

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1898. Andra Kammaren. N:o 21.

Onsdagen den 30 mars.

Kl. 11 f. m.

§ 1.

Justerades det i kammarens sammanträde den 23^d dennes förda protokoll.

§ 2.

Anmäldes och godkändes statsutskottets förslag

dels till Riksdagens skrivelser till Konungen:

n:o 30, i anledning af Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen under sjetta hufvudtiteln gjorda framställningar om anslag för sjökommunikationer; och

n:o 31, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition i fråga om villkoren för tillgodonjutande af Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägsaktiebolag beviljade låneförmåner;

dels till Riksdagens skrivelser till fullmäktige i riksgäldskontoret:

n:o 32, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition i fråga om villkoren för tillgodonjutande af Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägsaktiebolag beviljade låneförmåner; och

n:o 33, angående pensionsrätt för husdrängen vid Riksdagens hus m. m.

§ 3.

Till afgörande förelåg till en början den hos kammaren i gårdagens sammanträde bordlagda frågan, huruvida det spörsmål till herr statsrådet och chefen för civildepartementet, som herr Hj. Branting väckt, finge till herr statsrådet framställas eller icke.

Sedan herr Brantings skriftligen affattade spörsmål blifvit uppläst, gaf herr talmannen proposition på bifall till herr Brantings ifrågavarande anhållan, och fann herr talmannen propositionen

Andra Kammarens Prot. 1898. N:o 21.

vara besvarad med öfvervägande ja. Votering blef likväl begärd, i följd hvaraf nu uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller herr Hjalmar Brantings ifrågavarande anhållan att få till statsrådet och chefen för civildepartementet framställa ett spörsmål, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren afslagit herr Brantings nämnda anhållan.

Omröstningen utföll med 131 ja mot 74 nej; och hade kammaren alltså medgifvit det ifrågasatta spörsmålets framställande.

§ 4.

Föredrogos, hvar efter annan, och hänvisades till statsutskottet Kongl. Maj:ts i senaste sammanträdet bordlagda propositioner:

angående de kongl. teatrarne;

angående upplåtelse till statens jernvägar af ett jordområde från kungsladugården Ås kloster n:o 1 i Hallands län;

angående upplåtelse till statens jernvägar af ett jordområde från Alnarps kungsgård i Malmöhus län underlydande gatuhusen n:is 12, 13 och 14 Lomma;

angående en väganläggning mellan Tärna och riksgränsen;

angående öfverflyttning af ett anslagsbelopp från en institution till en annan vid universitetet i Lund;

angående ändring i gällande bestämmelser om rätt för generaldirektören och ordföranden i medicinalstyrelsen till erhållande af pension å allmänna indragningsstaten; och

angående anslag till bestridande af kostnader för en gradmätning å Spetsbergen.

§ 5.

Föredrogos och bordlades för andra gången statsutskottets utlåtanden n:is 6, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54 och 55.

Vid föredragning dernäst af bevillningsutskottets betänkande n:o 15, i anledning af väckta motioner om ändringar i tullbevillningen, begärdes ordet af:

Herr Fredholm som anförde: Detta bevillningsutskottets betänkande n:o 15 är af temligen vidlyftig beskaffenhet. Det behandlar 13 olika motioner uti 11 olika ämnen, och många af dessa ämnen äro ganska viktiga samt sannolikt föremål för mycket delade uppfattningar, hvarför man äfven kan förvänta, att de komma att föranleda temligen vidlyftigt meningsutbyte. Detta å ena sidan och å den andra sidan önskvärdheten, att kamrarnes ledamöter beredas tillfälle att såväl taga del af utskottsbetänkandet som att sätta sig in i de der förekommande frågorna, synes mig tala för att ärendet ej bör behandlas före påsk.

På grund af hvad jag nu yttrat tillåter jag mig, herr talman, anhålla, att detta ärende ej föredrages förr än efter påsk och då uppsättes på föredragningslistan främst bland två gånger bordlagda ärenden.

Häruti instämde herr grefve *Hamilton*.

Vidare yttrades ej. Jemte det ifrågavarande betänkande bordlades för andra gången, biföll kammaren den af herr Fredholm gjorda hemställan.

Föredrogos vidare men blefvo å nyo bordlagda:

bevillningsutskottets memorial n:o 16, samt

Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande n:o 17.

§ 6.

Till behandling företogs härefter

statsutskottets utlåtande n:o 47, angående Kongl. Maj:ts dels i statsverkspropositionen och dels i särskild proposition (n:o 45) framställda förslag om anslag till jernvägsanläggningar för statens räkning samt i anledning deraf inom Riksdagen väckta motioner.

Punkterna 1 och 2.

Biföllos.

I *punkten 3* hemställde utskottet:

att, i anledning af Kongl. Maj:ts förslag om anläggande af en statsbana från Göteborg öfver Stenungsund och Uddevalla till Strömstad samt en af herr Ljungman inom Andra Kammaren i ämnet väckt motion, Riksdagen måtte — under af Kongl. Maj:t föreslaget förbehåll samt med vilkor, att landsting, kommuner eller enskilde genom förbindelse, som kunde af Kongl. Maj:t godkännas, dels åtaga sig att två år efter tillsägelse, som dock ej får ske före år 1901, hafva anlagt och för trafik öppnat jernväg från statsbanans mellan Göteborg och Skee ändpunkt vid Skee till Strömstad af normal spår-

Ang. anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skee.

Ang. anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skee.

(Forts.)

vidd och i öfrigt af sådant byggnadssätt, att statsbanans bantåg må kunna med skälighastighet derå framföras, dels ock medgifva, att, om jernvägen Skee—Strömstad icke är färdig å utsatt tid eller finnes icke vara byggd enligt fastställda plan- och profilritningar, staten må ega bygga jernvägen färdig eller försätta densamma i det skick, samma ritningar utvisa, allt på dens eller deras bekostnad, som förbindelsen utfärdad — besluta anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skee, hvarför kostnaden beräknats till 13,091,000 kronor, samt till påbörjande af denna bana för år 1899 anvisa 750,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå.

Reservationer emot denna utskottets hemställan hade anmälts

af herr *von Friesen*: samt

af herrar *Pehrson* i Törneryd, *Persson* i Stallerhult, *Erickson* i Bjersby, *Kihlberg*, *Larsson* i Mörtlösa, *Sjö* och *Persson* i Tällberg, hvilka hemställt,

att Riksdagen ej måtte bifalla Kongl. Maj:ts förslag om anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Stenungsund och Uddevalla till Strömstad och ej heller herr *Ljungmans* i anledning af detta förslag väckta motion.

Efter uppläsande af utskottets hemställan anförde:

Herr *Pehrson* i Törneryd: Herr grefve och talman! När sistlidet års Riksdag fick mottaga Kongl. Maj:ts proposition om byggande af en statsbana från Göteborg till Svinesund, och statsutskottet då yttrade sig deröfver, anförde utskottet mot detta Kongl. Maj:ts förslag, att det i så måtto led af en väsentlig brist. att man icke kunde med visshet påräkna en sammanbindning med det norska jernvägsnätet. Vi erinra oss litet hvar, huru under debatten i denna fråga herr statsrådet och chefen för kongl. civildepartementet i denna kammare uttalade som sin mening den allra största förhoppning om att ernå en sådan sammanslutning; blott Riksdagen beslöt banan och denna började byggas, kunde man vara viss om, att intresset i Norge för denna bana skulle blifva så stort, att, när de sågo banans tillkomst betryggad på svenskt område, man icke i Norge skulle hafva något slags motstånd att vänta vis å vis sammanslutningen. Hvad som inträffat sedan dess är bekant för oss alla. Regeringen har gjort allvarliga försök att få till stånd denna bansammanslutning med det norska jernvägsnätet. Men det har icke lyckats. Norska regeringen anser, att Norge icke har det intresse af denna bana, att det kan finnas vara nödvändigt att få till stånd någon sammanslutning mellan densamma och det norska jernvägsnätet. Och när från norsk sida skälen för och emot denna bana öfvervägas, så säger den norska regeringen, att de öfvervägande skälen från dess sida tala mot en sammanslutning. Under sådana förhållanden synes det vara

antagligt, att man åtminstone icke under den närmaste framtiden eller måhända ens bra långt fram i tiden har att vänta, att denna bana skall kunna blifva, såsom det från början var meningen, en mellanriksbana.

Ang. anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skee.
(Forts)

Sannolikt kan man väl våga sig på att göra det uttalandet, att derest det icke varit afsigten från början, att denna bana skulle blifva en mellanriksbana och äfven en internationel bana, så hade förslag icke framkommit från regeringens sida, att banan skulle byggas som statsbana. Det egendomliga har emellertid, som vi se, nu inträffat, att förslaget å nyo framkommit från Kongl. Maj:t. Man skulle då, synes det mig, kunnat hafva hopp om, att den väsentliga olagenhet, som vidlåde detta förslag i föl, denna gång skulle varit afhjelpt. Men i stället för att så skulle vara förhållandet, föreslås nu att icke bygga banan så långt som till Svinesund, utan att stanna ett godt stycke på denna sidan Svinesund vid Skee, visserligen med en utförsbana derifrån till Strömstad, men i alla fall ett stycke mindre på väg, än i föl var förslaget.

Nu föreslås för öfrigt en väsentlig förändring i banans byggnadssätt, icke af sådan beskaffenhet, att man kan säga att banan, derest den utfördes på sätt i år föreslagits, icke skulle blifva fullt jemförlig med statens många andra banor, men dock i hvarje fall så att den blir byggd på helt annat sätt än i föl föreslogs. I föl gick man, som redan är berördt, ut från den förutsättningen, att denna bana skulle blifva en mellanriksbana, och som sådan skulle den byggas fullt statsbanemessigt. Skenvigten skulle blifva 40 kg. för längdmetrar, och banans öfverbyggnad i öfrigt skulle vara solidare än i år är förslaget. I år har man gått från detta och gått ned till en lägre skenvigt och en, icke lätt, men något lättare öfverbyggnad genom att förminska barlastningen på banan o. s. v.

Jag har icke framhållit detta senare i något annat syfte än att visa, att det måste betyda, att man icke längre gör anspråk på, att denna bana bygges såsom statsbana, utan snarare såsom lokalbana. Dermed kommer man dock in på ett nytt system, om hvilket jag tror, att man bör betänka sig mer än en gång, innan man slår in på detsamma. Hittills har, så vidt jag förstår, Riksdagen uppställt för sig den grundsatsen att icke bygga några andra banor än hufvudlinierna i jernvägsnätet och, med det undantag, som betingas af de norrländska förhållandena, lemna åt den enskilda företagsamheten att draga försorg om utgreningar från hufvudlinierna genom att bygga lokalbanor. Nu föreslås, att staten skall bygga en bana, som enligt mitt förmenande till sin natur är eu lokalbana och ingenting annat. Jag tror, att häruti ligger något, som man bör lägga särskild vikt på. Om man med full rätt kan säga, att det icke längre är fråga om att bygga en statsbana, som skulle blifva en sammanbindning med det norska jernvägsnätet, och icke heller en statsbana i den meningen, att man bygger den på det sätt, som statsbanor nu göras, der det är fråga om större tåghastighet o. s. v., utan att man i stället slår in på

Ang. anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skse.
(Forts.)

att bygga lokalbanor — om man med full rätt kan säga detta, så synes det mig, att icke Riksdagen bör besluta sig för att bygga denna bana.

Det har åberopats under hand, att om än fjolårets statsutskott afstyrkte banan på de skäl, som, bland andra, de nu anförda, så vann förslaget i alla fall ganska stor anslutning inom Riksdagens kamrar. och den underkändes blott med en rösts majoritet. Jag ber att i det fallet få erinra derom, att så stor tillslutning till förslaget sannolikt icke hade egt rum i fjol, derest man icke hade gått ut från den förutsättningen, att den förmodan, som uttalades från statsrådsbänken af chefen för civildepartementet, att det skulle gå för sig att få till stånd en anslutning till det norska jernvägsnätet, skulle blifva verklighet. Det tror jag var hvad som i fjol framkallade den stora anslutningen i sista stunden till bohuslänsbanan. Jag har redan påpekat, att man ledsamt nog nu icke har något hopp om en sammanslutning till det norska jernvägsnätet. Det synes mig därför, som om staten icke bör nu besluta bygga denna bana. utan åtminstone tills vidare och på försök öfverlemna detta åt orten och den enskilda företagsambeten.

På dessa skäl, herr talman, anhåller jag om afslag å utskottets hemställan.

Herr Ljungman: Beträffande denna fråga skall jag be att få i korthet utveckla min mening, som väsentligen afviker från den siste ärade talarens, och skall jag dervid jemföra bohuslänsbanan med den bana, till hvilken kammaren nyss beviljat anslag, nemligen banan från Boden till Ytter-Morjärv. Båda banorna utgöra fortsättningar norrut till statsbanor söderifrån, och båda banorna hafva i perspektiv en anslutning till främmande lands bansystem, hvarigenom banan slutligen blir internationel; men båda hafva också det gemensamt, att tills denna anslutning egt rum, blir naturligtvis hvardera beroende på den lokala trafik, som trakten erbjuder.

I afseende på denna lokala trafik är dock olikheten rätt stor. Bohuslän är en tätt befolkad, men norrbotten en jemförelsevis glest befolkad provins, och det gör, att bohuslänsbanan naturligtvis har att motse mycket större trafik nu genast, än fallet kan vara med linien Boden—Ytter-Morjärv.

Hvad vidare bohuslänsbanan beträffar, så är den en fortsättning af vestkustbanan genom Halland och erbjuder många likheter just med förhållandena i Halland. Det gäller om Bohuslän, att det är en i långt öfvervägande grad jordbruksidkande provins; och den del af Bohuslän, banan genomlöper, egnar sig nästan uteslutande åt jordbruksnäringen. Den är starkt befolkad, och man bör sålunda kunna vänta stor lokaltrafik, i synnerhet om banan, såsom man bör hoppas, lägges så, att den kan ansluta till sig största möjliga antal bibanor. Jag finner icke något skäl, hvarför icke i Bohuslän kunde ske liksom i andra provinser, att, när man en gång fått en stamlinie, man snart nog äfven får smärre bilinier, grenlinier, som ansluta sig till stamlinien.

Gå vi till Halland, så visar erfarenheten, att det är lokaltrafiken, som spelar hufvudrollen i afseende på den halländska vestkustbanans inkomster. Och jag tager för gifvet, att så ock måste blifva förhållandet i Bohuslän. Det gör, att här blir saknaden några år af sammanbindning med främmande lands jernvägsnät icke så märkbar som i fråga om banan till Ytter-Morjärv, enär naturligtvis genomgångstrafiken kommer att för den norrländska banan spela en mycket större roll än för den bohuslänska.

Ang. anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skee.
(Forts.)

Hvad den tekniska beskaffenheten beträffar, så blir bohuslänsbanan, efter hvad jag har mig bekant, af likadan eller något bättre beskaffenhet än banan mellan Göteborg och Varberg, men mycket bättre än den mellan Varberg och Engelholm, som ju är byggd med brantare stigningar och skarpare krökningar. Det blir sålunda en fullt statsbanemässig bana äfven efter det nuvarande förslaget; och man är i tillfälle, då banan blifvit färdig helt och hållet, att, om så skulle behövas, lägga dit tyngre skenor, än det nu har föreslagits. Det synes således icke i tekniskt hänseende vara något att invända mot banan.

I afseende på banans riktning hafva i Bohuslän — såsom i fråga om nyssnämnda norrländska bana — olika meningar föreläggat. Men det synes, som om statsutskottet i båda fallen löst frågan på ett tillfredsställande sätt. Hvad bohuslänsbanan beträffar, har man så mycket större skäl att hoppas en god lösning i anledning af statsutskottets förslag, som här inga strategiska förhållanden ingripa, hvilka kunna på något sätt inverka skadligt med hänsyn till de ekonomiska intressena.

Under sådana förhållanden synes det mig, som om skäl nog kunde föreligga för kammaren att bifalla statsutskottets förslag. Det är nemligen gifvet, att denna provins, som förslaget afser att gynna, kommer att vinna mycket på att få denna länge efterlängade trafikled, och det synes mig, som om staten hade att motse snart nog en god ränta på de penningar, den nedlägger i banan.

På dessa grunder anhåller jag, herr talman, att få yrka bifall till statsutskottets förslag.

Herr Sjö: Såsom herrarne torde erinra sig, uttalade statsutskottet vid förlidet års riksdag, då det hade att behandla Kongl. Maj:ts proposition rörande jernvägsbyggnad i Bohuslän, att, då man icke hade visshet om, att bohuslänsbanan kunde få en sammanknytning med det norska jernvägsnätet, ej heller derom, att en sådan sammanknytning, om den komme till stånd, skedde på ett tillfredsställande sätt, Riksdagen ej borde besluta jernbanan Göteborg—Svinesund. Dessa skäl ha ock i år varit för mig bestämmande inom utskottet, och det desto hellre, som Riksdagen godkände dessa skäl förlidet år och som man derjemte sedermera fått visshet om, att de norska myndigheterna bestämt vägrat att låta den projekterade bohuslänsbanan få den anslutning, som föreslagits. När så är, tror jag alla skäl fortfarande tala för, att vi ej heller nu bifalla denna kongl. proposition. Sägna hvad man vill om detta jernvägsprojekt, kan man numera ej hysa någon förhoppning om,

Ang. anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skee.
(Forts.)

att någon mellanriksbana skall kunna komma till stånd i Bohuslän; också säga vederbörande, att det skulle blifva en lokalbana — enligt mitt förmenande en af de dyraste i vårt land. Den är beräknad att kosta i medeltal 820,000 kronor milen och för jernvägsdelen Skee—Strömstad öfver 2 millioner kronor milen. Detta är ju häpnadsväckande summor, och därför kan man ej gerna, såsom den föregående talaren, tro, att företaget skulle blifva för staten vinstgifvande. Jag tror, att i det afseendet ingen kan vara så sangvinisk som han. Efter mitt förmenande skall jernvägen ej alls bära sig, långt mindre bli vinstgifvande.

Hvad Bohuslän angår, synes det, som om detta län för närvarande borde vara till freds med de stora anslag, det redan fått för upprensning af inomskärs gående farleder. Vi hafva vid denna riksdag för ej många dagar sedan beviljat för detta ändamål ej mindre än mellan 4- och 500,000 kronor. I den kongl. proposition, der Kongl. Maj:t föreslår Riksdagen att bevilja denna summa, heter det, att bohusläningarne vore ett fattigt folk, hvarför man ej kunde hafva anspråk på, att de skulle sjelfva bidraga något till uppmuddring och upprensning af inomskärslederna. Deremot, när Kongl. Maj:t kommer och begär af Riksdagen anslag för en lokalbana der, heter det: der finnas många fabriker, stort jordbruk etc., ofantligt mycken egendom att taga vara på och mycket att transporterera på den bana, som der skulle anläggas. Dessa skäl svära ju alldeles mot hvarandra.

Man måste således se saken från den rätta synpunkten, och gör man detta, skall man efter min tanke finna, att denna fråga ytterligare bör "ligga till sig". Vi se ock af handlingarna så väl vid förra riksdagen som denna, att myndigheterna ej riktigt veta, huru de vilja ha jernvägen: i fjol föreslogo de en linie, nu i år en annan. Och så komma kommunerna med sina önsknings: den ena kommunen vill ha jernvägen här, den andra der — hvar och en vill naturligtvis ha den fram till sin dörr. Om frågan får ligga till sig, då skall allt sådant hinna utredas betydligt bättre, än nu är fallet. Och en sak till: då skola må hända länets invånare komma till insigt om ej blott den rätta rigtningen af banan, utan ock derom, att de kunde besluta sig för att bygga den sjelfva. Detta vore det sätt, som enligt mitt förmenande vore det rättaste.

Jag ber ock att få erinra om de många förslag angående förbättrade kommunikationer, som af regeringen nu framstälts på kortare tid än ett år. Vi skola komma i häg, att Riksdagen den 7 april förlidet år beviljade mellan 13 och 14 millioner kronor för två jernvägsanläggningar. Nu kommer Kongl. Maj:t och begär anslag till ytterligare 2 banor. Sammanlagda beloppet skulle blifva 49,639,500 kronor, eller i rundt tal nära 50 millioner kronor. När dertill kommer allt, som vi för öfrigt beviljat icke allenast för rullande materiel till nu trafikerade banor — mellan 3 och 4 millioner kronor — och byggnadsarbeten vid redan trafikerade banor — 1 à 2 millioner kronor — utan ock för hamnanläggningar, för upprensning af kanaler, så gå de anslag vi för kommunikationer af olika slag beviljat och komma att bevilja på kortare tid än ett år

till närmare 60 millioner kronor. Jag hemställer, om det går an att på det sättet forcera med de allmänna arbetena, såsom Kongl. Maj:t behagar föreslå. Jag för min del tror det ej. Litet hvar, som har något att sysselsätta arbetare med, vet, att dessa just nu kunna erhålla arbete hos enskilda bolag och personer. Men då kommer staten och säger: "nej, nu skall jag ha edra arbetare för de ofantligt stora arbeten, som skola utföras." Jag tror ej, att detta är alldeles såsom sig bör. Jag vet, att det finnes jernvägsbolag, som i många år arbetat på att få till stånd en aktieteckning i och för byggandet af en bana i deras provins — men när de äntligen fått aktieteckningen färdig och tro sig kunna få taga i tu med sjelfva arbetet för erhållande aflättare kommunikationer, då säger staten: "Jag behöfver edra arbetare, jag kan betala dem bättre." Jag tror, att det vore bättre, om staten uppträdde reglerande arbetsförhållandena genom att under sådana tider, då enskilde ej kunna lemna arbete, framträda som arbetsgifvare. Om det skedde, skulle staten sköta den funktion, som honom tillkommer, och på det viset verka på bästa sätt.

Ang. anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skee.
(Forts.)

För öfrigt är det efter mitt förmenande ingen brådska med vare sig den ena eller den andra banan. Hvad bohüslänsbanan beträffar, har det mest talande skälet för dess byggande varit, att den skulle bli en s. k. "silljernväg", på hvilken man skulle forsla sill — och det skulle vara så ofantligt nödvändigt. Men herrarne veta litet hvar, att just under den tid, då fisket pågår i Bohuslän, personer försedda med ångare infinna sig, och så fort fisken är upptagen, föres den i marknaden. Bohuslän har äfven för öfrigt ganska lätta kommunikationer. Det har isfria hamnar, ångbåtar gå der af och an, med hvilka man kan komma till hvilka platser man vill både inom och utom landet.

Under sådana förhållanden hemställer jag till herrarne om afslag å utskottets hemställan så väl som den kongl. propositionen.

Herr *Sjöberg* förenade sig med herr *Sjö*.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet von Krusenstjerna: "Man skall se saken från den rätta synpunkten", yttrade den siste ärade talaren. Ja, deri instämmer jag obetingadt. Skillnaden är blott den, att vi komma till olika konklusioner: han kommer till den slutsatsen, att banan bör "ligga till sig", jag deremot till den, att den föreslagna banan bör byggas.

Det hufvudsakliga skälet mot beviljandet af anslag till ifrågasvarande banas byggande, som anförts så väl af den förste ärade talaren som den siste, har varit detsamma, som anfördes förra Riksdagen: nemligen den omständigheten, att Norge fortfarande ställer sig afvisande gent emot förslaget om en sammanknytning mellan bohüslännska längdbanan och det norska jernvägsnätet. Jag medgifver, att mitt antagande vid förra Riksdagen, att inom en mycket snar framtid en anknytning skulle kunna komma till stånd, ännu icke realiserats. Men i alla fall kan jag, mina herrar, ej finna, att det af dessa båda talare anförda skäl bör hafva den

Ang. anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skee.
(Forts.)

betydelse, som de tillmäta detsamma. Ty min uppfattning är den, att, om blott en längdbana genom Bohuslän kommer till stånd, en anknjytning med det norska jernvägsnätet kommer att tvinga sig fram inom en ganska nära liggande framtid såsom en alldeles sjelfklar och naturlig sak. Det är ju tydligt, att det motstånd från ett enskildt stads- och jernvägsintresse, som betingat Norges ställning i denna fråga och som är ganska mäktigt, så länge det endast är fråga om projekt till en jernväg, väsentligen förlorar sin kraft, när det står gent emot ett fullbordadt faktum, en färdig eller åtminstone beslutad jernväg.

Och det äro vi väl ense om, att en transitobana mellan Göteborg och Kristiania, som utgör en omedelbar fortsättning utaf den redan i statens ego öfvergångna vestkustbanan — att, säger jag, en sådan bana bör till den del, den faller inom Bohuslän, vara svenska statens. När man nu ser saken på det sätt jag anser den böra ses, d. v. s. betraktar den nu af Kongl. Maj:ts föreslagna banan emellan Göteborg och Skee såsom en länk uti en blifvande internationel bana, som bör vara statsbana, så synes mig också det rigtige vara, att staten redan från början är egare till banan. Detta synes mig vara rigtigare, än att staten, derest banan på enskildt initiativ kommer till stånd, sedermera, när sammanknytningen eger rum, skall inlösa banan, då efter all sannolikhet kostnaderna för staten blifva större, än om staten genast byggde densamma.

Vidare har ju denna bana, redan innan anknjytningen kommer till stånd, i det afseendet karakteren af en transitobana, att — såsom här genom kartor och diverse handlingar blifvit framhållet utöfver hvad redan Kongl. Maj:ts proposition innehåller — genom utfartsvägen till Strömstad en ganska väsentlig gods- och persontrafik skall komma att ega rum mellan Sverige och motliggande delar af Norge vester om Kristianiafjorden.

Men, mina herrar — jag upprepar hvad som är sagdt i Kongl. Maj:ts proposition — banan synes mig icke blott betingas såsom transitobana, utan äfven vara till fullo försvarad med hänsyn till Bohuslän sjelft. Bohuslän har ju god förmåga af utveckling uti ekonomiskt hänseende både med hänsyn till jordbruket och till hafs-fiskebedriften. I fråga om hvad den senaste ärade talaren erinrade derom, att uti den kongl. propositionen angående anslag till upprensning af farleder det frambållits, att kommunerna inom Bohuslän voro fattiga, ber jag få påpeka, att detta gäller fiskelägekommunerna i trakten af dessa farleder, men det gäller icke de kommuner, genom hvilka banan skulle framgå. Bohuslän har goda utvecklingsmöjligheter, men det lider af den hämsko, som ligger i den nästan totala bristen på jernvägskommunikationer. För jernvägskommunikationer genom Bohuslän har ju svenska staten tills dato icke offrat en enda kronas anslag. Hvad Bohusläns hafs-fiske angår, vågar jag påstå, att för denna näring — till hvars fromma staten åtminstone icke kan sägas hafva gjort för stora uppoffringar — en längdbana, som genom bibanor suger upp tillförseln från de större fiskelägena och sedermera sprider den öfver hela landet,

snart sagdt är en lifsfråga. Det synes mig här verkligen vara billigt, att staten bygger den stora pulsådern, och att sedermera orten anordnar bifloder. I detta hänseende tillåter jag mig just framhålla hvad den förste talaren synes mig själf ha uti en mellanmening erkänt, då han sade, att eljest funnes icke uti den svenska statsbanepolitiken exempel på något sådant, utom hvad angår Norrland. Men der hade man att räkna med samma förhållanden, som här föreligga. Här vill man bygga en omedelbar fortsättning på en statsbana, nemligen vestkustbanan, och afsigten är, att äfven fortsättningen skall blifva statsbana. Samma förhållande var ju för handen, när stambanebyggandet i öfre Norrland ofvan tvärbanan egde rum. Ty icke tänkte man sig då den banan såsom ett led uti en internationel bana öfver till Finland.

Ang anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddavalla till Skee.
(Forts.)

Att bohuslänsbanans ekonomiska resultat — äfven derom har talats — icke skall blifva oförmånligt, utan snarare motsatsen, vågar jag också antaga. Bohuslän är ju, såsom kammarens ledamöter ha sig bekant, ett mycket tätt befolkadt landskap. Jag har här en karta öfver folkmängdstätheten i landet, å hvilken de olika gradationerna utmärkas med röd och grön färg: det förekommer olika variationer allt ifrån mörkrödt ända till mycket ljusgrönt. Kammarens ledamöter behagade se, att hela Bohuslän lyser rödt, med undantag af Sörbygdens och Bullarens härad, genom hvilka jernvägen icke skall framgå.

Det synes mig, att Bohuslän i mycket erbjuder likhet med Halland, och hvilket godt resultat i ekonomiskt hänseende den halländska längdbanan visat, är ju allmänt känt.

Vidare har det anmärkts af de båda talarne — reservanter mot statsutskottets förslag — att enligt Kongl. Maj:ts proposition banan skulle komma att anläggas med en öfverbyggnad, som vore för lätt och icke tillräcklig för anordnandet af den snabba tågförbindelse, som en mellanriksbana kräfver. Banan skall emellertid enligt det kongl. förslaget till alla sådana delar, som icke kunna vid en anslutning hastigt ändras, redan från början hafva karakteren af en förstklassig bana. Den skall t. ex. hafva 14 sliprar per 10 meter i stället för 12 sådana. Det är endast i fråga om skenvigten, som andra bestämmelser vidtagits, i det man skulle använda skenor om 34 kilograms vigt per meter i stället för sådana om 40 kilograms vigt. Som kammaren vet, är emellertid 34 kilogram en större skenvigt, än som förekommer vid de flesta andra statsbanor. Då man vidtagit denna anordning ur besparingssynpunkt — man skulle härigenom vinna en besparing af ungefär 3,000 kronor per kilometer, det vill säga sammanlagdt omkring en half million — och då vidare, när en gång anknytningen skall ega rum, ombytet af skenor kan ske med lätthet och utan någon större kostnad, synes mig häremot ingen berättigad invändning kunna göras.

Hvad beträffar de ändringar, som utskottet vidtagit i Kongl. Maj:ts förslag, har jag svårt att inse, att dessa äro några förbättringar. Men i allt fall och då vid utskottets betänkande icke finnes fogad någon reservation i syfte att oförändradt bifalla Kongl.

Ang. anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skee.
(Forts.)

Maj:ts förslag, finner jag ingen utsigt att med framgång hålla på detta.

Skall Bohuslän vänta längre, frågas det i en broschyr, som blifvit till oss utdelad och som synes mig ganska fullständigt upptaga skälen för bohuslänsbanans byggande. Jag frågar kammaren: är det verkligen billigt, att Bohuslän, som väntat så länge, skall fortfarande vänta? Jag hoppas, att kammaren derpå gifver det rätta svaret genom att bifalla hvad statsutskottet föreslagit.

Herr Lundgren: Herr talman, mina herrar! Det må väl icke förtänkas mig, att jag helst skulle ha sett, om den kongl. propositionen blifvit i allo bifallen; men då det icke finnes någon utsigt dertill, får jag inskränka mig till att tacka utskottet för den välvilja, som utskottet visat Bohuslän genom sitt förslag, och be att få hemställa om kammarens bifall till detsamma.

Jag vill icke upptaga tiden med att anföra alla de skäl, som tala för banans byggande, ty dels ha flera af dessa skäl redan blifvit af de föregående talarne vidrörda, dels vill jag icke onödigtvis förlänga en diskussion, som kanske i alla fall blir mer än tillräckligt lång.

Jag har egentligen begärt ordet för att taga mig friheten lemna några upplysningar, som kanske i sin mån kunna medverka till en rättigare uppfattning af frågan, än som synes råda på somliga håll. Jag vill till en början upplysa, att jag i min ställning såsom gammal affärsman och till följd af min förbindelse med affärsverlden i Kristiania varit i tillfälle att konstatera, att just inom affärsverlden i Kristiania råder en mycket stor sympati för bohuslänsbanan. Och om denna sympati hittills icke har kunnat visa sig genom att lyckas erhålla norska regeringens bifall till ett förverkligande af affärsverldens önskningsar, så är detta en särskild historia, på hvilken jag för tillfället icke skall ingå.

Det har redan af herr statsrådet och chefen för civildepartementet blifvit påpekadt, att om, såsom från annat håll yrkats, Bohuslän sjelft skulle bygga denna bana, så skulle det blifva för staten dyrare att sedermera inlösa än att nu bygga densamma. Och otvifvelaktigt är, att en dylik inlösen förr eller senare, kanske till och med mycket snart, skulle komma i fråga. Jag ber härvid att få erinra derom, att så snart det är fråga om en statsbana, kommer landstinget att fritt upplåta all erforderlig jord. Denna förmån erhåller deremot icke en enskild bana, som bygges med enskilda medel. I detta fall måste jorden lösas med penningar, och denna lösen måste således af staten återbetalas, när inlösen af banan för statens räkning en gång ifrågakommer. Dessutom har landstinget äfven på ett annat sätt — ett mycket verksamt sätt, synes det mig — visat sitt intresse för en blifvande statsbana genom Bohuslän. Det åtagande, hvarigenom landstinget erbjudit sig att upplåta fri jord för en genom länet gående statsbana, är af mycket gammalt datum; det framkom nemligen för många år tillbaka. I penningar räknadt, är detta, efter hvad som uppgifves, en affär på bortåt en million kronor. — Härtill kommer nu ytter-

ligare något. Landstinget har nemligen genom upprepade beslut beviljat 11,000 kronor per kilometer för normalspåriga bibanor till en längdbana genom länet. Jag tror icke, att man rimligtvis kan begära, att ett landsting skall göra större uppoffringar. Det skall vara en rik provins, som skall kunna gå längre i offervillighet, än hvad Bohusläns landsting i sådant hänseende gjort.

Ang. anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalle till Skee.
(Forts.)

Jag tror, som sagdt, att redan detta borde vara tillräckligt talande skäl för kammaren att lyssna till den begäran, som redan under ganska lång tid från Bohuslän framstälts om att komma i åtnjutande af en statsbana.

Vi der nere kunna icke säga — och ingen annan kan heller säga — att de kommunikationer, som vi hafva, kunna på något sätt ersätta en jernbana. Man har talat om våra sjökommunikationer. Ja, mina herrar, men hvad äro sjökommunikationer 2 å 3 gånger i veckan mot bantåg, som gå flera gånger om dagen? Någon jämförelse kan väl här knappast komma i fråga. Härtill kommer den besvärlighet, som är förenad med sjöresor, och den tidsförlust, som uppstår derigenom, att en sjöresa mellan Strömstad och Göteborg kräfver 2 å 3 dagar, under det att man med jernväg skulle kunna färdas denna väg på 10 å 12 timmar. Detta blir ju en utomordentlig skilnad. Jag ber att få lägga herrarne på hjertat att icke motsätta eder våra önsknings och behof, ty vi förtjena verkligen det understöd, som här är i fråga.

En talare har sagt, att här väckts förslag och framkommit propositioner om jernvägsanläggningar för statens räkning till så betydliga belopp, att summan af dessa verkade afskräckande. Jag ser dock saken från en helt annan synpunkt. Jag anser, att när staten kan, och vill nedlägga penningar i jernvägsföretag, så är detta just det bästa sättet, på hvilket penningar kunna användas. Jernvägar äro ju — efter hvad vi numera funnit — produktiva företag. Riksdagen fattar ofta beslut, genom hvilka stora summor anslås till improduktiva företag, och då synes man kunna med mycket större glädje och tillfredsställelse lemna anslag till produktiva företag, i synnerhet om dessa äro så produktiva som jernvägar.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till statsutskottets hemställan.

Herr *Andreasson* instämde häruti.

Herr *Holmlin*: Herr talman, mina herrar! Med skäl må sägas, att denna dag kommer att blifva en bemärkelsedag af högre rang än vanligt för Bohuslän eller det gamla Viken. Det gäller i dag, huruvida de långtande och trängtande blickar, som från Bohuslän rigtas upp till Riksdagen, skola blifva glada eller icke.

Här har nu redan anförts åtskilligt. Jag skall ej länge taga tiden i anspråk, utan söka att yttra mig så kort som möjligt. Man har sagt, att banan icke vore en statsbana. Det måste väl dock åtminstone vara oemotsägligt, att en bana, vestkustbanan, som staten redan eger, härigenom skulle utsträckas 17 mil norr om Göteborg. Nu är det visserligen sant, att Norge icke har gått oss till mötes.

Ang. anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skeë.
(Förus.)

Men jag vill hemställa, om, när svenska regeringen föreslår och svenska Riksdagen vill bygga en bana på 190 kilometer, men Norge säger: vi bygga icke de 4 kilometer, som återstå, vi då försagde skola stanna vid den lilla bäcken, vid det hindret. Jag tror knappast, att svenska Riksdagen vill vara med om det. För öfrigt har här förut framhållits, att det just är *beslutet* om en bana genom Bohuslän, som skall hafva det motstånd, som reser sig på andra sidan Svinesund. För min del skulle jag knappast anse det vara värdigt svenska folket att för en sådan bagatell väja tillbaka; derest Norge beslutat sig för att bygga anknätningsbanan, hade det mot förslaget icke funnits en enda reservant, och säkerligen ingen enda talare heller skulle uppträdt mot detsamma.

Man har, särskildt från smålandsbanken, framhållit, att bobusläningarne i kommunikationshänseende hade det så bra, ty de hade sjön. Ja, det är sant, vi ha sjön; men sjön är nyckfull. Jag skall i det afseendet be att få framhålla ett enda sorgligt, praktiskt slående bevis, hvilket inträffade för endast åtta dagar sedan. En handlande i närheten af Grebbestad skickade för öfver 1,200 kronor hummer med ångbåten "Albert Ehrensvärd". Hummern, som skulle till Stockholm, sändes först till Göteborg med nämnda ångbåt. Men tjocka och dimma gjorde, att båten ej kom fram till Göteborg förr än efter två dagars resa, och då var hvarenda hummer död. Denne handlande gjorde således en förlust på 1,200 kronor, d. v. s. ungefär hela hans årsförtjenst, hvaraf han sjelf med hustru och barn skulle lefva. Jag hemställer till de representanter, som hafva någon erfarenhet i handelsyrket, om handel och företagsamhet under dylika förhållanden kan hafva någon framgång.

Det är därför som staten måste skaffa oss sjelfva pulsådran; bibanorna eller matarebanorna skall säkerligen länet sjelf bygga. Staten skall därför komma att få fullt ut lika stor afkastning på sin bana i Bohuslän som den får af den i Halland. Bohuslän är i flera fall ett egendomligt samhälle. Herr statsrådet och chefen för civildepartementet har sagt, och det är sant, ty statistiken bekräftar det, att Bohuslän är tätt befolkadt. Det är befolkadt hufvudsakligen af småbönder, fiskare och strandsittare. Det är dugtigt, dugligt och arbetsamt folk. De flesta af småbönderna besitta i allmänhet en 10, 12 å 15 tunnland jord. Men, mina vänner, såväl dessa bönders som strandsittares och fiskares ekonomiska ställning är för närvarande ganska sorglig. De ha nemligen haft två missväxtår till lands och två till sjös. Hårtill kommer äfven, så att säga ett femte missväxtår i den tull, som norska staten ålagt genom mellanrikslagens upphäfvande. Tillståndet är sådant, att det ej är så ovanligt, att små sjelfegande skuldsatta bönder i brist på arbete arrendera ut sina jordlappar till grannarne och låta hustru och barn sitta kvar i stugan, medan de sjelfva begifva sig till Amerika af brist på arbete.

Vi tala här i Sverige rätt ofta om egna hemsfrågan, och det är ju en ovanligt vacker fråga. Men jag skulle vilja hemställa, om det icke vore en klok politik att göra något litet för att be-

hålla dem, som ha egna hem, så att de icke tvingas att begifva sig öfver till andra sidan Atlanten.

I dessa Bohusläns sjelfständiga fiskares och småbönders namn anhåller jag vördsamt att få yrka bifall till statsutskottets förslag om en längdbana genom Bohuslän.

Ang. anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalle till Skee.
(Forts.)

Med herr Holmlin förenade sig herrar *Johansson* i Dingle och *Norrman*.

Herr Larsson i Mörtlösa: De skäl, som förliidet år anfördes för en statsbana genom Bohuslän, voro hufvudsakligen, att den skulle blifva af internationel natur. Dessa skäl hafva nu väsentligen förlorat i betydelse. Man antog då, att Norge skulle bygga oss till mötes vid Svinesund, så att banan skulle blifva en mellanriksbana, som förenade Göteborg med Kristiania. Dessa förhoppningar ha nu emellertid icke gått i uppfyllelse. Tror man då, att, om vi nu bygga en bana till Skee, norrmännen skola bygga en bana, som möter denna vid riksgränsen? Jag får säga, att åtminstone jag för min del tviflar derpå, och jag anser mig, efter hvad som har passerat, nu ha större skäl för mitt tvifvel, än mina motståndare ha för sina förhoppningar i det afseendet.

Deremot är att beakta, att genom jernvägsbyggandet en stor mängd arbetskrafter kommer att dragas från jordbruket och öfriga näringar. Riksdagen har för en stund sedan till fortsättning af statsbanan mellan Boden och Ytter-Morjärv beviljat 1,300,000 kronor och till fortsättning af banan mellan Krylbo och Örebro 3,800,000 kronor. Jag tycker, att sådana summor i dessa tider, då det enskilda jernvägsbyggandet forceras i alla landsändar, böra för tillfället vara tillräckliga såsom anslag till jernvägsbyggnader för statens räkning. Mig synes, att man bör fara varsamt fram; och jag tror det vara lämpligast och bäst att först fullborda terrasseringsarbetena på Krylbo-banan. Sedan kan turen komma till bohuslänsbanan.

Jag anhåller att få yrka afslag å utskottets hemställan.

Herr Melin: Flere föregående talare hafva redan kraftigt framfört de skäl, som enligt min mening tala för byggandet af en bana genom Bohuslän, och jag skall icke upprepa dem mera, än hvad jag anser vara nödigt.

Det har från ett par håll sagts, att Bohuslän icke behöfde den ifrågasatta banan på grund af sina goda sjökommunikationer. Här emot vill jag invända, att, då svåra stormar och täta dimmor inträffa, det ofta är alldeles omöjligt att sjövägen ta sig fram och skyndsamt kunna transportera den ömtåliga vara, fisken, som från länets skilda delar skall föras till olika platser inom landet. Och sådana hinder inträffa, som herrarne ha sig bekant, icke endast under vintertiden, utan äfven under andra tider på året. Jag anser därför, att det vore högst beklagligt för Bohusläns idoga och sträfsamma befolkning, om Riksdagen nu skulle neka dem den behöfvida och länge påräknade banan. Men jag anser också, att denna bana

Ang. anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skee.
(Forts.)

skall blifva till nytta för öfriga landsdelar, hvilka lärt sig att sätta värde på sådana födoämnen, som från Bohuslän erbjudas dem.

Från flera håll har man velat tillägga denna bana namn af att vara endast en lokalbana. Jag anser dock detta vara orätt. Det har också från statsrådsbanken särskildt framhållits, att så icke vore förhållandet. Och jag påstår, att, när en förbindelseled med Strömstad kommer till stånd, detta kommer att verka derhän, att under större delen af året lifliga sjökommunikationer öfver denna bana med vestra Norge komma att öppnas. Det är icke alldeles samma förhållande med dessa farvatten som de sydligare, ty norrut är det lättare att med isbrytare uppehålla förbindelsen. Dessutom anser jag, att, sedan staten inköpt vestkustbanan och gjort stora uppoffringar för att skaffa en ny förbindelseled med Tyskland, äfven denna bana, som ju endast är en fortsättning af vestkustbanan, bör blifva en statsbana. När dertill kommer, att efter all anledning en förbindelse med norska jernvägsnätet snart kommer till stånd, så måste man erkänna, att denna bana blir af internationel betydelse.

Jag skall icke vidare granska skälen för och emot; det är redan gjordt bättre, än jag kan göra det. Men jag vill ändå framhålla en omständighet, som, under meningsutbytet rörande denna bana, man ofta fått höra, eller att göteborgarne icke skulle hafva något särskildt intresse af densamma på grund af sin ställning till Bergslagsbanan. Man känner ju väl, att dels kommunen och dels många af stadens invånare nedlagt mycket kapital i Bergslagsbanan, och man skulle således kunna säga, att, om man nu får en konkurrerande bana med norra Bohuslän och Norge, detta skulle menligt inverka på Bergslagsbanans finanser. Den saken kan visserligen ses på olika sätt; men jag kan ej inse, att intresset för Bergslagsbanan bör inverka på göteborgarnes intresse för en blifvande bana genom Bohuslän. Min öfvertygelse är, att, om staden Göteborg skulle komma att lida någon förlust på sin insats i Bergslagsbanan, det icke skulle fortfaara för någon längre tid. Och jag tror dessutom, att den förlust, som möjligen skulle kunna uppkomma, i fullaste mån komme att ersättas af den vinst, som staden alltid bör få genom en ny banas dragande till densamma. Ett ensidigt lokalintresse får alltså härvidlag ej spela någon roll.

Jag skall icke längre upptaga kammarens tid, utan anhåller att få yrka bifall till statsutskottets hemställan.

Häruti instämde herrar *Wijk, Swanberg, Liljeholm, Liljenroth, Pegelow, K. G. Karlsson* och *Laurell*.

Herr Göransson: Herr talman, mina herrar! Man har såsom skäl för denna banas byggande anført, att det inom Riksdagen förlidet år visade sig vara en ganska stark anslutning härför, och att den föll med endast en rösts majoritet. Jag anser dock, att frågan nu är i ett väsentligt sämre läge, än den var förlidet år. När förslaget då framlades, skedde det under förutsättning, att banan skulle blifva en mellanriksbana. Så är nu icke förhållandet. Då

hörde man från statsrådsbänken den försäkringen, att det vore stäldt utom allt tvifvel, att Norge skulle möta med en bana, endast vi byggde till Svinesund. Nu har det visat sig, att dessa förhoppningar voro illusoriska.

Nu har man nästan bestämdt ett afvisande från Norges sida. Då kan jag för min del icke finna annat, än att det skulle vara högst olämpligt, om vi byggde en bana utan, så att säga, någon egentlig ändpunkt eller åtminstone utan någon anknypningspunkt.

Ytterligare ett skäl för att jag anser, att denna fråga för närvarande kan uppskjutas, är att vi hafva en sådan mängd af jernvägar och jernvägsplaner, som föreligga. Jag anser det icke vara klokt och icke heller rätt, att staten under sådana gynsamma tider, som det nu är, då den enskilda företagsamheten är upptrifven till sin yttersta gräns och enskilda jernvägsföretag äro under utförande på många håll, att staten då uppträder såsom konkurrerande i så stor skala, som det nu är föreslaget. Jag är öfvertygad om, att det nu kommer att gå, såsom det många gånger förut gått, att det inom kort blir ett bakslag och att, i stället för att det nu är öfverflöd på arbete på alla områden, det kan komma att visa sig, att det blir arbetsbrist. Jag anser, att staten bör nyttigare och bättre kunna använda dessa millioner genom att då bereda arbetstillfälle åt de många arbetslösa.

Emellertid kan jag för min del icke heller finna något så påträngande skäl för denna banas byggande, synnerligast som den ort, som banan skulle beröra, icke kan sägas vara vanlottad på kommunikationer, enär — såsom hvar och en af oss vet — det fins rikliga sjökommunikationer i de många vikar och fjordar, som der gå in i landet.

Jag tror ej, att det skulle vara någon synnerlig risk, om man dröjde med denna bana, åtminstone till dess man kunde få se, att man kunde komma överens med Norge. Banans hufvudsakliga vikt måste man väl erkänna vara såsom mellanriksbana och icke såsom lokalbana.

På grund af hvad jag nu anfört och då jag derjemte anser, att reservanterna hafva anfört mycket goda skäl för afslag, ber jag för min del att få yrka afslag på så väl Kongl. Maj:ts proposition som utskottets hemställan.

Herr Th. Nordström: Mina herrar, jag skall vara ganska kort. Då jag anser, att man icke längre bör undanhålla Bohusläns befolkning den välsignelse, som ligger i utvecklade kommunikationer, och de möjligheter till förvärf, dessa medföra, då till följd af Vestkustbanans inköp den nu föreslagna banan måste anses som en konsekvent utveckling af statsbanenätet och ingalunda såsom någon lokalbana, då — om banan äfven till en början icke skulle rendera så mycket i och för sig — den likväl blir en matarebana till andra statens banor, och erfarenheten gifvit vid handen, att äfven sådana banor, som till en början icke hafva betalt sig så väl, småningom arbetat sig upp till att gifva en god afkastning, då, såsom statsrådet och chefen för civildepartementet

Ang. anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skee.
(Forts.)

anfört, sammanbindningen med Norge kommer att tvinga sig fram förr eller senare, men redan innan denna afsedda sammanbindning med jernväg kommer till stånd, genom sjökommunikationer till Strömstad — såsom vi af här utlagda kartor hafva sett — en förbindelse med Norge kan med fördel ävägbringas, samt det är största sannolikhet för att banan mellan Strömstad och Skee kommer till stånd — vill jag på det lifigaste tillstyrka bifall till utskottets förslag.

Jag tillåter mig emellertid derjemte påpeka en omständighet. Här har sagts, att det skulle dragas mycket folk bort från andra näringar, och att banbyggnaderna skulle konkurrera med hvarandra. Men Krylbo-banan skall vara färdig med år 1900. Det anslag, som år 1899 skall utgå för den ifrågavarande banbyggnaden, utgör endast 750,000 kronor, och det är således icke någon stor början. Först sedan Krylbo-banan blifvit i hufvudsak färdig och det der sysselsatta folket blifvit ledigt, först då kommer det allvarliga arbetet att inträda på Bohusläns-banan. De båda banorna komma således icke att konkurrera med hvarandra om arbetsfolket.

Jag ber att få yrka bifall till statsutskottets förslag.

Herr Kihlberg: Herr talman, mina herrar! Meningarna i den här frågan torde nu vara så stadgade, att ingen inverkar på den ene eller den andre med sina skäl eller motskäl, och jag vill icke vara så förmäten, att jag tror, att mina ord kunna inverka något i det fallet; jag vill likväl äfven i år hafva uttalat några ord i den föreliggande frågan.

Det förefaller mig, som om utskottets ståndpunkt i denna fråga hade mer och goda skäl för sig sistlidet år, än den har nu. Det förefaller mig därför underligt, att stämningen nu har kunnat gå i helt annan riktning. Jag fann det mycket naturligt, att det förslag, som låg framme förra året, skulle kunna vinna erkännande inom Riksdagen, när man såg denna bana, såsom man förr borde se den, såsom en statsbana, en stambana, en fortsättning af Vestkustbanan. Sedan den blifvit inköpt af staten, var det ju riktigt att fortsätta denna stambana till norska gränsen för att få en förbindelse med Norge. Det var under den förutsättningen, som förslaget i fjor framlades, och det var ju riktigt och i princip öfverensstämmande med hvad Riksdagen förut uttalat och gjort i dylika frågor. Riksdagen har nemligen uttalat såsom sin mening, att det är staten, som skall bygga stambanorna, pulsådorna, och de enskilde, som sedan skola bygga grenarne.

Att detta förslag sistlidet år tillvann sig så pass många röster, som då var fallet, torde väl berott hufvudsakligen derpå, att statsrådet och chefen för civildepartementet försäkrade, att det icke vore något tvifvel derom, att icke sammanbindningen med norska statsbaneväsendet vore alldeles påtaglig.

Nu har frågan återkommit denna riksdag, och det förelägges å nyo Riksdagen att besluta derom; men nu är frågan en annan än då. Nu är det icke såsom en mellanriksbana eller såsom en

stambana den föreligger; nu kan den icke ses annat än såsom lokalbana.

Visserligen har statsrådet och chefen för civildepartementet äfven i år försäkrat oss, att om vi bygga denna bana, så skola vi derigenom mer kraftigt inverka på de norska myndigheterna för att de skola möta med en bana från norsk sida. Ja, man kan ju uttala dylika förhoppningar; men jag tillåter mig att ställa mig lika tveksam mot det uttalandet af herr statsrådet i år, som jag stälde mig tveksam mot hans uttalande i fjor. Hvem som har rätt, vill jag nu icke afgöra, det får framtiden utvisa.

Men om vi således måste anse denna bana för närvarande endast såsom lokalbana, är det då riktigt, att Riksdagen nu ger sig in på det området att äfven bygga lokalbanor? Men har här sagt, att denna bana har så stor betydelse för de orter, den skall genomgå, den är för dem så nödvändig, att det vore hårdt, om staten icke beviljade dem denna förmån af en behöflig trafikled. Ja, detta låter ju bra, men huru många orter i vårt land kunna icke säga alldeles detsamma om sina förhållanden! Och har man väl kommit in på det området, att staten skall bygga äfven lokalbanor på orter, der sådana äro behöfliga, då hafva vi kommit in på ett område, der jag icke vet, hvar man skall sluta och när man skall sluta.

Men äfven om man skulle finna, att man borde tillmötesgå dessa lokalintressen, är tidpunkten nu lämplig för att så forcera statsbanebyggandet? Är det riktigt, att, när man i dag här redan har beviljat öfver 5 millioner kronor till nya statsbanebyggnader och dylika summor äro behöfliga och komma att användas för sådana banor äfven under näst följande år, och när man dertill på samma gång har i bakgrunden en annan bana, som kräfver 21 1/2 millioner kronor — är det då riktigt, att man forcerar statsbanebyggandet in äfven på lokalbanornas område? Om denna bana i och för sig har en sådan betydelse, att den bör byggas af staten, då bör man väl åtminstone vänta någon tid, tills man hunnit undan med de banor, som ha mer rätt och skäl för sig att vara statsbanor.

Är det riktigt äfven i fråga om tillgången å arbetare att på det viset sammanföra en sådan massa af jernbanebyggnader, som här ifrågasatt? Är det då icke klokare från statsnushållnings-synpunkt, att man reglerar arbetena så, att man får dem utbredda öfver en längre tidrymd, i stället för att stocka dem tillsammans på en gång, så att det nu blir en ovanligt stor konkurrens om arbetare, som icke kunna räcka till för alla dessa arbeten, utan det kommer att skada särskildt jordbruket och dess arbetsförhållanden, men sedan efter någon tid arbetsbrist och arbetslöshet skall komma att uppstå?

Här har man äfven i år från flera håll sagt: ja, fastän norska regeringen nu icke vill medgifva anslutning till denna bana, faller det af sig sjelft, att det icke kommer att dröja många år, innan denna bana blir internationel. Emot detta talar likväl den kongl. propositionen, som i år framlägger ett förslag att bygga denna

Ang. anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skee.
(Forts.)

Ang. anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skeev. (Forts.)

bana med lättare barlast och lättare räls, än hvad som föreslogs i fjor, då det var fråga om att få denna bana såsom en trafikled med Norge. Om man verkligen kunde hysa en förhoppning, att den anslutningen snart skulle kunna komma till stånd, då hade nog Kongl. Maj:t i år icke föreslagit att bygga denna bana med öfverbyggnad såsom en lokalbana. Detta ger mig också ytterligare anledning att antaga, att här förefinnas icke stora förhoppningar om att få denna bana till en internationel bana.

Jag kan således, från hvilken synpunkt jag än ser saken, icke finna, att här föreligger skäl att nu bevilja anslaget till den ifrågasatta banan, och jag anhåller därför att få yrka bifall till reservationen.

Med herr Kihlberg instämde herrar *Mallmin, Eliasson, Ericson* i Ransta och *Bengtsson* i Häradsköp.

Herr Ivar Månsson: Bohuslänningarne hafva väl nu snart i 30 år arbetat på och sträfvat efter att få en jernväg genom Bohuslän. Annu i denna stund stå de dock på samma ståndpunkt; de äro utan sådana kommunikationer. De stå, så vidt jag vet och så vidt jag kan se, i den sämsta ställning, som någon provins i vårt land befinner sig i. Ser man på folkmängdsförhållandena och på den rörelse och det lif, som der råder, tror jag, att denna provins kan mäta sig med hvilken annan i landet som helst. Jag tror, att den i afseende på folkmängden står närmast efter Malmöhus län. Men då så är, synes det mig, som om bohuslänningarne också vore berättigade att få en jernväg.

Nu kan man säga: ja, det är ju ingenting, som hindrar, att de sjelfva bygga sin jernväg der nere. Men det är just det, som är omöjligt för dem. Ty sedan staten inlöst Vestkustbanan, så är det ju tydligt och klart för en hvar, att, om en sådan bana såsom ett privatföretag komme till stånd och komme att bära sig på minsta vis samt en sammanknytning med Norge skedde vid Svinesund, staten äfven komme att inlösa denna bana. Det är af denna orsak, som kapitalisterna icke vilja sätta in penningar i ett sådant företag, och bohuslänningarne sjelfva förmå naturligtvis icke att åstadkomma en så lång bana, som här är fråga om, då det dessutom, för att de särskilda orterna skola blifva tillgodosedda, måste tillkomma flera bibanor, som också kosta penningar. Det är således omöjligt för bohuslänningarne sjelfva att åstadkomma en sådan bana, och jag vågar äfven påstå, att det skulle blifva svårt för staten att lemna koncession åt enskilde på en sådan bana just vid tanken på det besvär och de svårigheter, som skulle åtfölja en inlösen af densamma efteråt. Här är för öfrigt att beakta äfven en annan omständighet, som jag nu vill påpeka, den nemligen, att det skulle blifva ofantligt mycket dyrare för staten att efteråt verkställa en sådan inlösen, emedan staten då skulle gå förlustig allt det, som länet nu afstår till staten, såsom fri jord m. m. Ty i fall staten skall inlösa banan efteråt, då får

staten naturligtvis betala allt detta, och då blir banan mycket dyrare för staten, än om föreliggande förslag antages.

Man kan mycket väl förstå, att de personer, som förut — särskildt inom statsutskottet — stått emot denna bananläggning, vidhålla denna sin ståndpunkt. Bland de skäl, som de anfört för sin åsigt, är också det, att för tillfället så mycket penningar gå till jernvägsbyggnader. Det har här blifvit sagdt, att det är ända till 14 millioner kronor, som redan äro beviljade och skola utgå, och att det nu i år är fråga om ytterligare ända till 50 millioner kronor. Men jag skall be att få fästa uppmärksamheten på, att dessa summor skola fördelas på många år, 5 å 6 år. Det blir icke så farligt, om man räknar på det sättet. Vi hafva nog förut anslagit lika stora belopp till byggande af statsbanor utan att det på ringaste vis rubbat ställningen, och detta hafva vi gjort, ehuru vi då haft mycket mindre resurser än nu. Man får således icke låta skrämma sig så mycket af denna omständighet. Då man tänker på, att summorna skola fördelas på många år, är det icke så farligt.

Vidare har man här sökt framdraga farhågor i afseende på arbetsförhållandena. Men här har blifvit upplyst af en ärad talare, som nyss hade ordet, att det icke vore meningen att börja något egentligt arbete på denna bana, förrän Krylbo-banan vore färdig. För nästa år äro anslagna blott 750,000 kronor, och hvar och en kan ju förstå, att det icke kan blifva något egentligt af med en sådan summa. År 1900 är Krylbo-banan färdig, och först då kan det blifva fråga om att sätta den ifrågavarande banan i verket. Då kan hela den arbetsstyrka, som nu finnes vid Krylbo-banan, öfverflyttas till Bohusläns-banan, och därför tycker jag icke, att man bör låta afskräcka sig af några betänkligheter i afseende å arbetsförhållandena. Man säger också, att vi skulle vänta med denna banas byggande, till dess vi icke vidare hafva så många sådana företag å bane eller till dess under ändrade tidsförhållanden en krasch med åtföljande stagnation måhända uppstått i den enskilda affärsverksamheten, då staten borde ingripa såsom arbetsgifvare. Men, mina herrar, det är svårt för denna befolkning att gå och vänta till dess. Det kan dröja länge, hvilket vi ju skola hoppas, och om den tiden en gång kommer, är jag rädd för, att det då kan blifva många andra skäl, som framdragas emot att staten skulle bygga denna bana. Det är således ganska mörka utsigter för denna befolkning, om den skall vänta på sådana tider.

Vidare har man sagt, att denna landsdel icke är i så stort behof af en jernväg, emedan den har så goda sjökommunikationer. Ja men, mina goda herrar, om vi tänka på, huru det var, när det gälde Vestkustbanan, banan mellan Göteborg och Malmö, så var det precis samma skäl, som hördes, när man stred om den frågan. Det var strid om den banan i många år, både om huruvida staten skulle bygga den och om staten skulle lemna räntefria lån till enskilde för att bygga den. Riksdagen svarade: "Nej! Det går icke an att göra det, vi få icke tänka oss, att den banan kan få trafik, emedan sjökommunikationer finnas. Man kan icke tänka sig, att

Ang. anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skee.
(Forts.)

Ang. anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skee.
(Forts.)

banan skall kunna bära sig. Det är precis som att kasta pennin-
garne i sjön". -- Men hvad har inträffat. Jo, vi stå nu inför det
faktum, att det icke finnes någon bana i vårt land, som har en
jennare trafik än denna både vinter och sommar. Det är den mest
lönsande affär, man gerna kan tänka sig. Då det var fråga om att
inlösa desamma, var man så rädd derför, och man fick höra alla
möjliga utmålningar, huru olyckligt det skulle vara att göra det.
Men nu tror jag icke, att det finnes många här i kammaren, som
ängra hvad som skett. Min öfvertygelse är, att, om det nu före-
liggande förslaget antages, det skall blifva samma förhållande.
Det skall blifva en så god och reel transitobana, som man kan
tänka sig emellan Norge och kontinenten.

Vidare har det blifvit sagdt, att banan på grund af det före-
slagna byggnadssättet nu skulle blifva en lokalbana och aldrig
kunna blifva något annat. Men för så vidt jag kunnat följa Kongl.
Maj:ts proposition, är det icke alls så. Banan är beräknad att
byggas under förutsättning att kunna blifva en fullödig statsbana
med afseende på syllar och dylikt; allt är der afsedt för detta
ändamål. Det är endast i afseende på rälsvigten, som man icke
beräknat den högsta rälsvigt, som finnes, nemligen den, som an-
vändes mellan Stockholm och Malmö eller på den s. k. kontinental-
banan. Man har i stället tagit den vigt, som nu finnes vid Vest-
kustbanan, sedan rälsten der blifvit omlagd. Det var der mycket
lättare vigt förut, men nu har den blifvit omlagd till 34 kilograms
vigt eller samma vigt, som gäller för öfriga statsbanor med undan-
tag af den s. k. kontinentalbanan. Jag tror således icke, att man
i afseende härå kan säga, att denna bana icke är beräknad att
byggas till statsbana.

Hvad vidare beträffar frågan om sammanbindningen med det
norska banenätet, så är det ju att beklaga, att man icke kunnat
komma till någon öfverenskommelse redan nu. Men herrarne torde
känna till, hvad det är, som här ligger bakom, nemligen ett en-
skildt intresse, som är så starkt i Norge, att det förmår hålla till-
baka denna sammanbindning så länge som möjligt. Detta intresse
kan icke öfvervinnas, förrän vi beslutat att bygga denna bana.
Man säger nemligen: så länge banan icke blir af i Sverige, kunna
vi hafva vår trafik på Dalslands-banan. Det är ett så stort enskildt
intresse, att det förmår hålla tillbaka saken. Men om vi besluta
banans byggande till Skee, är det min öfvertygelse, att det icke
skall dröja länge, förrän norrmännen äro oss till mötes vid Svine-
sund. Ty norrmännen äro visserligen ett folk, som veta att bevaka
sina intressen; och detta skulle de komma att göra just härigenom,
emedan de icke vilja mista det stora handelsområde, som de hafva
på Göteborgs och Bohus län.

Sådan har jag sett denna sak, och jag tror, att den kommer
att slå väl ut. På grund häraf och då jag är lifligt öfvertygad
om, att den föreslagna banan skulle blifva en bana, som komme
att bära sig för svenska staten, och då jag vill hjälpa en landsdel,
som är i stort behof af en jernväg och som utan hjälp icke kan
få någon, ber jag att få uttala min lifligaste önskan, att kammaren

nu för denna gång måtte bifalla, hvad statsutskottet i denna punkt föreslagit.

I detta yttrande instämde herrar *Ersson* i Vestlandaholm, *Persson* i Killebäckstorp, *Nylander*, *Johanson* i Valared, *Ernst Carlson*, *Restadius*, *Nilsson* i Kattleberg, *Lawell*, *Norrman* och *Bengtsson* i Bjernalt.

Ang. anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skee.
(Forts.)

Herr Restadius: Jag ber att i korthet få ansluta mig till hvad herr Ljungman i ämnet uttalat, och särskildt vill jag framhålla den i min tanke slående jämförelse, han gjorde, emellan den redan antagna Boden—Ytter-Morjärvlinien och den nu föreliggande. Båda sakna nemligen för tillfället ändpunkter. Men då detta icke ansågs utgöra något hinder för den förstnämnda banlinien, borde väl denna omständighet icke heller utgöra något hinder för ifrågavarande bana.

Om och när eller snarare när en sammanslutning mellan ifrågavarande banlinie och de norska banorna kan komma att ega rum, derom vet jag icke något. Men det synes, som om likväl talande skäl kunna anföras för, att det oaktadt arbetet påbörjas för att bringa till stånd den föreslagna anläggningen. Jag söker bevis härför uti den af herr statsrådet och chefen för civildepartementet anförda omständigheten, att Bohuslän i fråga om folkmängden utgör det tredje i ordningen af rikets län. Denna omständighet synes mig bevisa tvenne saker. För det första, att, då länet är i saknad af tidsenliga kommunikationer, det bör erhålla sådana; och för det andra, att ett län med en sådan folkmängd alltid bör gifva grundad anledning att förvänta god ränta på för sådana kommunikationer nedlagda kapital. Jag skulle såsom ett ytterligare stöd härför vilja framhålla den omständigheten, att förhållandena i Bohuslän närmast äro att jämföra med förhållandena i Halland. Banan der har lemnat god afkastning. Hvarför skulle icke då det samma inträffa med Bohusläns-banan, särskildt då anläggningskostnaderna här torde blifva billigare, på grund deraf att banan får jord fritt åt sig upplåten?

Såsom hufvudsakliga skäl emot denna banas bringande till stånd har här åberopats, dels att så mycket folk skulle dragas från annat arbete, att derigenom olägenheter skulle uppstå särskildt för jordbruket och industrien, och dels att så mycket penningar redan äro anslagna till jernvägsföretag, att det skulle vara farligt att gå vidare på den vägen. Hvad den första frågan angår, har herr Nordström redan uppvisat, att detta jernvägsföretag icke skulle bringas i ordentlig gång, förrän en annan bana redan vore avslutad.

Jag vill vidare fästa uppmärksamheten derå, att denna förmenta arbetarebrist lätt kunde afhjelpas, om man genom den rikligare tillgång på arbete, som här skulle bjudas, kunde förmå blott en bråkdel af dem, som nu i främmande land söka sin utkomst, att stanna i Sverige och verka i sitt eget land.

Hvad angår penningfrågan, skall jag medgifva, att en enskild person, med begränsade medel, bör noga tillse, att han ej inlåter

Ang. anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skee.
(Forts.)

sig på större företag, än som motsvara hans tillgångar. Men här är fråga om staten, hvars förmåga att anskaffa penningar ej är på liknande sätt begränsad. När staten för något ändamål upptager penningar, bör den tillse först, att det tillämnade företaget är af god och nyttig beskaffenhet, och vidare, att företaget kan lemna skälig ränta å de deri nedlagda penningarne. Ej lider det något tvifvel, att detta företag är godt; och lika säkert torde, på grund af hvad här af mig och andra anförts, vara, att företaget kommer att lemna en skälig, en god inkomst. Då så är, tycker jag verkligen icke, att man behöfver, som en talare sagt, vänta, att den tid skall komma, då de ekonomiska omständigheterna blifva andra och sämre än nu. Det kan då blifva mycket svårare att vidtaga sådana kraftiga åtgärder, som här äro föreslagna.

Då flere talare redan yttrat sig i ämnet, inskränker jag mig till att anhålla om bifall till hvad statsutskottet i förevarande punkt föreslagit.

Herr Bergendahl: På grund af de skäl, som finnas anförda i statsutskottets utlåtande och nyss under diskussionens lopp framlagts af herr statsrådet och chefen för kongl. civildepartementet, kommer jag att rösta för bifall till anläggandet af den nu ifrågasatta banan på de vilkor, hvarom statsutskottet hemställt i förevarande punkt, hvilket jag önskat få till protokollet antecknadt.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats afslutad, framstälde herr talmannen, enligt de gjorda yrkandena, propositioner dels på bifall till utskottets hemställan och dels på afslag derå och bifall till den af herr Pehrson i Törneryd med flere vid punkten fogade reservation. Herr talmannen fann den förra propositionen vara med öfvervägande ja besvarad; men som votering begärdes, blef nu uppsatt, justerad och anslagen en så lydande voteringsproposition:

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i tredje punkten af förevarande utlåtande n:o 47, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren med afslag å utskottets nämnda hemställan bifallit den vid denna punkt af herr P. Pehrson m. fl. afgifna, utskottets betänkande vidfogade reservation.

Omröstningen, i vanlig ordning företagen, visade 114 ja och 98 nej; hvadan alltså utskottets hemställan af kammaren bifallits.

Punkten 4.

Uti en den 4 nästlidne februari till Riksdagen aflåten proposition (n:o 45) hade Kongl. Maj:t, under åberopande af hvad propositionen bilagdt utdrag af protokollet öfver civilärenden för samma dag innehölle, föreslagit Riksdagen

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen.

att under förbehåll, att de i sagda protokoll angifna villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas, och under förutsättning, att från norsk sida beslut fattas om anläggande af en anslutande jernväg från riksgränsen till Ofoten, besluta anläggning af statsbana från Gellivare förbi Luossavaara och Kiirunavaara malmfält till riksgränsen i riktning mot Ofoten, hvarför kostnaden beräknats till 21,498,000 kronor;

med rätt för Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå;

samt att för påbörjandet af nämnda anläggning anvisa för år 1899 kronor 5,400,000.

Utskottet hemställde emellertid under förevarande punkt:

att Kongl. Maj:ts förslag om anläggning af en statsbana från Gellivare förbi Luossavaara och Kiirunavaara malmfält till riksgränsen i riktning mot Ofoten icke må vinna Riksdagens bifall.

I en vid punkten fogad reservation hemställde deremot herrar friherre *F. W. von Otter*, *H. P. P. Tamm*, *N. Fosser*, *A. G. L. Billing*, grefve *Ph. Klingspor*, *F. E. Pettersson*, *G. D. R. Tornerhjelm*, *I. Månsson* och *D. Persson* i Tällberg:

“att Riksdagen, i anledning af Kongl. Maj:ts derom gjorda framställning, må — under det förbehåll och den förutsättning, som af Kongl. Maj:t i propositionen angifvits, samt med villkor att sådan ändring vidtages i det uti statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 4 februari 1898 intagna förslag till den öfverenskommelse, som af svenska staten skulle träffas med Luossavaara och Kiirunavaara aktiebolag, att i 2 § orden “en million femhundredratusen ton“ utbytas mot “en million tvåhundredratusen ton“, samt att i slutet af 4 § införes följande bestämmelse: “Den vinst, som af sådan trafik uppstår, tillfaller staten“ — besluta anläggning af en statsbana från Gellivare förbi Luossavaara och Kiirunavaara malmfält till riksgränsen i riktning mot Ofoten, hvarför kostnaden beräknats till 21,498,000 kronor, samt till påbörjande af denna bana för år 1899 anvisa 5,400,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t dels att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå, dels ock att låta af det anvisade beloppet förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 750,000 kronor“.

Härförutom hade reservation jemväl vid denna punkt anmälts af herr *von Friesen*.

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen. (Forts.)

Efter föredragning af punkten anförde:

Herr Husberg: Herr talman, mina herrar! Den ställning, som jag för min del intager till den nu föreliggande frågan, torde för de allra fleste af herrarne förut vara temligen bekant. Min afsigt är att yrka bifall till den vid betänkandet fogade och af nio utskottsledamöter afgifna, samfaldade reservation; och det yttrande, jag nu ärnar afge, kommer att gå ut på en granskning och kritik af utskottets föreliggande betänkande.

Detta utskottsbetänkande är, särskildt om man ser det mot bakgrunden af hvad under dessa sista tider sagts om och mot Ofoten-banan, minst lika märkvärdigt för hvad det *icke* säger som för hvad det säger; och min granskning af utskottets betänkande skulle blifva ganska ofullständig, om jag icke dervid i lika mån uppmärksammade både hvad betänkandet innehåller och hvad betänkandet *icke* innehåller. Jag skall då be att få taga det sista först; och jag tror, att en liten öfversigt af hvad som icke står att läsa i utskottets betänkande skall kunna blifva ganska värdefull för sjelfva frågans belysning.

Det första, man vid genomläsandet af utskottets utlåtande med en viss undran fäster sig vid, är det, att utskottet icke haft ett enda ord att säga om den allmänna betydelse, som må tillkomma denna bana — huruvida denna bana har någon förmåga att blifva en häfstång för utveckling af materiel eller andlig odling. Som herrarne veta, ha banans vänner en hög föreställning om dess vikt och betydelse. Till förmån för denna bana och som bevis för denna jernvägs stora betydelse ha under gångna tider blifvit anförda åtskilliga omständigheter, af hvilka jag här vill i sammandrag påpeka blott några stycken. Det har sålunda blifvit anfördt, att genom denna bana skall möjliggöras användningen och tillgodogörandet af naturliga rikedomar af stor omfattning; att i och med den uppkommande bergverksindustrien skola skapas arbetstillfällen och utkomst för en stor mängd medborgare, och stora kapital ärligen tillföras vårt land från utlandet; att med den uppväxande industrien nödvändigtvis måste följa en utveckling af boskapsskötsel, åkerbruk samt andra näringar, i främsta rummet inom våra nordliga bygder, men efter hand äfven i andra delar af landet; att, i samma mån landets nordliga del på detta sätt vinner i styrka, detta skall lända till vinst och förkofran för landet i dess helhet; att denna jernväg, såsom gående genom bygder, der befolkningen är finsktalande, skall blifva mäktigt verksam i att der befrämja svensk odling och sålunda tillmötesgå en från den finsktalande befolkningens egen sida lifligt framträdande önskan att blifva delaktig i det svenska moderlandets kultur; att vidare denna bana såsom en mellanriksbana mellan Sverige och Norge skall blifva, ej blott i yttre bemärkelse, ett nytt föreningsband mellan de båda brödrarikena; att den såsom transitoväg från Östersjön till Vesterhavet skall i sinom tid komma att förmedla en person- och varutrafik af afsevärd omfattning; och slutligen att, när den norra stambanan en gång kommer till Torneå-dalen

och sammanbindes med de finska jernvägarne, denna bana skall blifva en led i ett internationelt samfärdselnät af största vigt och betydelse. Sannerligen, det kan om denna bana sägas så mycket, att jag vill sätta i tvifvelsmål, att om någon annan jernvägssträcka i Sverige kunnat sägas — och med rätta sägas — något motsvarande.

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen. (Forts.)

Hvad har utskottet nu att förmäla om allt detta? Som jag nyss nämnde, har utskottet i sitt utlåtande icke berört denna sak med ett enda ord.

Men, mina herrar, hvad drar jag för slutsats deraf? Naturligtvis är det för mig alldeles klart, att om utskottet hyst den ringaste tvekan om banans allmänna vigt och betydelse, så hade utskottet icke underlåtit att i betänkandet, då det yrkat afslag, påpeka sådant. Påtagligt är, att, när utskottet icke haft något att erinra mot hvad särskildt i den kongl. propositionen sagts om denna banas stora allmänna uppgift och betydelse, detta måste innebära, att utskottet funnit denna uppgift och betydelse ej kunna med framgång jäfvas. Det är med glädje jag konstaterar detta, på samma gång jag vill framhålla, att den ståndpunkt, utskottet på detta sätt intagit, innebär en lojal anslutning till den ståndpunkt, Riksdagen i fjor intog till frågan, då Riksdagen, på Kongl. Maj:ts begäran om 40,000 kronor för en undersökning, i sin svarsskrifvelse införde det fulla erkännande af denna banas stora betydelse, hvilket vi alla minnas.

Det är en annan punkt, på hvilken jag härnäst vill fästa uppmärksamheten, och der utskottet icke heller har någonting att säga. Som herrarne veta, har under dessa tider, då striden om Ofoten-banan pågått, blifvit framhållet, att tillkomsten af denna bana och den jernhandtering, som i samband dermed skulle uppstå i Norrbotten, skulle medelbart kunna komma att hafva ett skadligt inflytande på det mellersta Sveriges grufdrift och jernhandtering.

Detta har blifvit från många håll med mycken skärpa framhållet, men å andra sidan förnekadt och, såsom jag för min del anser, på fullgiltiga skäl vederlagdt. Nå väl, huru ställer sig statsutskottet till detta spörsmål, som i denna fråga kanske spelat större rol, än hvad vi kunnat tydligen för ögonen se och märka? Utskottet har derom icke något att säga. Detta kan naturligtvis icke bero på någon tillfällighet; en så vigtig synpunkt som denna har naturligtvis varit under öfvervägande inom utskottet, men utskottet har tydligtvis vägt den invändningen och funnit den för lätt, ja, så lätt, att utskottet icke låtit den ens antydningssvis beröras i sitt utlåtande.

Herrarne veta väl, att det mot denna Ofoten-bana har framstälts politiska och militär-strategiska betänkligheter. Utskottet har ej talat derom. Nu synes det mig alldeles uppenbart, att, om utskottet hade ansett, att från denna synpunkt någon fara föreläge, utskottet naturligtvis skulle varit lika villigt som skyldigt att påpeka detta, men äfven i denna del tiger betänkandet. Äfven detta skäl, som gjort sig så mycket hördt, har utskottet tyst, men värtaligt nog i alla fall, underkänt.

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen.
(Forts.)

Det finnes äfven andra motskäl, som blifvit under förut förda diskussioner — offentliga eller enskilda — anförda mot denna jernväg, och i fråga om hvilka jag äfvenledes finner utskottets tystnad anmärkningsvärd, och — vill jag säga — på ett ganska glädjande sätt anmärkningsvärd. I den reservation af herr Bohnstedt, som är vidfogad utskottets betänkande, och i hvilken ingen mindre man än utskottets ordförande instämt, är framhållet, att ett beslut angående denna bana icke bör af Riksdagen fattas, förrän en mer allsidig och uttömmande utredning af frågan har ästadkommits. Denna invändning har naturligtvis, om den är riktig, sin stora betydelse, ty det är alldeles uppenbart och naturligt, att Riksdagen icke kan vilja fatta beslut om en så betydelsefull angelägenhet som denna utan att alla de synpunkter äro noggrant utredda, som i denna fråga förtjena komma till beaktande. Utskottet har naturligtvis haft så mycket mer skäl att beröra denna sida af saken, som man af herr Bohnstedts reservation tydligt ser, att den varit inom utskottet framhållen; men af utskottets tystnad finner man, att utskottet underkänt äfven den anmärkningen, då ju utskottet ej har någon erinran om bristande utredning att göra mot den kongl. propositionen. Och i sammanhang dermed har utskottet till tystnadens rike förvisat den framkomna tanken, att hvarje berättigadt önskningsmål skulle vara vunnet genom en jernväg mellan Luossavaara och Kiirunavaara å ena sidan och Luleå å den andra.

Det finnes ännu flera anmärkningsvärda, tysta punkter i utskottets betänkande. Herrarne veta, att det har blifvit sagdt, att denna bana egentligen skulle lända till Norges fördel, och att de, som arbeta för densamma, egentligen arbeta till Norges fördel och mindre till Sveriges. Utskottet har ej något att säga om detta motskäl, och jag kan säga, att det är med glädje, som jag och andra — de må nu vara af hvilken politisk mening som helst — funnit, att utskottet icke aktat att spilla ett enda ord på det åskådningssätt, som ligger bakom slika anmärkningar.

Slutligen finner man icke i utskottets betänkande uttalad någon som helst betänklighet mot denna bana från statsfinansiell synpunkt. Hade sådana betänkligheter förelegat, skulle utskottet naturligtvis ha framställt dem. Att så ej har skett, undrar jag för öfrigt ej alls på, dels därför att vår statsfinansiella bärkraft verkligen och lyckligtvis är så god som den är, dels ock särskildt därför, att den föreslagna banans rentabilitet och amortering i framtiden äro, så vidt jag kan se, på ett alldeles exceptionelt sätt betryggade, på ett sätt, hvartill någon motsvarighet med andra jernvägar i lika mån icke någonsin förelegat, först och främst genom de stora resurser af malm, som finnas vid jernvägen, och vidare genom det med bolaget träffade aftalet.

Herrarne finna således, att det var åtskilliga punkter, der jag ansåg mig kunna med visst skäl finna utskottets tystnad anmärkningsvärd och på ett *glädjande* sätt anmärkningsvärd, ty om herrarne tänka efter, hvad det är för punkter, som utskottet på detta sätt tigit i hjel, skola herrarne finna, att dessa punkter just innebära och innefatta alla de tyngst vägende motskäl, som hittills blifvit

mot denna bana framställda. Och när man kämpar för en god sak, är det ju icke underligt, om man känner sig uppmuntrad af att finna allt väsentligt redan undangjordt af utskottet, hvilket ju är händelsen här, då allt det hufvudsakligaste, som man kunde tänka framställt mot banan, blifvit af utskottet sjelft i tysthet begrafvet.

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen. (Forts.)

Jag skall nu, sedan jag granskat hvad utskottets betänkande icke innehållit, be att få öfvergå till en liten granskning af hvad utskottets betänkande *positivt* säger.

Det första skäl, som statsutskottet anför mot byggande af denna bana, är, att då det nu för tiden pågår samt till utförande under den närmaste framtiden beslutats så stora jernvägsanläggningar i skilda delar af vårt land, att de komma att suga till sig en betydande arbetskraft, så komma härigenom andra verksamhets- och näringsgrenar att lida; och, säger statsutskottet, då denna bana är afsedd att byggas genom ödemarker långt upp i Norrbotten, kommer naturligtvis den härför behöfliga arbetsstyrkan att till den allra hufvudsakligaste delen tagas från mellersta och sydligaste delarne af vårt land.

Gent emot detta utskottets skäl skulle jag vilja säga först och främst det, att om man fäster afseende vid förhållandena på arbetsmarknaden och den statsekonomiska betydelse, som tillkommer dem, så vill det synas mig, som vore Ofoten-banan förtjent af att få ett ganska godt vitsord, och detta därför, att det företaget, om något, kan sägas vara af synnerligen, ja, i högsta grad produktiv natur. Vore det fråga om att nu kasta in denna arbetaremassa på ett företag, som skulle fortgå 4 å 5 år för att sedan plötsligt upphöra utan att efter sitt upphörande lemna arbetstillfällen i minst lika hög grad och minst lika stor omfattning som under byggnadstiden, ja, då skulle det visserligen från statsekonomisk synpunkt förtjena att tagas under öfvervägande, om det vore lämpligt att inlåta sig på det företaget och under tiden låta andra näringar vidkännas den sugning af arbetskraft, som måste blifva följden. Men med detta företag är det — menskligt att döma — på det sättet, att i och med att detta företag blir afslutadt, öppnas ett nytt arbetsområde af vida större omfattning än det, som förut lemnats.

Således synes det mig, att vi från allmän statsekonomisk synpunkt borde vara mycket belättna med detta företag. Det är klart, att sådana företag som detta alltid medföra någon tillströmning eller sugning af arbetskrafter till sig. Men i allmänhet tyckes man vara enig derom, att sådana olägenheter böra lemnas å sido eller åtminstone icke tillmätas afgörande betydelse gent emot det stora mål, man vill vinna.

Men, mina herrar, kärnan i utskottets utlåtande i denna punkt är icke precis detta allmänna resonnement. Hvad som är sjelfva qvintessensen i utlåtandet i denna del och som det därför gäller för mig att alldeles speciellt vederlägga, är utskottets påstående, att de arbetskrafter, som behövas för denna jernvägsanläggning, skola tagas förnämligast från mellersta och södra delarne af vårt

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen.
(Forts.)

land. För att komma till denna slutsats, säger utskottet, att, eftersom denna bana är afsedd att gå igenom så godt som alldeles öde och obefolkade trakter, följden sannolikt måste blifva den nu nämnda, d. v. s. att den erforderliga arbetsstyrkan kommer att hemtas från mellersta och södra Sverige.

Riktigheten af detta påstående måste jag för min del bestrida. Det är ju märkvärdigt, att utskottet på detta sätt, så att säga, drager ett streck öfver hela den vidsträckta areal, som utbreder sig mellan Loussavaara och Kiirunavaara å ena sidan och ända ned till Dalelfven och Mälare-dalen å den andra, då det säger, att, eftersom bygden kring förstnämnda orter är öde och obefolkad, den behöfliga arbeidskontingenten skall tagas från mellersta och södra delarne af vårt land. Herrarne skola icke tro, att det öfversta Norrland är så blottadt på arbetskrafter, som detta utskottets påstående kunde gifva vid handen. För min del tror jag, att då den jernvägsbyggnad, som här är i fråga, kommer att beröra sådana trakter, der arbetare icke lätteligen kunna finna sig eller trifvas utan att förut vara vana vid dervarande förhållanden, skall den väsentligaste delen af den erforderliga arbetsstyrkan tagas från norra Sverige, enkannerligen Norrbotten, och — jag vågar taga ytterligare ett steg, eftersom jernvägen kommer att genomgå finsktalande trakter — i synnerhet den finsktalande delen af Norrbotten. Jag förutser, att särskildt Torneå-dalens socknar komma att vidkännas pressningen af det behof utaf arbetaremassa, som härvidlag kommer att göra sig gällande. Likaledes håller jag före, att en ej ringa del arbetare skola komma från Finland. Ty det är vanligt, att vid större företag i öfre Norrland, exempelvis skogsdrifningar och flottningsarbeten, en ganska stor, ja, ofta högst betydlig arbetsstyrka anmäler sig från Finland.

Det är ju mycket möjligt, att, då norra stambanan byggdes upp till Boden, den arbetsstyrka, som då användes, väsentligen bestod af sydsvenskar eller mellansvenskar, om jag så må uttrycka mig. Men detta förhållande får sin förklaring deraf, att många eller största mängden af dessa börjat deltaga i jernvägens byggande, medan detta ännu pågick längre söder ut, och sedermera fortsatte successive upp mot norden. Deremot vill jag anföra ett annat exempel, som jag tror är ganska upplysande. År 1892, sedan staten inköpt Gellivare—Luleå-banan och skulle sätta den i fullgodt skick, användes enligt en uppgift, lemnad af vederbörande öfverdirektör i jernvägsstyrelsen, vid detta arbete 1,800 man; och af dessa voro ej mindre än 1,480 från Norrbotten, 160 från Vesterbotten, men endast 160 från öfriga delar af riket.

Såsom herrarne kunna finna, äro vi sålunda icke alldeles renons på arbetskrafter uppe i norden. Och följaktligen tror jag mig hafva fullt fog för det påståendet, att, om en sugning norr ut af arbetskrafter möjligen i följd af denna jernvägsanläggning skall uppstå och olägenheter derigenom inträda för jordbruket och öfriga näringar, det blir norrländingarne och framför allt öfversta Norrland, som deraf komma att drabbas.

Men, mina herrar, *de* olägenheterna underkasta sig norrländingarne gerna. Och då norrländingarne sjelfva med känedom om, att under de närmaste åren vissa svårigheter skulle komma att uppstå på arbetsmarknaden, ändock anse dessa svårigheter jmförelsevis obetydliga, därför att de hoppas på framtiden och se, hvilken stor framtida betydelse, det nu ifrågasatta företaget skall medföra för dem, då vill det synas mig, som om Riksdagen icke borde vara mera öm om norrländingarnes intresse härutinnan, än de sjelfva äro.

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen.
(Forts.)

Utskottet har dernäst ett annat skäl för sin afstyrkande hemställan, och det är, att, eftersom redan så stora beställningar äro gjorda eller i den närmaste framtiden komma att göras hos våra svenska gjuterier och mekaniska verkstäder, det vore föga antagligt, att dessa skulle vara i stånd att effektuera hela denna massa arbete, hvadan det blefve en nödvändighet att för en del af dessa arbeten anlita utländska verkstäder. Ja, mina herrar, detta är naturligtvis en punkt, i hvilken jag på grund af bristande sakinsigt icke kan uttala något bedömande. Men nog ville jag säga, att mig synes, som vore denna farhåga icke så synnerligen berättigad, därför att, som vi veta, dessa beställningar skola fördelas på åtskilliga år; och hvad särskildt den nu ifrågavarande banan beträffar, är all den rullande materiel, som för densamma erfordras, ej afsedd att anskaffas förr än under de två sista åren af byggnadsperioden.

Dermed må nu vara huru som helst, hvad som synes mig säkert, är, att denna invändning icke kan hafva någon principiel betydelse. Skulle det också gå derhän, att någon del af de arbeten, som för statens jernvägar beställas hos våra gjuterier och mekaniska verkstäder, icke af dessa medhinnes, utan måste tagas från utlandet, vore väl det icke en sådan riksolycka i jmförelse med den stora sak, som här står att vinna — förutsatt, att man, såsom jag hoppas, anser den vara stor och betydelsefull. Denna utskottets invändning tror jag därför är en allt för liten tufva för att stjelpa ett så stort lass.

I utskottets betänkande förekommer härnäst en passus, der utskottet säger sig vara så mycket mera tveksam att tillstyrka denna bana i nordvestra Norrland, som redan en bana af Riksdagen beslutits till Ytter-Morjärv, en bana, hvars byggande säkerligen kommer att fortsättas till riksgränsen och draga en lång följd af år. Jag får verkligen bekänna, att, oaktadt jag läst igenom detta stycke flera gånger, jag icke kommit fullt på det klara med hvad utskottets mening i denna punkt verkligen är. Är det månne utskottets mening, att vi icke alls skola tänka på byggande af den föreslagna jernvägen Gellivare—riksgränsen, förrän norra stambanan till Torneå är färdig? Ja, som sagdt, jag vet icke, hvad utskottet menar, och därför kan jag icke yttra mig vidare om denna punkt.

I utskottets betänkande förekommer vidare det uttalandet, att, eftersom utskottet stält sig på den ståndpunkt, det gjort, utskottet icke har haft anledning närmare ingå på granskning af detaljerna

Ang. anläggning af en statsbana från Gällivare till riksgrensens.
(Forts.)

i det framlagda förslaget, särskildt med afseende på kostnadsberäkningen och det ifrågasatta kontraktet. Då må jag säga: det var för innerligt väl, att det dock fans nio reservanter, som ville underkasta sig besväret af en dylik detaljgranskning — och bland dem äfven två ledamöter från denna kammare, hvilkas önskan att bereda statsverket den största möjliga fördel i denna fråga är höjd öfver allt tvifvel. Och resultatet af den granskning, som af dessa reservanter blifvit verkställd, är det, att kontraktsbestämmelserna i ett par punkter blifvit skärpta till stor favör för staten.

Det ser emellertid ut, som om statsutskottet, när det kommit till denna punkt i sitt utlåtande, icke varit så alldeles visst i sitt sinne om den effekt, som dess motivering kunde tänkas göra. Utskottet vill freda sig från den anmärkning eller invändning, att utskottet genom att på detta sätt afstyra och undanskjuta frågan på framtiden vållat någon olägenhet. Utskottet frågar nemligen: kan ett uppskjutande af denna jernvägsanläggning anses medföra någon statekonomisk förlust? Nej, svarar utskottet. Nå, i denna del är jag naturligtvis — som herrarne kunna förstå af hvad jag redan yttrat — af alldeles motsatt mening. Men utskottet anför två omständigheter, som skulle utvisa, att det icke blefve någon förlust att uppskjuta denna jernvägsanläggning ett stycke fram i tiden. Och hvilka äro dessa två omständigheter?

Jo, utskottet säger, att inom Norrbotten eller Sverige kunna vi förvänta uppkomsten af förädlingsverk, vid hvilka en stor del af malmerna från Loussavaara och Kiirunavaara skulle kunna förädlas. Härtill svarar jag: det är ju en mycket glädjande utsigt, som utskottet på detta sätt ställer i perspektiv. Men icke kommer väl den omständigheten, att vi nu bygga denna jernbana, att hindra uppkomsten af dylika förädlingsverk — förutsatt, att utsigt för dessa verks uppkomst verkligen förefinnes.

Utskottet säger vidare, att det icke kan anses innebära någon förlust att uppskjuta detta företag, enär man kan motse, att malmprisen på världsmarknaden framdeles komma att stiga. Ja, detta är ett blott antagande. Men om detta antagande är sant, säger jag: det var mycket roligt att höra, ty malmtillgångarne i Loussavaara och Kiirunavaara äro så pass stora, att, äfven om vi nu bygga jernvägen, malm der uppifrån nog kommer att få vara med, då den prisstegring inträffar, om hvilken utskottet talar. Jag kan därför icke förstå, hvarför man icke skulle bearbeta dessa malmberg och tills vidare nöja sig med den inkomst och ränta, som man nu kan få af dem, tills den stora inkomsten och räntan kommer. Utskottet resonerar ungefär som en kapitalist, som tycker, att räntan är för låg, och därför lägger sitt kapital på kistbottnen i afvaktan på en räntestegring, sägande: Jag placerar icke mina penningar, förrän jag får den ränta, jag vill ha.

Jag har nu tagit en öfverblick af utskottets betänkande och fört min granskning till slut. Emellertid är det en enda sak, jag vill ytterligare tillägga. Jag ber att få fasta uppmärksamheten vid något, som utskottet säger i sista punkten af sitt utlåtande, ja, det är egentligen ett enda litet ord, som står der och ser så

oskyldigt ut, att det är mycket möjligt, att många, som läst betänkanudet, icke lagt märke till det. Utskottet frågar, som jag nämnde nyss: Skulle uppskjutandet af banbyggnaden vålla förlust? Nej, säger utskottet, "åtminstone" icke i statsekonomiskt afseende. Det är detta lilla ordet "åtminstone", som jag här skall be att få fästa mig vid, ty det antyder, efter hvad jag kan förstå, alldeles gifvet, att utskottet tänkt sig den möjligheten, att andra synpunkter kunna finnas. från hvilka ett uppskjutande med banans byggande skulle visa sig vålla förluster och olägenheter. Ja, mina herrar, jag tror verkligen, att så är, jag tror, att frågans fall nu kan vålla förluster och olägenheter ur andra än statsekonomiska synpunkter både nu och framdeles. Och hvad det senare beträffar, så vill jag säga det, att det kan tänkas, att, om frågan faller nu, den dock kommer tillbaka på en tid, då svenska Riksdagen visserligen skall finna sig föranlåten att bygga denna bana, men då å andra sidan beslutet derom kanske måste fattas under sådana förhållanden, att Riksdagen helst såge, att detta beslut blifvit fattadt redan nu.

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen. (Forts.)

Jag skall icke vidare uppehålla mig vid detta. Hvad jag i öfrigt sagt skall, tror jag, vara tillräcklig motivering för det yrkande, jag nu tar mig friheten framställa, nemligen om bifall till den af herr Ivar Månsson m. fl. afgifna reservationen.

Häruti instämde herrar *Boström, Wallmark, Kronlund, Crusebjörn, Dahlstedt, Nilsson* i Skrafvelsjö, *Walter, Söderberg, Nordin* i Hamnerdal, *Svensson* i Karlskrona, *Eriksson* i Qväcklingen, *Wiklund, Nordin* i Sättna, *Nydahl, Styrlander, Arhusiander, Back Per Ersson, Hansson* i Solberga, *Norman, Broström* och *Poignant*.

Herr Elowson yttrade: Herr talman, mina herrar! Den af Kongl. Maj:t till Riksdagen afåtna propositionen derom, att Ofotenbanan skulle fullbordas genom statens försorg, afser att befrämja ett riksgagneligt företag. En öfver Norrbottens marker dragen jernväg från Bottniska viken till riksgränsen och derifrån vidare genom Norges bemedling till vesterhafvet skulle verka såsom en mächtig häfstång till framkallande af odling och industri inom öfre Norrland, och det uppsving, som här af i flera rigtningar blefve en följd, komme att utöfva en nyttig inverkan på landet i dess helhet.

Norrbottens formation består i stort sedt af tre särskilda områden: ett kustland, en vidsträckt högplatå samt en fjellregion.

Inom det första området odlas korn och gräs med framgång; på den nägot högre liggande platån erbjuda sig rikliga tillfällen att efter afdikning och torrläggning vinna ymniga grässkördar. Följaktligen finnes det der möjlighet för en lönande boskapsskötsel och en högt uppdrifven mejerihandtering. Dessa näringsgrenar skola gifva uppslag till en liflig exportrörelse. Man läge nemligen märke till, att af och genom den talrika fiskarebefolkningen vid Lofoten kan påräknas en betydande konsumtion af smör och kött.

Norrbottens berg innesluta flere arter af malm, och några af
Andra Kammarrens Prot. 1898. N:o 21.

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen.
(Forts.)

dessas malmer äro af en så oerhörd rikedom, att det hufvudsakligen är för exploiterandet af dem som den föreslagna banan skulle byggas.

Omedelbart efter banans öppnande skulle Sveriges handelsbalans genom den nya gruifdriften förbättras med många millioner kronor, och detta skulle, om jernvägens byggande nu beslutes, inträffa år 1903. Just det året måste riksbankens behof af en stark guld-kassa göra sig kämbart, enär den nya lagen om riksbankens sedelutgifningsrätt då träder i full kraft.

Länge lärer det för öfrigt icke dröja, innan nyttan af tvärbanan från Gellivare i riktning mot Ofoten-fjorden högst väsentligt kommer att förökas genom tillkomsten af bibanor. Norrbotten eger nemligen på många ställen inom sina gränser flera slags mineral, för hvilkas tillgodogörande erfordras tidsenliga kommunikationer. Forsarne i Norrbottens stora elfvar känner jag något till, ty jag har under tre somrar i dessa trakter anställt höjdmätningar. Jag vet på grund häraf, att de vattenrika forsarne i öfre Norrland representera oerhörda tillgångar af mekanisk kraft. Nå väl, denna naturkraft kan mensklig energi taga i sin tjänst, och ingenjörerna skola veta att låta vattenfallen tjena industriell verksamhet. Kammaren har ju också genom sitt bifall till den af herr Nylander väckta motionen angående eganderätten och användningen af de mera betydande vattenfallen visat sig angelägen om att åt staten bevara det utbyte, som vattenfallen kunna förmedla, derigenom att de bli omsatta i drifkraft, elektricitet m. m.

Uppenbart är, att den nu föreslagna jernvägen är förutsättning för en utveckling i nämnvärd grad af industrier vid och förmedelst Norrbottens forsar, och lika uppenbart synes det vara, att industriens alster skulle komma att tillföra jernvägen trafikinkomster, under det dessa alster söka sig väg ut till världsmarknaden.

Statsutskottet afstyrker Kongl. Maj:ts proposition derom, att en jernväg skulle byggas ifrån Gellivare till riksgränsen i riktning mot Ofoten-fjorden vid Norges vestkust. Visserligen äro skälen för afstyrkandet mycket underhaltiga, ja, så undermåliga, att det icke lönar mödan att upptaga dem till vederläggning, synnerligast som den förste talaren sysselsatt sig med dem, men desto farligare är det motstånd, som utskottet rest mot den kongl. propositionen. Ty bakom de i dagen framlagda skälen dölja sig andra, hvilka i sig innesluta de egentliga bevekelsegrunderna för afstyrkandet, och enär dessa motiv icke blifvit bekantgjorda, kunna de svårigen upptagas till granskning.

Mig förvånar det sannerligen icke, att vissa intressen hafva rest ett hårdnackadt motstånd mot de jernvägsplaner, som Kongl. Maj:t framställt till förmån för odling och kultur inom landets nordligaste provins. En regering är nemligen i vitala frågor för visso icke utsatt för motstånd från representationens sida, om den byggt sin politik på en enande tanke, en tanke, som låter befolkningen känna sig såsom ett solidariskt helt; en regering är stark, om den hyser förtroende till folket, men om detta förtroende sak-

nas, om regeringen söker i och genom klassmotsatserna sin styrka, vinner den endast svaghet.

Exporten af malm från Kiirunavaara i någon större myckenhet, exempelvis 2 å 3 % af verdensproduktionen, skulle, menar man, hafva till följd, att efterfrågan af en för öfrigt olikartad malm blefve mindre hos egarne af gamla grufvor, och en förökning af tillgången på födande varor inom Norrbotten skulle måhända väcka oro hos egarne af fyllda sädesmagasin. Om det verkligen förhåller sig på detta sätt, lär det icke väcka förvåning hos någon, att tanken på en mellanriksbana i de så högt mot nordnorden belägna delarne af brödralanden väcker motstånd, i synnerhet som Norge skulle få något med af de rikliga förmåner, banan skulle tillskynda Sverige. För den regeringspolitik, som under sista decenniet haft till uppgift att leda landets utveckling och befästa mellanriksförhållandena, lär detta motstånd icke komma oväntadt. Snarare vill det synas, som om detta motstånd skulle stå i god samklang med händelsernas logik.

Beträffande den finansiella öfverenskommelsen med det bildade bolaget synes det mig, som om denna skulle vara för statskassan synnerligen förmånlig.

Bolaget skulle först och främst bestrida driftkostnaderna för transport af malm till en viss myckenhet, vidare skulle bolaget betäcka den förlust, som kunde uppkomma genom annan frakt, och sist men icke minst skulle bolaget betala en annuitet af 3,8 % å anläggningskostnaden för jernvägen. Denna annuitet af 3,8 % skulle användas att täcka räntan å de penningar, som staten skulle nedlägga i företaget, och till amorteringen af desamma. Amorterings-tiden är naturligtvis väsentligen beroende af den räntefot, som kan göra sig gällande, och denna torde också blifva olika för de lån, som under olika år nedläggas i byggnadsföretaget.

Om man antar, att den effektiva räntan skulle blifva 3,5 %, skulle amorteringstiden blifva 73,8 år; kunde räntan deremot sänkas till 3 %, blefve amorteringstiden 52,7 år. Vare sig amorteringstiden blir den ena eller den andra, lär den följden af kontraktets bestämmelser blifva den, att när amorteringen är till ända, eger staten jernvägen i då befintligt skick utan någon sin kostnad. Staten har byggt jernvägen, men anläggningskostnaden har blifvit amorterad af bolaget. Detta synes verkligen vara, såsom den förste talaren sade, exceptionellt gynnsamma vilkor.

Jag vill påpeka en annan omständighet af vikt, nemligen att man i kontraktet har full garanti för att intressenterna i den norrbottniska malmbrytningen skola vara svenske män.

Det är måhända en fara att uppskjuta jernvägens byggande nu, ty det kan ju hända, att det nuvarande bolaget funne med sina intressen öfverensstämmande att sälja sina tillhörigheter, hvadan bolagets egendom sålunda kunde komma i utländska händer, och detta är en stor risk. Bifaller kammaren nu förslaget om jernvägsbyggnaden, har man full visshet om, att endast svenska händer komma att sköta om bolagets angelägenheter.

Jag vill således, att Riksdagen skall bifalla förslaget om att

Ang. anläggning af en statsbana från Gällivare till riksgränsen. (Forts.)

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen.
(Forts.)

bygga en tvärbana, och för ernåendet af detta mål har jag då att välja på antingen Kongl. Maj:ts proposition eller det formulerade förslag, som afgifvits af reservanterna inom utskottet.

Visserligen har Kongl. Maj:ts proposition det företräde, att underhandlingarna med bolaget äro afslutade, att kontraktet ligger färdigt, men det skulle måhända icke möta svårigheter att på nytt vidtaga underhandlingar och få bolaget att gå in på de vilkor, som blifvit föreslagna i reservationen. Dessa äro, såsom redan påpekats, något fördelaktigare för statskassan, och från min synpunkt finner jag dem för den skull vara afgifna i god mening.

Innan jag slutar, skall jag be att få framhålla en liten detalj. Utgående derifrån, att denna viktiga bana kommer att byggas, vill jag till dem, som få sig anförtrodt byggandet och trafikerandet af densamma, ställa en vördsam anhållan: skona lapparne! Visserligen säger vår store häfdatecknare Erik Gustaf Geijer, att lapparne äro ett för civilisationen bortdöende folk. Detta må vara sant, om man fäster vikt vid ordet "civilisation", men i Norrbottens fjellregioner kan näppeligen något annat folk än lapparne hafva trefnad.

På grund af hvad jag nu sagt, herr talman, skall jag be att få förena mig med den förste talaren i hans yrkande.

Friherre Barnekow: Herr talman, mina herrar! Utskottet har enligt mitt förmenande med en ganska knapphändig motive-ring affärdat denna fråga.

Utskottet anför nemligen — i kort sammandrag — som första skäl för afslag, att nu bygga både staten och enskilda så mycket, att man icke bör uppmuntra detta byggande mer; vidare talas det om, att i händelse man bygger denna bana, skola arbetskrafter komma att dragas ifrån industrien och jordbruket, och slutligen synes det utskottet tvifvelaktigt, huruvida de fabriker, som finnas, kunna leverera det material, som erfordras.

Sedan utskottet sagt detta, förklarar utskottet vidare, "att, då utskottet, på grund af hvad nu blifvit anfördt, funnit sig förhindradt att tillstyrka bifall till Kongl. Maj:ts förevarande framställning, har utskottet icke haft närmare anledning att ingå på granskning af detaljerna i detta förslag". Ja, mina herrar, detta är nog mycket klokt gjordt af utskottet, ty jag befarar, att om utskottet gifvit sig in på detaljerna, så hade utskottet nog fått svårare att afstyrka frågan.

Då jag emellertid har en annan uppfattning än utskottet, får jag be kammaren om ursäkt, att jag i någon mån måste ingå äfven på förslagens detaljer. Jag vill då till en början påpeka, att ett enskildt bolag redan år 1882 begärde koncession på denna bana. Vidare vill jag erinra, att år 1883 aflät Riksdagen en skrivelse till Kongl. Maj:t, i hvilken Riksdagen säger, att om någon enskild bana sådan som denna, d. v. s. någon som icke hade allenast lokal betydelse, skulle anläggas i Norrbotten, så borde Riksdagen derom underrättas, innan koncession beviljades. Och hvarför detta? Jo, därför att en sådan bana för staten hade så stora

strategiska och — märk väl — äfven ekonomiska fördelar. Sedan har Riksdagen år 1897 aflåtit ytterligare en skrivelse i samma ämne. I denna skrivelse begär Riksdagen, att Kongl. Maj:t tacktes låta utarbета kostnadsförslag för denna bana, att Kongl. Maj:t ville låta utreda, hvilka fördelar staten genom denna bana kunde betinga sig från bolagets sida, huru stor malmtillgång kunde finnas i Norrbotten, samt huruvida man kunde vara förvissad om, att en fortsättning af banan genom Norge komme till stånd. Sedermera har nu regeringen för Riksdagen framlagt ett förslag och en utredning, sådan som Riksdagen begärt, och detta förslag har förut blivvit tillstyrkt af Konungens befallningshafvande, af jernvägsstyrelsen och af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Nu har således regeringen fullgjort hvad Riksdagen begärt, och af den framlagda utredningen framgår priset på banan, bolagens erbjudanden och det svar, som lemnats från Norge.

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen.
(Forts.)

Hvad svarar nu utskottet härpå? Jo, utskottet gifver ett svar, sådant som det jag nyss anförde. Det som härvid emellertid mest förvånar mig är, att i utskottet nu sitta samma personer, som sutto der 1897. Samma personer, som varit med om att upprätta och justera utskottets förslag till fjolårets skrivelse, hafva således nu varit med om att afstyrka förslaget. Och, märk väl, mina herrar, utskottet hade dock i fjol så brådt med frågan, att utskottet till och med begärde att, för att saken skulle kunna bedrivas så mycket skyndsammare, Kongl. Maj:t skulle få rätt att redan år 1897 använda tillgängliga medel för ändamålet. Hvem kunde då drömma om annat, än att utskottet tänkte sig, att den föreslagna banan skulle hastigt bringas till utförande? Alla de skäl, som utskottet nu framdragit, förefunnos ju redan år 1897. Man visste ju redan då, att många jernvägar voro under byggnad för statens och enskildes räkning, att arbetskrafter skulle dragas bort från jordbruket, och att fabriker för tillverkning af jernvägsmateriel icke funnos. Hvad, frågar jag, kan nu hafva inträffat, som gör, att samma män nu säga: "vi behöfva icke anföra några andra skäl för afslag"?

Men anför nu verkligen utskottet icke några andra skäl för afslag? Jo, längre fram i betänkandet förekomma väl några ytterligare sådana skäl, och deribland det, att det skulle förefinnas åtskilliga anmärkningar mot det ifrågasatta kontraktet med bolaget. Men, då utskottet icke är nog vänligt att säga hvilka anmärkningar utskottet åsyftar, kunna vi icke kontrollera detta utskottets uttalande, utan vi kunna endast hålla oss till hvad kontraktet innehåller. Reservanterna upplysa i detta afseende, att "enligt de föreslagna kontraktsbestämmelserna skulle nemligen bolaget till staten erlägga ej blott ränta och amortering å anläggningskostnaden för banan med tillbehör, utan äfven ersättning för underhållet och den driftkostnad, som belöper på den för bolagets räkning verkställda transport af gods intill visst maximum, som staten åtager sig att mot den stipulerade ersättningen åt bolaget befordra, äfvensom godtgörelse för förlust, som kan uppkomma på annan

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen.
(Forts.)

trafik.“ Alltså har ju staten full garanti för de kostnader, som den nedlägger på denna bana.

Jag har emellertid hört äfven andra, mera enskilda skäl uppgifvas, och det är ju möjligt, att äfven dessa skäl komma att under debatten framdragas. Man har sagt, att den erbjudna säkerheten kanske icke är tillfredsställande. Hvari består då denna säkerhet? Den består ju i borgen af ett annat bolag, men härvid vill jag ej så mycket fästa mig, ty här i landet fordrar man ju, äfven om låntagaren är aldrig så säker, två borgesmän. Faktum är emellertid, att på samma gång man sagt, att det kunde vara möjligt, att bolaget icke skulle kunna ansvara för sina förbindelser, har man också framhållit, att det är förvånande, att staten skall bygga en bana åt ett så rikt bolag, och att bolaget, om staten gör detta, skall bli ännu rikare. Men, mina herrar, då måtte väl bolaget också kunna honorera sina förbindelser. Vidare skall bolaget såsom säkerhet ställa pant för ett belopp af en eller två millioner kronor. Skulle bolaget då blifva insolvent, har man ju alltid dessa penningar, med hvilka man kan göra sig godtgjord. Men jag vill i alla händelser hemställa till herrarne, huruvida det kan finnas ringaste sannolikhet för att en affär, i hvilken nedlagts så stora kapital, skulle blifva insolvent, utan att densamma skulle öfvertagas af andra.

Vidare har man sagt, att när nu detta enskilda bolag får så stor förtjenst på jernvägen, så är det orätt af regeringen att icke ställa så till, att också staten kan skörda någon vinst på densamma. Ja, det är just frågan. Om det kunde låta sig göra, att staten byggde alla jernbanor här i landet och kunde få garanti för att den finge ersättning för alla sina omkostnader härför, skulle jag vara med om saken, men jag tycker icke, att staten skall uppträda såsom den der skall förtjena på banorna, utan att den bör framkalla dem utan någon sådan afsigt. Detta tycker jag är ädelt handadt af staten. Man bör dock betänka, att detta enskilda bolag, som bildats för många år tillbaka, erbjudit sig att sjelft bygga banan och ikläda sig alla omkostnader härför. Då förklarade staten, att bolaget icke fick göra detta, och under sådana förhållanden tycker jag, att det är orättvist, att staten tager någon vinst på densamma, ty icke skall väl staten först förbjuda bolaget att bygga banan och sedan uppträda såsom ockrare för att förtjena på densamma. Det kan jag åtminstone icke vara med om.

Vidare säger utskottet, att om banans byggande skulle uppskjutas något litet, skulle detta ej betyda någonting, enär priset på malm med all sannolikhet kommer att bli högre. Detta är redan bemött af en föregående talare, och jag skall icke vidare uppehålla mig härvid.

Men slutligen säger utskottet, att vi icke böra anlägga denna bana, derför att det kan hända, att vi i framtiden kunna sjelfva inom landet tillgodogöra oss dessa malmer. Ja, mina herrar, men detta är en alldeles ny princip. Det är ungefär detsamma, som om man vill fastställa ett exportförbud för malm. Visserligen har

jag varit med om åtskilliga förslag härom, t. ex. i afseende på pitprops, men hittills hafva vi emellertid icke stadgat exportförbud för några varor. Om man slår in på denna väg, så skulle, för att taga exempel från min hemtrakt, om någon enskild person eller ett bolag der skulle finna någon fyndighet, t. ex. ett stenbrott, staten träda emellan och säga: "det är visserligen sant, att ni har upptäckt denna fyndighet, men ni får icke bearbeta den, innan vi få visshet om att råvaran blir förädlad inom landet". Således skulle icke något stenbrott få bearbetas förr, än staten fått visshet om, att den upptagna stenen också kunde bearbetas vid inhemska stensliperier. Men hvarthän skulle nu detta leda? Vidare har jag hört sägas, att, om man nu exporterar denna råvara, det kanske på längden kan blifva slut på den, och jag har verkligen hört en person förfakta den åsigten, att man kan forcera exporten så mycket, att på några år dessa stora malmberg skola taga slut. Men en sådan fara är ju förekommen genom kontraktet, ty man får icke exportera mer än 1 1/2 million tons om året. Enligt uppgift skall det finnas omkring 300 millioner tons, hvilket ju är en ganska betydlig massa, och om man då tager 1,000,000 tons om året, skulle det således räcka för en tid af emellan 200 och 300 år. Att då hafva så stora bekymmer för morgondagen, att man, därför att det fins utsigt för att dessa malmberg skola vara slut om 300 år, nu vill vara med om ett exportförbud, det är väl dock att hysa allt för stor omtanke för morgondagen.

Dessutom säges det, att man icke bör göra några kommunikationer dit upp, förr än ett förädlingsverk blifvit anlagdt. Men hvilken garanti fins det för, att en sådan förädlingsanstalt skall komma till stånd. Hvarför är en sådan icke redan anlagd? Det kan dröja många, många år, och under tiden få dessa personer, som dock bildat sitt bolag på fullt lojal ståndpunkt och enligt Sveriges rikets lag, gå och vänta i ångslig förbidan.

Slutligen fins det en annan sak, som utskottet icke berört, men som jag vill påpeka. Man säger nemligen, att detta icke är en svensk fråga, utan en norsk, ty jernvägen skulle uteslutande tjena Norge och icke gagna Sverige. Men, mina herrar, denna fråga är för sent väckt, ty hade utskottets ledamöter haft den uppfattningen, så borde de väl redan förra året hafva afstyrkt jernbanan och icke nedlagt 40,000 kronor på undersökningar, utan sagt, att som Norge möjligen kan förtjena på denna jernbana, så vilja vi icke vara med om den, utan vilja, att all malmen skall forslas åt öster. Men numera, sedan dessa undersökningar blifvit verkställda, kan man icke längre komma fram med det skälet.

För öfrigt vill jag blott påpeka, att hvad Norge angår, anser jag, att svenska Riksdagen handlat så lugnt och så sansadt under hela den tid, då det verkligen varit större eller mindre konflikter med vårt broderland, att jag därför är öfvertygad om, att icke heller i denna fråga de svenska representanternas uppfattning skall rubbas, utan att frågan skall behandlas med samma sans och lugn som hittills.

Jag skulle ju kunna sluta härmed, men vill dock först anföra

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen.
(Forts.)

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen.
(Forts.)

någonting, ehuru det egentligen icke tillhör utskottets betänkande, och jag gör det därför, att denna fråga väckt mycket uppseende i landet, så att man talat mycket och skrivit mycket om den, och den har ju också varit mycket upptagen i pressen. Jag har sökt att, såsom jag trott och fortfarande tror, i denna fråga ställa mig på en opartisk ståndpunkt och bilda mig ett omdöme, och hvad som har förvånat mig är, att mina motståndare äfven inom pressen hafva förklarat, att den ståndpunkt, som de förfakta i denna fråga, det är uteslutande en fosterländsk ståndpunkt. Således äro vi, som stå på den andra sidan, ofosterländska. Men det är icke nog med det, utan man säger till och med, att vi hafva egna syften och sjelfva vilja vinna på denna fråga och att vi derfor äro för den. Ja, mina herrar, jag skall icke ingå i någon pröfning af huruvida mina motståndare på något sätt kunna vara beroende af eller huruvida det kan ligga i deras intresse, att denna malm icke blir exporterad, en sådan pröfning må kammaren göra, men *det* vill jag påstå, att man icke har rätt att fälla sådana uttryck, ty nog fins det också på den sidan, der jag står, personer, hvilkas hjertan klappa varmt för fosterlandet, och det är väl möjligt, att de personer, som på andra sidan föra ett sådant språk, kunna hafva rätt att tala om sin fosterlandskärlek, men hvad de bestämdt icke hafva rätt till, det är att tala om sin människokärlek, ty sådan befarar jag, att det icke fins på den sidan, då man så hårdt kan bedöma sin motståndares argument, skäl och tankar.

Af hvad jag här anført, är det gifvet, att jag önskar byggandet af denna bana. Då blir frågan, till hvilket förslag jag skall yrka bifall, och jag ber dervidlag, då jag finner den af herr Ivar Månsson med flere afgifna reservation vara bättre än Kongl. Maj:ts proposition, att få anhålla om bifall till denna reservation.

Herr Fredholm: Enligt det beslut, Riksdagen förra året fattade, skulle Ofoten-banan byggas af staten på vilkor att garanti bereddes staten, att malmbrytningen icke inskränkes eller afstannar, utan att staten i sådant fall kan ingripa. Då jag med min röst bidrog till detta beslut, lefde jag i den föreställningen, att den omnämnda garantien skulle beredas staten på lagstiftningens väg, eftersom jag hyllar den mening, att staten icke har något annat tillfälle att ingripa i utvecklingens gång än på lagstiftningens väg. Men i stället för att slå in på den vägen, har Kongl. Maj:t nu valt en annan och sökt garantier, icke i lagar, utan i ett kontrakt af privaträttslig natur. Derigenom har frågan om Norrbottens utveckling förvandlats från att vara en lagstiftningsangelägenhet till en affärsspekulation. Sedan staten bortskänkt Norrbottens största malmfält till privata personer och på sin bekostnad utrönt detta malmfälts storartade rikedom, vill staten nu ingå som delegare i företaget, för att på detta sätt göra det möjligt för det bolag, som eger malmfältet, att realisera dettas rikedomar.

Huruvida en sådan affärsspekulation kan anses för staten vara förmånlig eller ej, beror i denna, som i andra affärer, på de afslutade kontraktsvilkoren. Hvad innehålla då dessa? Jo att staten

för en kostnad af 22 millioner kronor skall bygga en transportväg till bolagets egendom, som representerar ett aktiekapital af högst 6 millioner kronor, och dertill förbinda sig att under en tid af 23 år för bolagets räkning årligen frakta en malmqvantitet af $1\frac{1}{2}$ millioner tons till ett pris, motsvarande transportkostnaderna. Till gengäld härför förbinder sig bolaget att under sagda tid betäcka räntan på statens i företaget nedlagda kapital och att garantera staten mot förlust på transporten samt slutligen att medgifva staten möjlighet till kontroll öfver att bolagets aktier ej öfvergå i utländingars händer. Såsom säkerhet för dessa bolagets förbindelser deponerar bolaget i bank $1\frac{1}{2}$ million kronor och medgifver staten inteckning i sin fasta egendom för 2 millioner kronor.

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen.
(Forts.)

Realiseras nu de ljusa förhoppningar, som i den kongl. propositionen förespeglas, kommer staten att i bästa fall ej förlora något och att efter 23 år hafva en 237 kilometer lång bana för ett pris, som utgör 80 procent af anläggningskostnaden. Men skulle förhoppningarne åter ej realiseras till fullo, och denna möjlighet är lika litet vid denna som andra affärsföretag alldeles utesluten, så gör staten en förlust, som i värsta fall kan uppgå till omkring $\frac{1}{3}$ af det i företaget nedlagda kapitalet. För den händelse, hvilken är den sannolikaste, att förhoppningarne realiseras, har staten för nämnda risk icke att påräkna någon ersättning, eftersom bolaget tager hela vinsten, sedan kostnaderna för transporten blifvit betäckta, och detta under den långa tiden af 23 år, eftersom staten under denna tid skall vara bunden vid kontraktet. Detta är, synes det mig, en för staten ofördelaktig fördelning af vinst och risk.

Nu kan man säga, att detta är nödvändigt för att få en grufbrytningsverksamhet till stånd. Men för att bereda bolaget möjlighet att på ett för sig fördelaktigt sätt tillgodogöra malmtillgången vid Kiirunavaara, kan det icke anses vara behöfligt, att staten underkastar sig ofördelaktiga kontraktsvilkor i så hög grad, som skett. Sätter man exempelvis fraktpriset från Kiirunavaara till Victoriahamn till 3 kronor pr ton, eller lika mycket, som nu betalas från Gellivare till Luleå, skulle af Kiirunavaara-malm icke behöfva utfraktas mer än 900,000 tons för att betäcka räntan på anläggningskapitalet efter 3,8 procent och driftkostnaden efter 1 öre per tonkilometer, hvilket är något högre än den nuvarande fraktkostnaden på Gellivare-banan. Malmen skulle med en sådan fraktsats i alla fall komma att stå Kiirunavaara-bolaget i Victoriahamn $\frac{1}{2}$ krona billigare, än hvad malmen står Gellivare-bolaget i Luleå, eftersom brytningskostnaden vid Kiirunavaara med detta belopp understiger den vid Gellivare. Ville staten gå bolaget längre till mötes och åtaga sig att mot ersättning af ränta och driftkostnad frakta 1 million tons malm, så skulle denna kunna fraktas från Kiirunavaara till Ofoten för 2 kronor 87 öre per ton, och malmen blefve sålunda bolaget ännu billigare i Victoriahamn. Läger man dertill billigare lastningskostnader derstädes än i Luleå och billigare sjöfrakt derifrån, så skulle, allt detta medräknadt, affären vid Kiirunavaara, grundad på export af 1 million tons, blifva mycket fördelaktigare stäld än den vid Gellivare. Och när det

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen.
(Forts.)

låter sig göra att med fördel bryta malm vid Gellivare för export, så kan man deraf draga den slutsatsen, att detta på sådana vilkor skulle blifva ännu fördelaktigare i Kiirunavaara.

Skulle bolaget anse sig behöfva utfrakta 1 $\frac{1}{2}$ million tons, så kunde den svenska staten då på den öfverskjutande $\frac{1}{2}$ million tons — efter ett pris af 1,73 öre per tonkilometer, motsvarande 3 kronor från Loussavaara till Ofoten — på den svenska delen af jernvägen till riksgränsen, sedan den ökade driftkostnaden blifvit betäckt, göra sig en vinst af 480,000 kronor om året. Ensamt med denna vinst skulle efter kontraktstidens slut hälften af kostnaden för banan kunnat godtgöras, så framt nemligen malmfrakten hela tiden hållit sig vid 1 $\frac{1}{2}$ million tons. Staten skulle i sådant fall, om amorteringen medräknas, vid kontraktstidens utgång kunnat hafva banan för ett återstående pris af 6,5 millioner kronor, eller 30 procent af anläggningskostnaden, och detta hade för staten varit en affär att reflektera på, helst som inom kort tid derefter staten kunde hafva haft banan kostnadsfritt och då kunnat använda dess inkomster till befrämjandet af Norrbottens kultur. Men på det sätt, som kontraktet nu affattats, lærer den möjligheten vara, om icke alldeles utesluten, dock mycket långt framskjuten.

Hvad den af bolaget ställda säkerheten beträffar, så är denna, såsom nämndt, 3 $\frac{1}{2}$ million kronor för svenska statens utlägg af 22 millioner kronor, eller 16 procent deraf. I Norge är den deremot 2 $\frac{1}{4}$ millioner kronor för 8 millioner kronor, eller 28 procent. Skulle Sverige i detta fall haft lika stor säkerhet, som Norge ansett nödvändigt att för sig stipulera, så skulle säkerheten satts till 6 millioner kronor.

Något sådant vilkor skulle dock icke hafva kunnat i kontraktet intagas på annat sätt, än att bolaget blifvit i kontraktet tillförbundet att i och för dettas giltighet höja sitt aktiekapital till fullt inbetalda åtta och en half millioner kronor eller helst tio millioner kronor, utgörande en tredjedel af banans hela anläggningskostnad. I sådant fall hade bolaget kunnat ställa någon afsevärd garanti för malmbrytningens fortgång. Den nu lemnade otillfredsställande garantien blir i mina ögon icke mycket ökad, därför att man låter den venstra handen borga för den högra och den högra för den venstra, såsom förhållandet är med de borgensförbindelser, hvilka Gellivare-bolaget och Luossavaara-Kiirunavaara-bolaget ömsesidigt ingått för hvarandra.

Efter hvad jag nu tror mig hafva visat, äro de uppställda kontraktsvilkoren för staten mycket ogynsamma, så mycket ogynsammare, som man kan befara, att staten af Gellivare-banan för framtiden endast får 4 procent i stället för nu 6 $\frac{1}{2}$. Kontraktsvilkoren skulle dock, enligt mitt förmenande, hafva kunnat göras sådana, att icke blott bolaget, utan ock staten haft af det gemensamma företaget en skäligen vinst.

Affärssynpunkten är emellertid ej den enda afgörande synpunkt, ur hvilken denna fråga bör ses. Lika viktigt är att taga i betraktande, att anledningen, hvarför denna vidtutseende fråga blifvit bragt å bane, är den, att man derigenom velat förvärfva

åt Norrbotten en häfstång till utveckling. Skall genom banan en kulturutveckling möjliggöras i Norrbotten, är såsom ett första vilkor derfor nödvändigt att tillse, att drägliga existensvilkor för fria män ej derstädes omöjliggöras derigenom att bolagsmagten sättes i stället för statsmagten. Det vill synas mig, som om Kongl. Maj:t ej dervid fäst tillbörlig uppmärksamhet. Herr statsrådet och chefen för civildepartementet omförmåler nemligen i statsrådsprotokollet, att Kiirunavaara-bolaget hos Kongl. Maj:t anhallit att af kronans mark invid malmfältet få köpa 326 hektar för 10,000 kronor. Af den gjorda anhållan synes framgå, att bolagets mening är att der anlägga en grufstad. I huru ogynnsamt läge invånarne i denna stad skulle komma att befinna sig, då bolaget rädde om hela staden, derom böra de kunna bilda sig en mening, som hafva någon kännedom om Pullman city i Nord-Amerika. Vi behöfva dock ej gå så långt för att finna, hvilka olidliga förhållanden de menniskor iråka, hvilka behöfva bygga och bo på enskilde tillhörig grund. Den vissheten kunna vi förvärfva oss genom att taga kännedom om tomtförhållanden å bohusslänska fiskelägena, hvilka förliden sommar voro föremål för undersökning af en särskild komité.

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen.
(Forts.)

Jemför man härmed den noggranna omsorg, som man i norska kontraktet iakttagit i förbemälda hänseende, då bolaget der förbjudes att med eganderätt besitta någon mark, då der bestämmes, att staten förbehåller sig inlösen af bolaget redan tillhörig mark eller att utan ersättning taga den i anspråk för militära ändamål, att bolaget ej får sälja eller pantsätta någon detsamma tillhörig fastighet utan Konungens tillstånd, att Konungen kan ålägga bolaget att bekosta utgifter för polis, upprätthållande af ordning och säkerhet, att bolaget åläggas i sin tjänst använda norskt folk, kan man finna, åt huru många håll blicken bör vara riktad för att i en fråga som denna kunna på behörigt sätt tillvarataga samhällets vitala intressen. Och skulle detta hos oss icke vara mera nödvändigt i Norrbotten än i någon annan del af riket, då detta Norrbotten är en kronan tillhörig ödemark, der vi ju stå i begrepp att införa kultur och samhällsskick?

Af hvad jag nu haft äran anföra synes, som om det uppsatta förslaget till kontrakt icke är antagligt i sin nuvarande form, utan att ett nytt och bättre genomtänkt förslag dertill bör upprättas, om icke staten, i strid mot Riksdagens uttalade önskan, skall urständsättas att vid behof ingripa i utvecklingens gång, och detta under en så lång tid som 23 år. Under denna långa tid kan statens bristande handlingsfrihet medföra allvarsamma vådor, om hvilka vi nu icke kunna bilda oss någon föreställning. Jag kan således icke med min röst biträda den kongl. propositionen. Jag kan icke heller understödja reservationen, som, ehuruval den är bättre, dock icke heller synes mig hafva tillvaratagit statens intressen på det sätt, jag i en så viktig fråga ansett vara nödigt.

Den förste talaren slutade sitt anförande dermed, att ett afslag i denna sak kunde medföra sina vådor, ty om Riksdagen icke tager andra synpunkter än statsekonomiska i betraktande, kan Riksdagen

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen. (Forts.)

utsätta sig för faran att i en snar framtid vara tvungen fatta ett beslut, som Riksdagen kan komma att sedermera få ångra.

Hvad skulle ett uppskjutande af denna fråga ett eller annat år kunna medföra för fara för samhället? Hafva vi icke varit vittnen till huru det händt många gånger, att frågor år efter annat fallit inom Riksdagen, innan man för dem funnit den rätta lösningen. Hvarför skulle denna fråga utgöra ett undantag? Icke kan någon förmena, att samhället deraf skulle taga ringaste skada. Annorlunda kan dock måhända ett uppskof komma att gestalta sig för bolaget. Men då i mina ögon bolagets intresse är obegripligt litet gent emot samhällets, kan jag icke vid denna omständighet fästa något afseende.

Den förste talaren nämnde icke, hvilka vådor, som skulle vara förenade med ett afslag. Men eftersom sådana blifvit under senare dagar mycket framhållna från andra håll, är det lofligt att förut-sätta, att dessa vådor skulle bestå deruti, att regeringen skulle kunna tvingas att bevilja koncession å banans byggande åt ett enskildt bolag, eller att ett afslag skulle kunna föranleda dertill, att malmfältet öfverlätas åt utländingar. Skall något sådant kunna inträffa, då är det helt och hållet beroende på Konungen. Ty det är Konungen som meddelar koncession, och för detta året har Konungen af Riksdagen fått ett sådant bemyndigande. Men om Riksdagen icke vill, att Konungen framdeles skall kunna meddela koncession å banan åt enskilde, kan Riksdagen nästa år enligt 77 § regeringsformen neka Kongl. Maj:t tillstånd att upplåta den för jernvägsanläggningen erforderliga, kronan tillhöriga jord. Faran, med afseende på att koncession skall beviljas, inskränker sig sålunda endast till detta året.

Hvad nu beträffar den fara, som framhållits om att malmfältet skulle öfverlätas åt utländingar, så föreskrifver grufstadgan af 16 maj 1884 i 68 §, att utländing icke eger i riket idka grufdrift, utan att Konungen dertill lemna sitt bifall. När man nu vet, huru angelägen Riksdagen är, att icke Norrbottens malmfält komma i utländingens händer, kan jag åtminstone svårligen föreställa mig, att Kongl. Maj:t skall lemna sitt bifall till utländingar att besitta gruffältet. Och skulle, mot all rimlighet, någonting sådant vara möjligt, då vill jag hemställa till kammarens ledamöter, hvad de tro att vi för framtiden hafva för trygghet i detta hänseende, om vi nu bifalla den kongl. propositionen och ingå på hela detta företag. Gör Konungen det i ena fallet, lär han väl också kunna göra det i det andra, och då kan jag för min del icke förstå, hvad ett bifall till den kongl. propositionen skall medföra för ökad trygghet för svenska folket.

Herrar *Norrman*, *Branting* och *Fjällbäck* förklarade sig instämma med herr *Fredholm*.

Herr *Bergendahl*: Den talare, som började denna diskussion, representanten för Luleå, anförde såsom skäl, hvarför Riksdagen skulle bevilja anslag till denna af Kongl. Maj:t föreslagna bana,

att Riksdagen ingått till Kongl. Maj:t med en skrifvelse med begäran om en sådan jernvägsanläggning. Det är nog sant, att Riksdagen den 15 maj sistlidet är aflät en skrifvelse i denna sak till Konungen, men i denna gjordes intet yrkande, att jernvägsanläggningen skulle komma till stånd, utan densamma endast ifrågasattes. Och dessutom, huru många gånger har icke Riksdagen ingått med skrivelser till regeringen, som föranledt förslag till Riksdagen, hvilka icke af denna godkants — såsom den ärade talare, som hade ordet näst före mig, mycket riktigt framhöll — huru många gånger har icke en stor och vigtig fråga fått genomgå behandling af flere Riksdagar, innan densamma blifvit löst. Hvad det nu föreliggande förslaget beträffar, är ju för öfrigt icke meningen att afslå densamma, utan endast att man skall få någon tid på sig, till dess en önskvärd utredning om denna banas stora betydelse kunnat ske. Ty sådan utredning föreligger, enligt mitt förmenande, här icke.

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen.
(Forts.)

Har talas, och anføres likaledes i den kongl. proposition, huru de koncessionssökande bolagsmännen framhållit, att genom denna bananläggning Norrlands uppblomstring skulle i hög grad befrämjas. Jag för min del hyser tvifvel, att så skall blifva fallet, ty det att malmen utföres till utlandet, i stället för att förädlas inom landet, kan ej befordra Norrlands bästa, endast aktieegarnes uti de ifrågasvarande malmbergen. Ty icke må man tro, att denna malmbrytning skall komma att föranleda någon stor kultivering af Norrland; om äfven derigenom 3 å 4,000 arbetare komma att få sitt arbete vid dessa berg, och folkmängden genom att en del af dem skapa familjer möjligen ökas till 7 å 8,000 personer, så kan väl detta ej anses som något så ytterst fördelaktigt befrämjande af denna landsdels framåtgående.

Deremot föreställer jag mig, att detta i en framtid skulle komma att ske, om man vill beakta hvad dessa koncessionsansökande säga i sin ansökan till Kongl. Maj:t, nemligen att "Uti sina myrar egde Norrbotten ett billigt brännmaterial, hvilket man hoppades en gång skulle genom teknikens framsteg blifva användbart för industrien och i afsevärd mån ersätta de på grund af Norrbottens aflägsna läge allt för dyrbara stenkolen. En förädling af Norrbottens jernmalmer inom länet skulle då blifva en möjlighet."

Ja, på det sättet, mina herrar, tänker jag mig, att Norrlands uppblomstring skulle komma att ega rum, men icke på så vis, som här närmast är afsedt. Så framhålles det också af samma koncessionssökande, att den nordiska sjöfarten skulle komma att uppblomstra. Ja, den nordiska sjöfarten, de säga verkligen icke den svenska sjöfarten. Jag ber med anledning häraf att få hänvisa till hvad professor Helland säger i den skrifvelse, som är bifogad den norska kongl. propositionen till Stortinget. Han säger der beträffande sjöfarten: "Her ligger, saavidt jeg kan se, Hovedintressen paa norsk Side, hvis der ved Exporten af Malm kunde sikres den norske Flaade særlige Rettigheder, eller hvis en Del af Exporten bestemtes at skulle foregaa i norske Skibe, en Bestemmelse, som det raadende protektionistiske System visnok vil

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen.
(Forts.)

finde rimelig". Häraf framgår alldeles tydligt, att en norsk man, till hvilken norska regeringen hänskjutit bedömandet af denna fråga, öppet och riktigt förklarar, att den *norska* sjöfarten skulle hafva en ofantlig vinst på denna bana, i synnerhet om särskilda rättigheter kunde beredas densamma. Jag vill då hemställa till herrarne, huruvida det under sådana förhållanden med visshet kan sägas, att under benämningen den nordiska sjöfarten äfven bör rubriceras den svenska.

Vidare har man talat om, att mellersta och södra Sverige skulle få stora fördelar af denna Norrlands uppblomstring. Ja, när det blifvit bevisadt, att denna jernvägs verkligen kommer att medföra Norrlands uppblomstring, då kan det vara tid att tänka på, huru det öfriga Sverige skulle komma att hafva gagn häraf. Men nu har det icke visats, huru detta skall vara möjligt. Det måste i detta fall ega rum en utredning, som visar, huru vi skola kunna frakta våra produkter upp till Norrland för tillfredsställande pris. Skall detta kunna ske, så måste åtminstone en stor reduktion ega rum i de nuvarande frakttaxorna.

Det är äfven en annan punkt, beträffande hvilken jag tror, att alla äro ense om, att det är nödvändigt, att utredning eger rum, och det är i afseende på försvaret. Det har framhållits af herr statsrådet och chefen för landtförsvarsdepartementet, huru nödvändigt det är att, i sammanhang med banans framdragande till Ofoten, åstadkomma nödiga befästningar. Han har visserligen i det protokoll, som åtföljer denna proposition, icke vidhållit sin förutvarande uppfattning, att befästningarna måste ske, *innan* banan börjar byggas. Men han har framhållit önskvärdheten af, att sådana befästningar måtte verkställas *i jembredd med* denna banas fullbordande. Huru mycket vet man om kostnaderna för dessa befästningar? Huru många millioner komma de att sluka? Jag vill icke yttra mig derom och kan det icke heller, då intet förslag till sådana befästningar föreligger. Man svärfvar här i okunnighet om, till hvilket belopp de kunna gå. Jag vill i detta sammanhang hänvisa till, att en utredning i detta afseende egt rum inom Norge. Det yttras på sid. 14 i den kongl. propositionen till Stortinget följande af försvarsdepartementet: "Paa Foranledning har man nu ved Skrivelse af 27:de Januar 1898 modtaget en nærmere Udtalelse fra Forsvarsdepartementet angaaende de Foranstaltninger, der maatte blive at træffe ved selve Jernbanen til Varetagelse af de militære Interesser. Det fremgaar af denne Skrivelse, at Udgifterne til Foranstaltninger ved selve Banen, der vedkommer Militærvaesenet, af Forsvarsdepartementet antages at ville beløpe sig til ca Kr. 250.000,00." Ja, der hafva vi alldeles tydligt en utredning från det norska landtförsvarsdepartementet, hvarefter således Stortinget kan rätta sig. Vi hafva deremot ingenting i den vägen.

Men oafsedt den omständigheten, att en sådan utredning saknas — det kan ju finnas personer, som icke anse en sådan behöflig — får jag i likhet med den representant på stockholmsbanken, som näst före mig hade ordet, uttala mina stora betänkligheter mot att

svenska staten går in på ett kontrakt, som är baserad på sådana grunder som det föreliggande, och som skall vara i 23 år. Här har talats om de stora garantier, som bolaget skulle ställa för att banan skulle få sin trafik. Men hvad äro dessa garantier? Två millioner i bolagets fastigheter, fyra aktier i bolaget och 1,500,000 kronor deponerade i bank. Hvad de två millionerna beträffar, så har den föregående talaren, om jag hörde rätt, nyss framhållit den stora osäkerhet, som ligger i denna inteckning. Det gäller nemligen en inteckning icke i sjelfva bergen, utan i de fastigheter, som kunna komma att uppföras. Man må märka, att dessa fastigheter ännu icke finnas, utan att de komma att uppföras. Och af hvad slag äro dessa fastigheter? Jo, arbetarebostäder, disponentbostäder, och dylikt. Jag vågar icke protestera emot att beloppet 2 millioner är det rätta, men nog förefaller det mig något märkvärdigt att tänka sig, att dessa byggnader skulle blifva värda så mycket. Kommer nu bolaget af en eller annan orsak att inställa sin rörelse, så har visserligen staten dessa byggnader, men de äro då så godt som utan allt värde. Hvad beträffar de 4 aktierna, så komma äfven de under sådana förhållanden att förlora sitt värde. Då återstå endast 1,500,000 kronor, som äro deponerade i bank. Detta är verkligen den enda säkerhet, som staten har. Men det motsvarar icke stort mer än räntan å anläggningskostnaden för ett par års tid. Sedan har staten sin jernväg utan betryggande transport. Jag föreställer mig därför, att om man tänker sig, att ett kontrakt skulle uppgöras med bolaget, så borde det baseras på helt andra grunder. Staten borde fordra en lämplig och betryggande säkerhet i grufvegarnes på inmutningsrätten grundade eganderätt till malmbergen med tillhörande utmål. På detta sätt kunde staten erhålla en betryggande säkerhet.

Men hvad skall man göra med ett kontrakt? Hvarför skall man göra undantag i detta fall? Hvarför skall icke bolaget kunna ha förtroende för staten, att den på billigaste sätt transporterar dess malm. Vi behöfva endast gå till banan Malmberget—Luleå, så hafva vi der sett, att staten satt ned frakterna efter bolagets önskan, och då kan man väl icke heller vänta annat, än att staten skall till billigaste pris transportera denna malm till Ofoten.

Herr talman! Af anförda skäl kan jag icke påtaga mig ansvaret för att gifva min röst för denna banas byggande, och anser jag, att en fullständig utredning om dennas nytta och nödvändighet bör komma till stånd. I detta mitt uttalande föreställer jag mig, att en stor del af det bakom oss representanter stående svenska folket instämmer. Men för att visa, att det icke är min mening att på något sätt åsidosätta det stora intresse, som här är i fråga, äfven om det är blott ett enskildt intresse, så tager jag mig friheten att framställa ett förslag, som jag vet kommer att väckas äfven i Första Kammaren och som enligt mitt förmenande borde tillräckligt visa, om detsamma antages, att svenska Riksdagen icke vill hindra detta bolags fortvaro och utveckling. Jag ber att till kammarens begrundande få uppläsa detta förslag. Jag ber att få föreslå, att Riksdagen må i så måtto bifalla Kongl. Maj:ts

Ang. anläggning af en statsbana från Gällivare till riksgränsen.
(Forts.)

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgårdsn. (Forts.)

nu föreliggande förslag, att Riksdagen besluter anläggning af en statsbana mellan Gellivare och sjön Luossajärvi, med rätt för Kongl. Maj:t att närmare bestämma jernvägsliniens sträckning, samt för ändamålet beviljar 6,000,000 kronor och deraf för år 1899 anvisar tre millioner kronor under förbehåll af, att de i statsrådsprotokollet den 4 februari 1898 för deri omförmälda jernvägars anläggning angifna vilkor om kostnadsfri öfverlåtelse af mark med mera iakttages, samt att Riksdagen vid anmälan om detta beslut må anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes låta utreda, dels huruledes och för hvilken kostnad nya anläggningar kunna åvägbringas för möjliggörande af transport af minst en million tons malm från Kiirunavaara och Luossavaara malmfält till Luleå samt för malmens utskjeppning derstädes, dels hvilken fraktkostnad malmen vid sådan transport högst må kunna bära, med utsigt till nöjaktig vinst för grufvegaren genom malmens inhemska förädling eller export, och dels äfven de öfriga omständigheter, som på frågans bedömande kunna väsentligen inverka, samt för nästkommande Riksdag framlägga resultaten af denna utredning.

Herr talman! Om proposition å detta mitt yrkande hemställes.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet von Krusenstjerna: Med hänsyn till den vikt, som denna fråga eger, torde det tillåtas mig att få återgå till dess behandling vid 1897 års riksdag. Det var så, att när regeringen hade fullt klart bestämt sin ståndpunkt och kommit till den uppfattningen, att en bana från Gellivare vesterut icke kunde öfverlemnas åt enskilde, utan borde utföras af staten, så valde regeringen i fråga om sättet, hvarpå denna fråga skulle underställas Riksdagen, icke det vanliga, som användes t. ex. i fråga om jernvägsföretaget Krylbo—Örebro eller Kalix-banan, att regeringen, sedan den låtit verkställa nödiga undersökningar, äskade anslag till banans byggande, utan i detta fall, då det var fråga om att, innan banan komme till stånd, föra förhandlingar med en annan stat, ansåg sig regeringen, med skyldig hänsyn till Riksdagen och med hänsyn till önskvärdheten af att sedermera icke blifva på något sätt blottställd, böra välja den ovanliga utvägen att hos Riksdagen ifrågasätta ett undersökningsanslag, för att på detta sätt Riksdagen måtte blifva i tillfälle att sjelf angifva sin ståndpunkt i frågan.

Så kom till 1897 års Riksdag framställningen om beviljande af ett undersökningsanslag och blef då, såsom kammarens ledamöter väl erinra sig, underkastad en allsidig granskning. De olika synpunkterna: statsbana, koncession, ingen bana alls, hade sina förfaktare; resultatet blef emellertid det, att Riksdagen uttalade sig för en statsbana och beviljade undersökningsanslaget. Under dessa förhandlingar var det icke fråga om, att detta Riksdagens uttalande skulle hafva endast en, så att säga, platonisk betydelse eller att man, trots att man ville hafva en stambana, skulle få huru länge som helst uppskjuta densammes byggande. Tvärtom framhölls det — särskildt i medkammaren — af de talare, som ifrigast yttrade sig mot undersökningsanslaget, att vådan af densammes beviljande

utgjordes just af den naturliga konsekvensen, att banan skulle inom den närmaste framtiden komma till stånd.

Inom den närmaste framtiden, märk det. Nå, så kom Riksdagens svar på Kongl. Maj:ts framställning, och då hade jag att låta verkställa de utredningar, som föranledes dels af denna Riksdagens skrifvelse, dels ock af sakens egen natur. De bestodo först och främst i att taga reda på, huru stora malmtillgångarne i Kiirunavaara och Luossavaara voro, och att från kommerskollegium inforra yttrande, huruvida dessa malmers utsläppande på verldsmarknaden kunde tänkas utöfva något menligt inflytande på vår bergsnäring. Resultaten af denna utredning hafva kammarens ledamöter ju fått del utaf genom de till kammaren öfverlemnade officiella handlingar, och utaf dessa framgår, att Kiirunavaara- och Luossavaara-malmernas mäktighet utgör, ofvan Luossajaures yta räknadt, 233 millioner ton, och att under dennas nivå med all sannolikhet finnas högst betydliga kvantiteter. Vidare framgår, att den malm, som der förekommer, är af en alldeles ovanlig järnrikedom, och slutligen att största delen af densamma är mycket fosforhaltig. På grund af denna sista omständighet och dessutom med hänsyn till jernmalmsproduktionen i hela världen, har kommerskollegium kommit till den bestämda åsigten, att dessa malmers utsläppande i verldsmarknaden icke kunde utöfva någon märkbar inverkan på vår svenska bergshandtering i öfrigt. Efter detta har ju också det förut med så mycken skärpa framhållna talet om den menliga inverkan, som Kiirunavaara- och Luossavaara-malmernas utsläppande på verldsmarknaden skulle utöfva på mellersta Sveriges bergsnäring, försvunnit, och man kan icke heller, såsom herr Husberg erinrade om, återfinna det bland de af utskottet för sin afslagshemställan anförda skälen, något, som är helt naturligt, ty efter den vunna utredningen duger detta skäl ej mer. I stället har på sista dagarna visat sig en alldeles särskild omsorg om att Kiirunavaara- och Luossavaara-malmerna måtte bevaras åt den svenska jernhandteringen. Man har härvidlag uttalat sin fruktan för en massexport på 7 millioner ton om året. Härvid glömmar man dock två omständigheter. Man glömmar, att den svenska bandelen till riksgränsen är enkelspårig och att dess trafikförmåga således är inskränkt till att kunna transportera endast 2 millioner ton — plus kanske några få hundratusental ton — årligen; man glömmar vidare, att det med bolaget afsedda aftalet är begränsadt till att omfatta en årlig malmkvantitet af endast 1,500,000 ton. Reservanterna ha ju nu föreslagit en kvantitet af 1,200,000 ton, och jag vill, när nu detta tillfälle erbjuder sig, begagna mig af detsamma för att förklara, att emot detta deras förslag — likasom ock mot det af reservanterna föreslagna förtydligandet af kontraktet — från regeringens sida icke är något att erinra.

Det blefve således en malmkvantitet af 1,200,000 ton, som staten förbunde sig att utfrakta. Således har ju Riksdagen i fråga om banans ombyggande till dubbelspårig och regeringen i fråga om fraktsatserna — när man kommit öfver de 1,200,000 ton — i sin hand att reglera frågan om huru stor malmexport från Kiirunavaara och

Ang. anläggning af en statsbanan från Gellivare till riksgränsen. (Forts.)

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen. (Orts.)

Loussavaara får ega rum, som nu en sådan stor export skulle kunna vara farlig.

Regeringen har vidare för att betrygga banans finansiella framtid, såsom jag nyss erinrade, träffat ett aftal med ifrågavarande bolag, den blifvande banans största trafikant, och det är denna öfverenskommelse, som här förelagts Riksdagen och hvarom det särskildt i dag varit tal. Genom detta kontrakt har staten tillförsäkrat sig 3,8 % på jernvägens hela anläggningskostnad, deri inbegripen äfven den rullande materielen, och det icke blott den, som första gången anskaffas, utan också den rullande materiel, som kan komma att under kontraktstidens fortgång nyanskaffas. Hvad åter angår den rullande materiel, som endast utgör ersättning för gammal sådan, så hör denna till underhållet, och kostnaden därför drabbar således bolaget, hvilket, enligt 1 mom. i 3 §, skulle betala driftkostnaderna för banan. Staten har således först och främst tillförsäkrat sig dessa 3,8 %.

Vidare har staten betryggat sig mot all den förlust, som kan uppstå af uppehållet af annan trafik, enligt § 4.

Det har nu af en talare på stockholmsbanken yttrats, att allt detta, som staten tillförsäkrat sig, vore alldeles för litet. I bästa fall skulle staten hafva endast tryggt sig mot förluster. Den finge de 3,8 procenten och hade derjemte säkerhet för att icke förlora något, men bolaget toge all vinst. Jag vet nu icke, om jag rätt uppfattade den ärade talaren, men det förefaller mig, som om han ansåge, att staten icke skulle kunna erhålla mer än 3,8 %. Men staten har ju enligt kontraktet att bekomma först och främst vinsten på all malmtransport för bolagets räkning utöfver de 1,200,000 ton, som staten åtagit sig frakta mot erhållandet af de nämnda 3,8 %, och för denna öfverskjutande malmfrakt har staten i sin hand att bestämma fraktsatserna. Derom har den ärade talaren ingenting sagt.

Staten har vidare att erhålla vinsten på all annan malmtrafik, som kan komma i fråga på denna jernväg. Man har rätt att vänta sig en sådan trafik, ty vi veta ju, att Svappavaara endast väntar på denna bana för att börja grufbrytningen och släppa ut sin malm å världsmarknaden. Dess malm har sin naturliga utväg till Vesterhafvet och skulle dit fraktas på denna jernväg efter att först hafva förts till densamma på en bibana. Det finnes malmfyndigheter, som blifvit inmutade alldeles utefter den nya banan, vid södra delen af Torneträsk, och när de en gång hunnit blifva bearbetade, så kommer vinsten af deras transporterande staten till godo.

Staten får vidare vinsten på lokaltrafiken. När man vet, att inkomsten af denna trafik — d. v. s. all annan trafik än malmtrafiken — på sträckan Gellivare—Luleå uppgår till mellan 3 och 4 hundra tusen kronor årligen — den utgjorde 1897 362,000 kronor — när man vet detta och vidare tänker på den koloni, som, när grufbrytningen kommit i gång, måste uppstå vid Kiirunavaara, en befolkning af åtminstone bortåt 8,000 människor, som ju måste för sitt behof hafva en stor massa förnödenheter att tillgå, — så synes det mig icke vara för sangviniskt att antaga, det statens

inkomst af lokaltrafiken å banan måste uppgå allra minst till ett belopp af 300,000 kronor årligen. Der hafva vi ytterligare 1 % på anläggningskostnaden.

När sedan en gång i framtiden denna bana kommer att ingå såsom en länk i den stora banan mellan Ryssland — att icke säga Sibirien — och Vesterhafvet, har staten äfven att påräkna inkomst af en blifvande transitotrafik, och de siffror, som vi beträffande denna sak hörde framläggas på W-6-mötet af en talare der, ställa i utsigt, att äfven denna transitotrafik icke blir obetydlig.

Härmed anser jag mig hafva visat, att staten icke endast i bästa fall icke skulle kunna förlora på banan, utan att staten kommer att få förtjenst af densamma.

Talaren på stockholmsbanken yttrade, att det vore olämpligt, att bolaget finge hela vinsten och att det borde dela med sig åt staten. Med erfarenhet om den ej stora vinst, som Gellivarebolaget för närvarande har af sin affär — man har sagt, att vinsten skulle med de nuvarande fraktsatserna uppgå till 40 öre per ton, och sänkes frakten, på sätt bolaget begärt, med 25 öre, skulle vinsten blifva 65 öre per ton — samt med hänsyn till den risk, hvarmed dylika affärer äro förenade — ty de äro ju i alla fall beroende af fraktförhållandena — skulle jag icke kunna tro, att Kiirunavaara—Luossavarabolaget hade kunnat, om jag så må uttrycka mig, pressas till att betala mer, än som det gått in på.

Slutligen vill jag än en gång framhålla, hvad jag förut erinrat om, mina herrar, nemligen att, om bolagets rörelse skulle utvidgas så mycket, att det för i marknaden mer än 1,200,000 ton, det ju är staten, som har fraktsatserna i sin hand eller kan på annat sätt träffa uppgörelse med bolaget om frakten, och således är i tillfälle att, om bolagets finansiella ställning sådant medgifver, taga ut större afgifter för frakten.

I tidningarna hafva vi också sett den anmärkningen framkastas, att Kiirunavaara—Luossavaarabolaget skulle hafva obehörigt gynnats, derigenom att det skulle få betala mindre fraktsatser på den nya jernvägen än Gellivarebolaget på den af det trafikerade jernvägen. Detta är ett fullkomligt misstag. Gellivarebolaget betalar för närvarande i malmfrakt 1,43 öre per kilometer-ton, men har begärt nedsättning till 1,31 öre. Med tillämpning af bestämmelserna i, den med Kiirunavaara—Luossavaara aktiebolag träffade öfverenskommelsen och med beräkning af en fraktquantitet af 1,200,000 ton, så skulle afgiften för detta bolag blifva 1.66 öre per kilometer-ton, i stället för Gellivarebolagets 1,43 öre, eller, om nedsättningen medgifves, 1,31 öre. Häraf framgår således, att Kiirunavaara—Luossavaarabolaget, långt ifrån att få betala mindre än Gellivarebolaget, skulle komma att betala icke så obetydligt mera.

Vidare har man, på grund af Riksdagens skrivelse förra året, vidtagit en ytterligare förberedande åtgärd. För att vara alldeles säker på, att staten icke skulle utsätta sig för att göra några förluster, för den händelse Gellivarebolaget, mot hvad man skäligen har att förvänta, skulle sända sin malm vester ut — man har, som

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen. (Forts.)

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen.
(Forts.)

sagdt, ingen anledning vänta detta, då afståndet mellan Gellivare och Ofoten är större än det emellan Gellivare och Luleå, och man dessutom tager hänsyn till, att Gellivarebolaget redan nedlagt så högst betydliga kostnader i Luleå —, så har man i allt fall af Kiirunavaara—Luossavaara aktiebolag såsom vilkor för banans byggande fordrat, att bolaget skall till staten prestera en af Gellivarebolaget utfärdad förbindelse, hvori staten garanteras en nettovinst af 4 % å hvad Gellivarebanan kostar.

Slutligen har man med Norge träffat öfverenskommelse. Enighet har uppnåtts mellan de svenska och norska jernvägsförvaltningarna angående de tekniska bestämmelserna, och båda regeringarna hafva öfverenskommit att till svenska Riksdagen och norska Stortinget aflåta principiellt öfverensstämmande propositioner, hvilket nu också skett.

På detta sätt förberedd kom frågan till 1898 års Riksdag. Efter det uttalande till förmån för en statsbana, hvilket år 1897 af Riksdagen gjordes, efter det resultat, som undersökningen af Kiirunavaara- och Luossavaara-malmfältens rikedomar lemnat, efter det aftal, som träffats med bolaget och hvarigenom banans finansiella framtid blifver betryggad, efter allt detta kunde man haft skäl vänta sig, att Kongl. Maj:ts förevarande proposition skulle vunnit statsutskottets godkännande. Ingalunda. I stället för det forna uttrycket, att byggandet af denna statsbana kunde med goda skäl ifrågasättas, hafva nu kommit orden: "derest den en gång skall komma till utförande".

Hvad har då inträffat under denna tid? Har den finansiella ställningen försämrats? Har det varit några nya upplysningar, som tillkommit? För att finna detta, har man att gå till statsutskottets utlåtande. De skäl, som der äro anförda, hafva redan underkastats en fullständig granskning af den förste talaren. Han talade om både hvad man sett der och hvad man icke sett der.

De skäl, som man ser der — och till dem vill jag nu hålla mig — äro först, hvad statsutskottet redan förra året anförde och nu upprepar, nemligen den mängd af jernvägsbyggnader, som nu pågår, och den fara, som skulle uppstå, om man, medan dessa påginge, allt för mycket engagerade staten i nya företag. Det var, som jag sade, samma skäl, som statsutskottet begagnade förra riksdagen, men om hvilka utskottet, när det nu yttrar sig om Bohuslänsbanan, sjelf erkänner, att de ej vunnit Riksdagens godkännande i fråga om Krylbo—Örebrobanan, och de hafva sedan dess sannerligen ej vunnit i styrka. Jag hade då tillfälle att erinra om den storartade kapitalbildning, som under de senare åren egt rum och fortfarande påginge i vårt land.

Det andra skälet, att arbetskrafter skulle komma att dragas ifrån jordbruket, är ganska beaktansvärdt, men jag vill icke tillerkänna det någon afgörande betydelse, äfven om det vore riktigt. Det vill synas mig, att vilja nu de unga och arbetskraftiga ej stanna vid jordbruket, utan skola söka sin utkomst på annat håll, så är det i hvarje fall bättre, att de gå till öfre Norrland, än att de utvandra till Amerika. Från öfre Norrbotten skulle arbetarne

oftast komma tillbaka, och om de stannade der, så lemnade de ett i hög grad värdefullt bidrag till koloniseringen af en del af Sverige. Våra jordbruksarbetare äro vanligen mycket goda kolonister.

Men den förste talaren har på ett öfvertygande sätt framhållit, att man icke har något i detta afseende att befara på grund af de särskilda förhållanden, som ega rum i Norrbotten. Till hvad han anförde rörande Gellivare-banan, att af dess 1,800 arbetare på sommaren 1892 endast 160 voro icke norrländingar, kan jag lägga den upplysningen, att vid nu pågående arbeten vid Kalixbanan, der visserligen någon större arbetsstyrka ännu icke är anställd, det endast är $\frac{1}{10}$, som icke äro norrländingar, och af denna tiondedel är största delen yrkesarbetare och således icke i hvad fall som helst påräkneliga för jordbruket.

Utskottet har äfven ett annat skäl, vid hvilket jag skall be att få stanna något, efter som den förste talaren icke egentligen upptog det. Han sade, att det var en alltför liten tufva för att stjelpa ett så stort lass. Det gälde de mekaniska verkstäderna, hvilka enligt utskottets åsigt vore så sysselsatta, att man kunde befara, att de stora beställningar, som skulle blifva en följd af anslag till byggandet af denna bana, icke skulle kunna effektueras vid svenska verkstäder. Jag har skaffat mig upplysningar om våra verkstäder i detta hänseende, och jag skall tillåta mig redogöra för hvad dessa verkstäder årligen kunna prestera. Vid våra tre lokomotivverkstäder, Trollhättan, Motala verkstad och Atlas, kunna årligen tillverkas 81—96 lokomotiv, vid sistnämnda verkstad och öfriga mekaniska verkstäder i riket 350 malmvagnar, 46 bogievagnar och 1,650 godsvagnar. Å andra sidan uppgår sammanlagda behofvet af materiel för de båda jernvägarne, Bohuslänsbanan och Ofotenbanan till 37 lokomotiv, 18 person-bogievagnar, 270 godsvagnar och 600 malmvagnar. Valverar man nu till penningar den materiel, som vid våra svenska verkstäder kan tillverkas på ett år, så finner man, att det uppgår till 10 millioner. Värdet af den materiel, som behöfver anskaffas för de båda föreslagna banorna, uppgår till 6 millioner, och då den skall anskaffas på 4 år, kommer det sålunda att af dessa verkstäder krävas materiel till ett värde af $1\frac{1}{2}$ million årligen under de närmaste 4 åren. Läger man härtill den materiel, som statsbanorna årligen behöfva för redan i gång varande jernbanor, $3\frac{1}{2}$ millioner — jag tager samma belopp, som sista Riksdagen beviljade för detta ändamål — så kommer jag till en summa af 5 millioner, som är hvad som erfordras för statens jernvägar. Då återstår ändock ett belopp af 5 millioner om året för de enskilda jernvägarnes beställningar, och detta med beräkning endast af de redan befintliga verkstäderna. När man nu derjemte vet, att flera nya verkstäder äro i fråga att inrättas med hänsyn till den närvarande goda ställningen, så kan man med temlig trygghet antaga, att detta af statsutskottet anförda skäl icke kan hafva någon större betydelse.

Det är äfven ett annat skäl, om hvilket jag skulle vilja säga några ord, nemligen det sista af utskottet anförda skälet, "att i en framtid åtgärder i syfte att inom landet tillgodogöra sig en

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen. (Forts.)

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen.
(Forts.)

del af dessa malmer torde kunna med utsigt till framgång vidtagas". Det medgifva vi ju alla, att det vore synnerligen önskligt, om så kunde ske, och om hvad som kan ske i en aflägsen framtid, tilltror jag mig icke att yttra mig: vi kunna i dessa uppfinningarnes tider icke veta, hvad framtiden kan bära i sitt sköte. Men fäster man sig vid de nuvarande förhållandena, så vågar jag påstå, att det icke låter sig göra. Jag har i detta afseende begärt upplysning af en synnerligen erfaren man, disponenten för Domnarivets stora verkstad, Ljungberg. Jag frågade honom, hvilken utsigt det fans för förädling af Kiirunavaara- och Luossavaaramalmen vid Luleå, och han svarade derpå: "en jernstillverkning". Detta var ett utlåtande af en enskild man. Jag ansåg emellertid, att man för ytterligare trygghet äfven borde hafva ett officiellt utlåtande och begärde ett sådant af kommerskollegium. Kammarens ledamöter hafva fått del af detta utlåtande, som synes åtminstone mig vara alldeles öfvertygande. Det ligger ju också i sakens natur, att så länge man för förädlingen af svensk malm måste använda främmande, hit importeradt kolämne, så skall den svenska tillverkningen ligga under, lemna sämre ekonomiskt resultat, än om tillverkningen sker vid eller i närheten af kontinentens stora koldistrikt, ty den i Sverige tillverkade varan tynges ju alltid med största delen af frakter för kolämnet från utlandet till svensk hamn, och den tynges vidare med hänsyn till våra långa vintrar af förlagsrântan. Detta är en enkel räknesak.

Härtill kommer äfven en annan omständighet, som förtjenar beaktande, och som jag ber att få framhålla, och det är, att det i distrikten för tackjernstillverkning i Rhenprovinserna, Westfalen och England i närheten finnes rik tillgång på blandningsmalmer till skäliga pris och tillräcklig myckenhet. Nu är Kiirunavaaramalmen i likhet med Gellivaremalmen svårreducibel, så att man vid beskickningen endast kan använda 20 procent deraf och de återstående 80 procenten af blandningsmalmer. För 1,200,000 ton Kiirunavaaramalm skulle alltså krävas nära 5 millioner tons blandningsmalmer, och hvad skall det icke kosta att anskaffa och ditfrakta en sådan kvantitet. Härtill kommer ytterligare svårigheten att koncentrera anskaffningen af kol å ena sidan och utskeppningen af produkterna å den andra inom en så kort tid som 4 å 4½ månader. Derigenom blir skeppstonnaget så oändligt dyrt, att detta blir en ytterligare anledning att omöjliggöra en dylik anordning.

Och jag frågar här: hvarför i all rimlighets namn har icke, om denna anordning skulle löna sig, Gellivare, som dock ligger närmare kusten än Kiirunavaara, slagit in på denna väg? Och ännu mer, hvarför har icke Grängesberg gjort det, som i Oxelösund har en hamn, som stundom är öppen hela året och alltid minst 9 å 10 månader och alltså i detta afseende ligger betydligt öfver Luleå? Jo, naturligtvis därför, att det i ekonomiskt afseende icke skulle hafva gifvit något godt resultat. Jag tillåter mig till och med att tvifla på möjligheten af en sådan förädlings anställande vid Ofoten, ty svårigheterna der äro i hufvudsak de samma med undantag af tonnaget, och erfarenheten gifver vid han-

den, att det öfver allt icke är kolet, som föres till det ställe, der malmen finnes, utan tvärt om malmen, som för förädling föres till de trakter, der kolet finnes.

Detta är nu några af de skäl, som uti utskottets utlåtande anförts. Så vidt jag kan finna, kunna de ej sägas vara afgörande. Skälen för banan synas mig qvarstå alldeles oförminskade sådana de förra året framlades och då föranledde ett Riksdagens uttalande.

De äro fullständigt framhållna af den förste talaren — och han har utredt dem vida bättre, än hvad jag kan göra. Det förnämsta skälet för att bygga denna bana är, att man bereder möjlighet att tillgodogöra sig öfre Norrbottens utomordentliga malmrikedomar samt sprider odling och kultur i Sveriges nordligaste del, och såsom äfven 1897 års statsutskott framhållit, gagnar man härmed landet i dess helhet. Valet står icke här, mina herrar, mellan att lemna en utfartsväg till Vesterhafvet för malmrikedomarne å den ena sidan och å den andra att göra öfre Norrbottens bergverksindustri helt och hållet inhemska, så att icke blott grufbrytningen, utan äfven förädlingen och utskeppningen sker inom Sverige. Det är detta, som åsyftas med det förslag, som nu framstälts af talaren på skaraborgsbanken, att nemligen Riksdagen skulle besluta byggande af en bana endast mellan Gellivare och Luossavaara. Jag säger, att val finnes icke mellan dessa båda alternativ; ty det senare är ur ekonomisk synpunkt icke möjligt.

Att icke förädlingen af Kiirunavaaramalmen kan ega rum vid Luleå, tror jag mig nyss hafva visat. Återstår då det andra sättet, som vore, att malmen skulle föras ned till Luleå och derifrån i oförädladt skick skeppas ut till — förmodar jag — Rhenländerna eller England. De nödvändiga jernvägsanordningarna skulle medföra ungefär samma kostnad som den nu projekterade stambanan Gellivare—riksgränsen. Kostnaden för en bana mellan Kiirunavaara och Gellivare är 6 millioner kronor. Dertill kommer för att göra banan Gellivare—Luleå dubbelspårig $10\frac{1}{2}$ millioner kronor. Man har sagt, att denna kostnad är stor. Det har framhållits vid måndagens föredrag å Phoenix, att Gellivare-banan icke kostat i inköp mer än 6 millioner kronor. Men det var i inköp; den hade kostat betydligt mera att anlägga. Dertill kommer kostnaden för anstalter på Svartön för malmens lossande, 2 millioner kronor; och då äro vi uppe vid $18\frac{1}{2}$ millioner kronor utom rullande materiel, således ungefär samma kostnad som för banan mellan Gellivare och riksgränsen. Om nu jernvägen, som naturligt vore, på denna bana skall hafva samma afkastning, som beräknats på banan mellan Gellivare och riksgränsen, så förutsätter detta, att malmen från Kiirunavaara-bolaget skall draga en fraktsats per kilometerton fullt lika med den, som är åsatt malmen från Gellivare. Men det har visats, och derom äro alla ense, att en sådan fraktsats är alldeles omöjlig; det tål icke Kiirunavaaramalmen vid, som skulle fraktas 105 kilometer längre än Gellivaremalmen. Detta skulle då hjälpas på det sätt, att statens jernvägar skulle afsäga sig afkastningen af banan, så att den kanske

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen. (Forts.)

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgrensens.
(Forts.)

ginge med förlust, således gifva Malmbergets egare denna present och banan dertill. Och i alla fall, äfven om staten afsäger sig inkomsten af jernvägen, är det icke visst, att affären skulle bära sig. Ty vi hafva alltid det oundvikliga och ohjelpiga faktum, att sjöfarten i Luleå eger rum endast fyra månader om året, och att då skeppstonaget blir så oerhördt dyrt, när det skall anskaffas för kort tid.

Det är ingen, som vinner på en sådan lösning, icke staten, icke heller bolaget, ty affären blir ändock osäker för det, och icke sjöfarten; alla förlora. Det går vanligen så, när man söker åstadkomma en konstlad anordning, en annan än den naturliga. Det är på denna grund, som jag velat begagna tillfället, när förslaget nu är väckt, att förklara, att ett sådant förslag är alldeles oantagligt. Det är detsamma som afslag.

Nej, mina herrar, valet står här mellan å ena sidan att låta öfre Norrbotten förblifva en ödemark, att låta de stora malmrikedomar, som der finnas, ligga obegagnade, och å andra sidan att bereda dessa malmer utfartsväg till världsmarknaden.

Det är möjligt och till och med alldeles säkert, att Norge kommer att derpå skörda vinst, men jag finner deruti icke något ondt, i synnerhet när vi icke kunna erhålla vinsten helt och hållet. Det är väl bättre, att det blir någon vinst än ingen, hvilket senare skulle blifva följden, om jernvägen icke bygges. Brorslotten kommer ändå att tillfalla Sverige. Företaget kommer att främja svenskt arbete, svensk industri och svensk sjöfart, och, först och sist, det kommer att bidraga till Norrlands höjande. Under sådana förhållanden bör valet emellan dessa båda alternativ icke vara svårt.

Detta är anledningen, hvarför jag anser, att kammaren bör bifalla Kongl. Maj:ts förslag med den ändring, som reservanternas deruti vidtagit.

Med den uppfattning, jag har af föreliggande fråga, och då det ju är möjligt, att Riksdagens beslut kommer att utfalla på ett annat sätt, eller så, att Riksdagen vägrar hvarje anslag till ifrågavarande bana, så torde kammaren säkerligen förstå den uppfattning hos mig, som bjuder mig att i ett sådant fall ställa min plats till Kongl. Maj:ts förfogande.

Här föreligger icke någon vanlig anslagsfråga. Regeringen har ansett sig böra inhemta ett principiellt och preliminärt uttalande från Riksdagens sida, och när detta uttalande erhållits i en sådan rigtning, att en statsbana bör byggas, så verkställer regeringen nödiga undersökningar och förhandlingar med främmande land. Om då Riksdagen, när förslaget om banans byggande förelägges densamma, ändock afslår förslaget, utan att några nya verkliga skäl, så vidt regeringen kan finna, mellankommit, då synes det mig, att ett sådant steg, som jag nyss antydt, är det rigtigaste för den departementschef, som hos Kongl. Maj:t gjort framställning om nu föreliggande propositions aflåtande, och detta så mycket mera, som jag när den fastaste och vissaste öfvertygelse om vigten och behovet af en sådan jernvägsförbindelse för öfre Norr-

land, men jag är af min uppfattning om hvad landets trygghet kräfvat förhindrad tillstyrka Kongl. Maj:t att anlita den utvägen att hjälpa Norrland, som, i fall Riksdagen ej vill bygga statsbana, vore den naturliga.

Ang. anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen. (Forts.)

Mina herrar! Med den kännedom, som jag har om Andra Kammarens skaplynne, vet jag fullväl, att denna kammares ledamöter, när de gå att rösta, göra det alldeles oberoende deraf, om utgången af voteringen kan blifva den, att en departementschef lemnar sin plats. Kammarens ledamöter rösta efter sin öfvertygelse och efter hvad de anse, att landets bästa kräfvat. Hade jag hyst den ringaste tanke på något annat, skulle jag icke tillåtit mig att göra detta meddelande för kammaren. Nu har jag kunnat göra det; jag har velat för kammaren och för landet framlägga motivet för det steg, som jag eventuellt kan komma att taga.

Som ytterligare ett stort antal ledamöter anmält sig vilja tala öfver den förevarande frågan, blef, i anseende till den långt framskridna tiden, öfverläggningens fortsättande uppskjutet till i afton kl. 7, till hvilken tid kammarens ledamöter genom utfärdadt anslag kallats att åter sammanträda.

Kammarens ledamöter åtskildes kl. 3,38 e. m.

In fidem

E. Nathorst Böös.