession bör medgifvas, och då det yrkande, som framstälts af herr Berg, närmast går i en sådan rigtning, ber jag att få biträda detta yrkande.

Herr Billings: Jag skall endast be att få framhålla två omständigheter. Den ena är, att det för mig varit alldeles klart, att det icke kan vara rätt att neka både koncession och stambana, utan att, om man icke vill medgifva koncession, man bör medgifva stambanans byggande. Den andra är, att skilnaden emellan bifall till utskottets eller herr Bergs förslag eller reservanternas förslag uppenbarligen är den, att man genom bifall till reservanternas förslag bestämdt sagt ifrån, att man icke vill vara med om beviljandet af någon koncessionsansökning, under det att deremot vid ett bifall vare sig till utskottets eller till herr Bergs förslag denna fråga förblifvit af Riksdagen obesvarad.

Jag yrkar bifall till reservanternas förslag.

Sedan öfverläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr talmannen, att beträffande förevarande utlåtande yrkats:

1:o) att hvad utskottet hemställt skulle bifallas; 2:o) af herr *Berg, Lars*, att kammaren ville besluta, att med ogillande af utskottets motivering icke bifalla Kongl. Maj:ts förevarande proposition; samt 3:o) af herr *Lundeberg*, att kammaren, med afslag å utskottets hemställan, skulle antaga det förslag, som innefattades i den af honom m. fl. vid utlåtandet afgifna reservation.

Härefter gjorde herr talmannen propositioner i enlighet med dessa yrkanden och förklarade sig anse propositionen på godkännande af herr *Lundebergs* yrkande vara med öfvervägande ja besvarad.

Votering begärdes, i anledning hvaraf herr talmannen upptog de återstående yrkandena med hemställan, huru vida kammaren ville till kontraposition i den begärda voteringen antaga bifall till det ena eller det andra af dessa yrkanden; och förklarade herr talmannen sig finna de härå afgifna svaren hafva utfallit med öfvervägande ja för deras mening, som ville till kontraposition antaga bifall till utskottets hemställan.

Jemväl angående kontrapositionens innehåll äskades emellertid votering, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som till kontraposition i hufvudvoteringen angående statsutskottets utlåtande n:o 74 antager bifall till utskottets hemställan, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har såsom kontraposition i nämnda votering antagits bifall till det af herr Berg, Lars, i frågan gjorda yrkande.

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

Ja—73;

Nej—34.

Härefter uppsattes, justerades och anslogs för hufvudvoteringen en omröstningsproposition af följande lydelse:

Den, som vill, att kammaren, med afslag å hvad statsutskottet hemställt i sitt utlåtandet n:o 74, skall antaga det förslag, som innefattas i den af herr Lundeberg m. fl. vid utlåtandet afgifna reservation, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles utskottets hemställan.

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

Ja—63;

Nej—46.

Föredrogs å nyo och företogs punktvis till afgörande statsutskottets den 7 och 8 i denna månad bordlagda utlåtande n:o 75, i anledning af väckt motion om skrivelse till Kongl. Maj:t med begäran om anskaffande och framläggande af upplysningar rörande embets- och tjänstemäns dagliga arbetstid samt anvisande af anslag för detta ändamål.

*Ifrågasatt
utredning
rörande
embets- och
tjänstemäns
dagliga
tjänst-
göringstid.*

Mom. a).

Herr von Strokirk: Hvarken motionären eller statsutskottet har förebragt någon bevisning om nödvändigheten af en skrivelse till Kongl. Maj:t i det syfte, som af motionären föreslagits och af utskottet tillstyrkts, om undersökning af embets- och tjänstemäns dagliga arbetstid, utan utskottets tillstyrkande grundar sig på anförandet af föregående statsutskotts betänkande, hvari det heter, att »allmänhetens berättigade anspråk härutinnan icke vore fullt tillgodosedda, syntes motionärens ifrågavarande framställning böra föranleda en Riksdagens skrivelse till Konungen med anhållan om utredning beträffande de föreskrifter och den praxis, som med afseende å statens embets- och tjänstemäns dagliga tjänstgöringstid för närvarande vore gällande».

Omdömet om detta uttalande kan ju vara olika af olika personer. Jag för min del har en motsatt åsigt mot utskottet, och jag grundar denna åsigt på de iakttagelser, jag kunnat under årens lopp göra, då jag kommit i beröring med embets- och tjänstemännen. Jag fäster uppmärksamheten jemväl på, att en stor del af embets- och tjänstemännens åligganden äro, så att säga, ambulatoriska. Tjänstemän, som hafva sådana åligganden, hafva knappt en bestämd plats, der de kunna utöfva sin tjänstgöring, och kunna således icke utsätta någon bestämd tid för hvarje dag, då de kunna mottaga allmänheten. Så är förhållandet med landtdomare, kronofogdar, länsmän med flera andra, och inom de centrala embetsverken är största delen af arbetstiden, som behöfves för tjenstens utöfvande, förlagd icke till embetsrummen, utan till hemmen, och att för dem utsätta en bestämd tid, då de för allmänheten skola vara till hands, kan icke alltid vara behöfligt. För öfrigt är detta uttalande af statsutskottet ett obestyrkt påstående, som i sig sjelf innebär en enligt min åsigt orättvis anmärkning mot Sveriges både pligttrogna och mot allmänheten tillmötesgående tjänstemannaklass. Vid sådant förhållande bör den föreslagna skrivelsen icke aflätas, hvarför jag får yrka afslag å utskottets hemställan.

Herr vice talmannen: Då jag genomläst statsutskottets föreliggande betänkande och kom till sjelfva slutklämnen, hvari utskottet säger, att oakadt Första Kammaren två gånger afslagit denna motion, har utskottet likväl icke ansett sig böra frångå sin förut uttalade

uppfattning, tyckte jag verkligen, att det föreföll som en variation på den kända folkmelodien: »mandom, mod och morske män» etc. Äfven jag har i Arkadien varit, jag menar den svenska Riksdagens Arkadien, och der i principfrågor visserligen ansett mig böra vidhålla min en gång uttalade uppfattning, men deremot i nyttighetsfrågor — och detta skall ju vara en nyttighetsfråga — ansett mig böra fästa afseende vid principalens åsikter, och principalen härvidlag, det är kammaren.

Motionen angifver icke alls ändamålet med denna utredning. Den hänvisar blott till hvad motionären vid två föregående riksdagar föreslagit. Jag såg då efter i motionen från år 1896. Den hänvisade till motionen år 1895; och när jag kom till motionen 1895, hänvisade denna till en i likartad fråga väckt motion, och jag sökte då — det var en stund före början af plenum — att i denna sista motion få reda på ändamålet, men fann icke någon som helst antydning härutinnan. Det är dock möjligt, att jag på grund af den korta tiden icke medhann att genomtränga syftet med den mycket omfattningrika motionen. Emellertid har nu statsutskottet sökt komplettera hvad motionären i detta hänseende utlemnade. Statsutskottet talar om nödvändigheten af chefernas närvaro å embetsrummen för arbetets öfvervakande. Jag vet icke, hvad man menar här med *arbetets öfvervakande*. Är det arbetsprodukten eller arbetets resultat, som skall öfvervakas, då finner jag icke alls nödvändigheten af chefernas närvaro på embetsrummet. Är deremot meningen den, hvilket jag snarare vill antaga, att det är de, som verkställa arbetet, som skulle öfvervakas, får jag säga, att vår pligtrogna och redbara embets- och tjänstemannacorps förtjenar icke och behöfver icke behandlas såsom skolgossar.

Det talas om här, att allmänheten har rätt att fordra, att tjänstemän, som behöfva anlitas, skola vara tillgängliga på en bestämd tid på dagen. Detta är ett fullkomligt berättigadt anspråk, och utskottet tillägger också, att i regeln äro bestämmelser i detta hänseende utfärdade, men i de embetsverk, som hafva kollegialt arbetssätt, tror jag, att det skulle möta svårigheter att alltid kunna vara på bestämd timme på dagen tillgänglig, ty när viktiga och vidlyftiga mål föreligga, kunna naturligtvis icke embetsmännen springa ifrån föredragningen för att höra, hvad en enskild kan ha att andraga. Jag vill icke heller förneka, hvad statsutskottet säger, att allmänhetens berättigade anspråk härutinnan icke alltid äro fullt tillgodosedda. Men om det äfven förekommer här och der ett sådant fall, så tror jag, att den föreslagna apparaten är alldeles för vidlyftig, mycket vidlyftigare än som behöfs. Här är icke någon begränsning gjord, utan det begäres en utredning om den dagliga tjänstgöringstiden för *samtliga* statens embets- och tjänstemän, civila såväl som militära. Att göra en sådan utredning är icke någon lätt sak, och när Första Kammaren nu två gånger afslagit motionen, och det heter, att »tre ting äro alltid vissa», anser jag för min del, att kammaren äfven denna tredje gång kan afslå motionen, hvarför jag yrkar afslag på utskottets hemställan.

*Ifrågasatt
utredning
rörande
embets- och
tjänstemäns
dagliga
tjänst-
göringstid.*
(Forts.)

*Ifrågasatt
utredning
rörande
embets- och
tjenstemäns
dagliga
tjänst-
göringstid.*

(Forts.)

Herr Berg, Gustaf Axel: Jag hade icke ämnat att yttra mig i frågan, så mycket mindre som jag först nyss fick se, att ärendet var uppfördt å dagens föredragningslista. Emellertid vill jag icke låta detta tillfälle gå förbi utan att uttala min mening. Det är visserligen min öfvertygelse, att Första Kammaren handlade riktigast, om kammaren bifölle den här gjorda framställningen och sålunda icke motsatte sig den utredning, man här begär. Om kammaren icke bifaller utskottets hemställan, ser det ut, som om man skulle hafva anledning att frukta den ifrågasatta utredningen. Jag är dock fullkomligt öfvertygad, att den svenska embets- och tjenstemannacorpsen icke har anledning till en sådan fruktan. Jag tror äfven, att denna utredning just skall bringa klarhet i förhållanden, rörande hvilka man för närvarande icke har sådan klarhet eller icke vill erkänna att man har den, samt att utredningen genom de upplysningar, som deraf vinnas, skall stärka embetsmannacorpsens ställning och alls icke försvaga den. Något yrkande har jag icke att göra.

Friherre von Otter: I min tur och ordning har jag i år varit ordförande på de båda statsutskottens afdelningar, som handlagt denna fråga, och det tillhör sålunda mig att äfven försvara utskottets betänkande i kammaren. Vid föregående tillfällen har icke det ringaste skäl anförts, hvarför kammaren då afslagit gjorda framställningar i detta syfte. Under sådana förhållanden må det icke förvåna, om utskottet vidhåller sin mening. I dag hafva åtskilliga skäl angifvits för kammarens ståndpunkt i frågan, och detta kan möjligen blifva en anledning för utskottet att ett annat år — troligen återkommer frågan äfven vid nästa riksdag — uttala sig annorlunda, än det hittills gjort. Emellertid vill jag liksom den nästföregående talaren framhålla, att detta förslag icke kastar den ringaste skugga på statens embets- och tjenstemän. Här har någon ansett, att tillräckliga föreskrifter rörande den dagliga tjenstetiden icke lemnats, och utskottets hemställan går ut på att erhålla en utredning rörande praxis och gällande bestämmelser för den dagliga tjenstetiden. De ord, som i frågan blifvit sagda, innebära icke det ringaste klander mot statens embets- och tjenstemän eller deras tjenstgöring, och för min del håller jag liksom den föregående talaren för sannolikt, att om den begärda utredningen kommer till stånd, tystnar alltsammans af sig sjelf.

Efter härmed slutad öfverläggning gjorde herr talmannen jemlikt derunder förekomna yrkanden propositioner, först på bifall till hvad utskottet i nu förevarande moment hemställt samt vidare på afslag derå; och förklarades den senare propositionen vara med öfvervägande ja besvarad.

Mom b).

Utskottets hemställan bifölles.

Vid förnyad föredragning af statsutskottets nedannämnda, den 7 och 8 innevarande månad bordlagda utlåtanden:

n:o 76, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående försäljning till Fridafors fabriks aktiebolag af ett område af förra härads-höfdingebostället 1 mantal Karsahult n:o 1 i Kronobergs län,

n:o 77, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående med Ryssland afslutad konvention om samfäldt brukande af svenska och ryska kronornas laxfiske i Torne elf,

n:o 78, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående försäljning till Hvetlanda bysamhälle af viss del utaf förra häradshöfdingebostället 1 mantal Hvetlanda Thomas- och Kullagården n:is 4 och 6 i Jönköpings län,

n:o 79, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående försäljning till Vexjö stad af mark hörande till förra landshöfdingebostället Kronobergs kungsgård n:o 1 om 3 mantal i Kronobergs län, och

n:o 80, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående godkännande af ett med Malmö stad ingånget aftal m. m.,

biföll kammaren hvad utskottet i dessa utlåtanden hemställt.

Vid förnyad föredragning af Första Kammarens tillfälliga utskotts den 7 och 8 i denna månad bordlagda utlåtande n:o 14, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om ändrade föreskrifter rörande befordran till major på stat inom svenska armén, biföll kammaren hvad utskottet i nämnda utlåtande hemställt.

Upplästes och godkändes konstitutionsutskottets förslag till Riksdagens skrivelser till Konungen:

n:o 83, angående af Riksdagen beslutade ändringar i rikets grundlagar, och

n:o 84, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition af den 31 januari 1896 med förslag till ändrad lydelse af 2 § 4:o tryckfrihetsförordningen i fråga om meddelande af utdrag af straffregister.

Upplästes och godkändes sammansatta stats- och bankoutskottets förslag till Riksdagens skrivelser:

n:o 86, till Konungen, angående ändring i instruktionen för Riksdagens revisorer af stats-, banko- och riksgäldsverken, samt

n:o 87, till fullmäktige i riksbanken och riksgäldskontoret angående inmurande af grundsten till riksdagshusbyggnaden på Hjelgeandsholmen.

Måndagen den 10 Maj.

Justerades fem protokollsutdrag för detta sammanträde, hvar-
efter kammaren åtskildes kl. 4,20 e. m.

In fidem
A. v. Krusenstjerna.
