

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1898. Andra Kammaren. N:o 22.

Onsdagen den 30 mars.

Kl. 7 e, m,

§ 1.

Fortsattes den under förmiddagens sammanträde började öfverläggningen rörande *punkten 4* i 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; och lemnade dervid herr vice talmannen, hvilken till en början ledde kammarens förhandlingar, enligt förut gjord anteckning, ordet till

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.
(Forts.)*

Herr Petersson i Boestad, hvilken yttrade: Herr talman, mina herrar! Stora och kraftiga skäl tala emot, att den svenska staten nu skall bygga denna bana, Gellivare—riksgränsen, då tillräcklig utredning ännu saknas i flera afseenden.

De värderika malmerna skulle komma att utföras till utlandet öfver Norge, utan att någon industriel utveckling af särdeles betydelse komme till stånd i Norrland, hvars väldiga vattenfall ej skulle bli använda för de rika malmernas förädling, hvarigenom det svenska jordbruket ginge i förlust af de viktiga biprodukterna thomasfosfatet. Den så dyrt förvärtvade jernvägen Luleå—Gellivare, som nu räntar sig så bra, skulle ej vidare bära sig, då större delen af malmen skulle komma att gå ur landet öfver Ofoten. Luleå stad, som nu tagit ett sådant uppsving i följd af malmtransporten, malmverken och skeppsfarten, skulle gå tillbaka, och den så högt beprisade kulturen, som Ofoten-banan skulle tillföra öfre Norrland, inskränka sig till en dyrbar fästning vid Boden, med en ständig garnison, en befästning, som väl kunde reta våra grannar, men hvars hållbarhet man af goda skäl kunde ifrågasätta.

Statsutskottet säger, att vid 1897 års slut äro under byggnad: euskilda jernvägar för en kostnad af 19,140,000 kronor; jernvägar, hvaras koncession erhållits, för en kostnad af 47,094,000 kronor; och jernvägar, för hvilka ansökningar om koncession föreligga, till en kostnad af 44,115,000 kronor. Dessa siffror mana till försigtighet

Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.

(Forts.)

med att inlåta sig ytterligare på så äfventyrliga jernvägsbyggnader som den nu föreliggande.

När man betänker hvilken betydlig arbetsstyrka, som skulle dragas från jordbruket, hvilket utskottet också riktigt betonat, äfvensom att våra inhemska verkstäder ej kunna i rätt tid tillverka all den materiel, ett så forceradt jernvägsbyggande kräfver, så måste man ge utskottet rätt, då det yrkar afslag.

Jag skulle dock kunna vara med om att jernvägen byggdes från Luleå till Kiirunavaara och Luossavaara malmfält och att man ned-satte frakterna så, att malntransporten åt det hållet kunde bära sig. Och detta har Sveriges kanske störste fackman i det afseendet, professorn i geologi och mineralogi herr Sjögren, bevisat vid det föredrag, han höll för ledamöter af Riksdagen å hotell Phoenix för ett par dagar sedan.

Det är en mycket vågad affär för staten att genom kontrakt förbinda sig att transportera så stora kvantiteter malm genom dessa fjelltrakter till Ofoten, innan man ännu provfvat, om det är möjligt att under hårda snövintrar hålla banan öppen. Kölden kan ju stiga ända till 40 å 50 grader deruppe. Den betingade räntan är låg, byggnadskostnaderna och vilkoren, som staten skall ikläda sig, temligen hårda, då deremot norrmännen förstått att vida bättre bevaka sina intressen.

Medan jag har ordet, kan jag ej underlåta att beklaga, huru som kommerskollegium, detta embetsverk, som i all synnerhet har till uppgift att värda våra inhemska näringar, icke lyckats att i sitt i hast tillkomna utlåtande finna något annat sätt, hvarpå man kunde befrämja våra svenska näringar och svensk industri inom landet, än att vi skola öfverlåta en stor del deraf åt Norge.

På grund af hvad jag anfört yrkar jag bifall till det af herr Bergendahl gjorda yrkande och det förslag, som i öfverensstämmelse dermed kommer att framläggas.

Herr Persson i Tällberg: Herr talman! Det skulle vara förspild möda att här söka upptaga till bemötande alla de skäl och svepskäl, som anförts *mot* denna banas byggande. Det skulle också blifva en nästan lika svår uppgift att söka andraga de skäl, som anförts *för* denna banas byggande, emedan dessa skäl, enligt min tanke, äro så många. Då jag dessutom på förhand vet, att jag lika litet förmår att ändra motståndarnes öfvertygelse som de förmå att ändra min uppfattning i denna fråga, skall jag icke trötta med någon längre argumentation, utan endast be att få beröra några få syppunkter.

Vore det här såsom i allmänhet endast fråga om att bemöta de af statsutskottet framställda skälen, då anser jag mig berättigad säga, att dessa skäl snart äro räknade och lätt vägda. Ty enligt mitt förmenande, är det egentligen endast tre skäl, som statsutskottet anfört för den ståndpunkt, det intagit i frågan.

Det första skälet är, att omfattande jernvägsbyggnader för statens räkning redan pågå, och att följaktligen stora summor redan äro engagerade i jernvägsföretag. Ja, det medgifves villigt, att så är förhållandet, och jag skulle hafva mycket stor respekt för detta skäl, om statens finanser vore dåliga. Men nu är förhållandet motsatt, och

då blifver detta skäl lika svagt som det dock är vackert. Det skälet har icke heller varit bestämmande för utskottet i fråga om bohusslänslan, och motiverar således icke statsutskottets i sista stycket af dess betänkande förekommande nästan hopplösa uttryck beträffande Ofoten-banan, eller »derest den en gång skall komma till utförande» — således möjligen någon gång, möjligen icke.

Det andra skälet, som utskottet anført, är, att man skulle draga för många arbetare från jordbruket till jernvägsbyggnaden. Detta skäl har förut i dag blifvit så kraftigt bemött, att jag knappast behöfver beröra detsamma. Men om man tänker på de klimatiska förhållandena deruppe, så blifver också detta skäl ganska svagt, då det deremot skulle kunna väga tungt beträffande bohusslänslan, i det att arbetarna der möjligen skulle kunna dragas från jordbruket. För öfrigt påstår jag, att det finnes tillräckligt med arbetskrafter i vårt land, blott vi förstå att taga vara på dem och behålla dem. Vi måste besinna, att tusentals af vårt lands söner och döttrar ärligen vända fosterlandet ryggen för att på andra sidan Atlanten söka sin utkomst. Låtom oss därför beakta kulturens pulsåder i vårt eget land, låtom oss öppna rikedomens slussar i höga nord, så att våra söner och döttrar kunna vinna en anständig bergning på fosterlandets torfva. Ty derigenom blir det älskadt af vårt lands söner och bebyggdt af deras efterkommande, och sådant betyder mycket för hvarje sann fosterlandsvän. Jag tillåter mig i detta sammanhang återgifva hvad som inträffade i Dalarne för några tiotal år sedan. Förhållandet var, att en man reste ut till det fjerran vestern. Efter många års mödor och besvär lyckades han der förvärfa sig en liten förmögenhet. Hans vänner i Dalarne skrefvo till honom och gratulerade honom till hans framgång. Men mannen i fråga skref tillbaka följande beaktansvärda ord: »den man är fattig, som saknar ett fädernesland». Det kan visserligen hända, att genom de stora jernvägsbyggnader, som nu äro å bane, arbetspriset skola komma att stiga något. Men för min del unnar jag våra arbetare detta, och ropet om denna fara vinner således icke någon genklang i mina öron.

Det tredje skälet, som statsutskottet anført, är, att våra verkstäder redan nu ha fullt upp att göra. Jag medgifver, att så är förhållandet, och det är ju glädjande. Men saken är ju, att detta arbete icke skall utföras på ett år, och fackmän ha beräknat, att våra inhemska verkstäder till allra största, ja, till hela delen skola förmå att leverera materien till de af Kongl. Majt föreslagna jernvägarna. För min egen del skulle jag dock äfven kunnat vara med om att någon längre tid blifvit bestämd för fullbordandet af denna banbyggnad. Men intet sådant förslag har här förelegat, och jag har å andra sidan icke kunnat vara med om det resultat, hvartill utskottet kommit.

Man har vidare sagt, att, derest vi nu besluta denna banbyggnad, detta skulle medföra, att vi deruppe skulle nödgas anlägga dyrbara fästningsverk. Ja, det kan nog hända. Vi veta nog, huru som det bakom hvarje dylikt företag, vi handlägga, ligger en hop militärer och lurar. Men för min del tror jag, att ju bättre kommunikationer vi skaffa oss, desto större förutsättningar ha vi att kunna försvara vårt land. Betydelsen för hela vårt lands och särskildt för

Angående anläggning af en stats-bana från Gellivare till riksgränsen.

(Forts.)

Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.

(Forts.)

Norrlands utveckling, derigenom att denna bana skulle ställa oss i direkt förbindelse med en ständigt isfri hamn vid Vesterhavet, kan knappast öfverskattas. Och för den, hvars hjerta klappar varmt för fosterlandets utveckling, för den, som önskar se Norrlands slumrande millioner omsättas i någon annan form än beskrifningar i rese-skildringar och afhandlingar i geologiska och mineralogiska arbeten, för den är denna banas byggande en lifssak.

Förlidet år, då det var fråga om ett anslag af 40,000 kronor till undersökningar rörande denna bana, slöt jag mitt anförande med att säga, att jag af rena sparsamhetsskäl yrkade bifall till det af Kongl. Maj:t äskade beloppet. Denna gång vill jag sluta mitt korta anförande med att säga, det jag anser, att vårt land icke har råd att låta denna fråga förfalla. Jag skall därför be att få yrka afslag å utskottets bemötande och bifall till den af friherre von Otter m. fl. afgifna, vid betänkandet fogade reservation.

Herr John Olsson: Då min uppfattning i den föreliggande frågan skiljer sig från flertalet af mina meningsfränders, har jag till-låtit mig begära ordet för att angifva de hufvudsakliga skäl, som för mig varit bestämmande vid det slut, hvartill jag kommit.

Jag vill då genast säga, att jag icke, såsom åtskilliga andra, är motståndare till att ifrågavarande bana bygges. Jag ansluter mig tvärtom till den skrifvelse, som i föl af läts af Riksdagen och deri det uttalas, att banan bör byggas, och att staten, ej enskilde eller bolaget, bör bygga densamma. Men därför att jag anser detta, följer deraf ingalunda, att jag kommer till samma resultat som de, hvilka så starkt framhålla innehållet i denna Riksdagens skrifvelse. Ty skrifvelsen innebär enligt min tanke icke alls, att Riksdagen *redan nu* skall besluta byggandet af jernvägen.

I fråga om de skäl som tala mot att nu bifalla Kongl. Maj:ts förslag, och särskildt i fråga om ett af de hufvudskäl, som i sådant hän-seende för mig varit bestämmande, kan jag nöja mig med att in-stämna i det förträffliga anförande, som herr Fredholm i ärendet hållit, och deri han enligt min tanke dels alldeles oemotsägligt upp-visat den otillfredsställande lydelsen af det kontrakt, som är upp-rättadt med bolaget, och dels äfven till deras rätta värde reducerat de skrämnskott, man i sista stunden framkommit med att såväl banan som Malmberget skulle komma att öfvergå i utländska händer, derest Riksdagen icke nu bifölle den föreliggande propositionen.

Det andra hufvudskälet, som för mig varit bestämmande, har varit hänsyn till de redan beslutade stora och dyrbara jernvägs-företagen. Riksdagen beslöt i föl att bygga två stora jernvägar: norra stambanan och Örebro--Krylbo-banan, och på förmiddagen har redan beslutits att bygga en tredje stor stambana: Bohus-banan. När Riksdagen på sådant sätt engagerat sig i tre ofantligt stora jernvägsföretag, hvilka komma att sluka åtskilliga tiotal millioner, då anser jag det för tidigt, att Riksdagen nu genast skulle besluta ett fjerde jernvägsföretag för ytterligare tjugutvå å tjugotre millioner. Jag anser detta icke vara statsfinansiellt klokt; jag anser det ekono-

miskt riskabelt, att staten på det sättet engagerar sig för så ofantliga summor på en gång i jernvägar.

Dertill kommer en annan sak, och det är hänsynen till, att vid de redan beslutade jernvägarne finnes anställd en stor arbetsstyrka. Om Riksdagen nu skulle besluta sig för ytterligare en fjärde stor jernväg, skulle man behöfva anskaffa en ny väldig arbetsstam samt ny materiel och nya dyrbara maskiner m. m., hvilket skulle ha till följd, att, när dessa fyra banor sedermera ungefär på en gång blifva färdiga, de arbetare, som der varit anställda, skulle komma att stå utan arbete, och materielen få ligga så godt som värdelös. Jag tror icke, att det är klokt att på det sättet gå till väga vid statens jernvägsbyggnader, utan säkrast och riktigast är att så småningom och successivt fortsätta jernvägsbyggandet. När staten avslutat byggandet af de redan beslutade trenne banorna, då först är enligt mitt förmenande tiden inne att påbörja nu ifrågavarande bana, ty då kan lämpligen den arbetarestam, som finnes vid norra stambanan, öfvergå till Luleå—Ofoten-banan.

Man har sagt, att nu, när det finnes penningar tillgängliga, är det riktigare att lägga ned dem i jernvägsföretag än i fästningsbyggnader eller andra militära ändamål. Det är i synnerhet från mina meningsfränders sida, som denna synpunkt framhållits. Ja, mina herrar, om så vore fallet, att vi, genom att besluta den ifrågavarande jernvägen, skulle kunna hindra penningars nedläggande i improduktiva fästningsbyggnader, då skulle jag gerna vara med derom. Men jag hemställer till eder, mina herrar, huruvida ni verkligen tron, att det är meningen att bygga denna jernväg med statens tillgängliga medel? För min del tror jag det icke. Dessa medel äro redan delvis bestämda för andra ändamål, och utan tvifvel kommer Riksdagen ytterligare att besluta om deras användning just för militära ändamål. Jag tror således, att jernvägen, i likhet med hvad förut oftast varit fallet, kommer att byggas med lånade medel. Och kan det verkligen då — frågar jag — vara klokt att nu upplåna ytterligare millioner för att utföra detta företag. Jag åtminstone tror det icke.

Men dessutom vill jag fästa uppmärksamheten på en annan sak just på tal om den gjorda invändningen, att det vore bättre att lägga ned penningar i jernvägar än i fästningsföretag. Herrarne ha nog alla sett det yttrande, som afgifvits af chefen för landtförsvarsdepartementet, deri han uttalar sina betänkligheter mot att banan anläggas, innan ännu någon vissbet förefinnes, att försvaret af ifrågavarande landsdel vinner den styrka, som med nödvändighet betingas af den nya förbindelselinien tillkomst. Hans uppfattning är således, att den nya banan ovilkorligen kommer att medföra byggandet af en fästning deruppe. I slutet af sitt yttrande säger han: »Under förhoppning emellertid, att de i detta afseende erforderliga försvarsanordningarna skola i det väsentligaste kunna komma till stånd samtidigt med jernvägens fullbordande, anser jag mig icke böra af styrka nådigt bitfall till nu förevarande förslag». Der ha vi således det framtidsperspektiv, som denna bana kommer att medföra. Chefen för civildepartementet betonar samma sak i sitt yttrande till statsrådsprotokollet, då han säger: »Uti mitt ofvan åberopade anförande till

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.
(Forts.)*

Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.
(Forts.)

statsrådsprotokollet den 26 mars 1897 hade jag såsom en förutsättning för anläggandet af jernväg mellan Gellivare och riksgränsen framhållit, att nödiga säkerhetsåtgärder ur militär synpunkt vidtoges. Ehuru detta fortfarande är en nödvändig förutsättning för utföraudet af den föreslagna jernvägen, synes mig dock — vid det förhållande, att Eders Kongl. Maj:t, med anledning af Riksdagens kamrars beslut, gått i författning om verkställandet af en fullständig utredning angående landets fasta försvar, på grund hvaraf man torde kunna antaga, att äfven försvaret af den nordligaste delen af vårt land kommer att blifva behörigen tillgodosedt — icke vara nödvändigt att såsom förmligt vilkor för jernvägens byggande uppställa fordran på några vissa försvarsåtgärder.» Vi ha således, mina herrar, icke lemnats i okunnighet om hvad detta jernvägsföretag innebär. Det innebär alldeles otvifvelaktigt, att, sedan Riksdagen beslutat detsamma, Riksdagen också skall besluta anläggandet af en stor fästning vid Boden eller någon annan plats deruppe. Jag frågar eder, mina herrar, om ni ären beredda på att taga den konsekvensen. Jag är det icke, och detta är ett af skälen, hvarför jag ej nu kan eller vill vara med om att bygga denna bana. Låtom oss först, oberoende af jernvägen, besluta om de militära anordningar, som må vara erforderliga, så att icke besluten om denna jernväg behöfver *framvinga* en fästningsanläggning der uppe.

Vidare har man såsom skäl för att Riksdagen nu bör besluta denna jernvägsbyggnad med stor styrka framhållit, att Riksdagen i fjol aflät en skrivelse till Kongl. Maj:t med begäran om propositionsframläggande derom. Ja, mina herrar, Riksdagen har visserligen gjort detta, men Riksdagen har dermed ingalunda begärt, att proposition derom skulle framläggas för *denna* Riksdag. Riksdagen har öfver hufvud taget icke alls yttrat sig om tidpunkten för propositionens framläggande.

Jag vädjar till herrarne, huruvida i fjol, då vi beslöto i frågavarande skrivelse, någon enda af dem, som voro med om densamma, trodde, att redan vid denna Riksdag den nödiga undersökningen skulle vara utförd och en proposition om ett anslag på 23 millioner kronor för jernvägens byggande skulle komma att framläggas. Jag tror det icke. Herr statsrådet och chefen för civildepartementet framhöll på förmiddagen såsom ett skäl, hvarför Riksdagens skrivelse skulle innebära en sådan skyldighet, bland annat, att åtskilliga *motståndare* till den skrivelse, som i fjol beslöts, då uttalade, att följden af densamma skulle blifva, att banan skyndsamt skulle komma att byggas. Men, mina herrar, att *motståndarne* till skrivelsen hyst denna farhåga, det innebär väl icke, att de af Riksdagens ledamöter, som beslöto skrivelsen, också bade samma uppfattning. Jag tror icke, att man kan påstå detta. Jag har med uppmärksamhet åhört diskussionen på förmiddagen delvis i Första Kammaren, och man har icke, så vidt jag hört, kunnat framlägga något enda skäl såsom stöd för detta påstående, att Riksdagens skrivelse skulle innefatta någon begäran om en sådan ovanlig skyndsamhet med ärendets behandling.

Herr statsrådet och chefen för civildepartementet framhöll likaledes på förmiddagen, att ordalagen i Riksdagens skrivelse skulle

hafva innehållit ett bestämdt yrkande på banans byggande med stor skyndsamhet under den närmaste framtiden. Nu deremot, säger han, talar statsutskottet endast hopotetiskt och begagnar uttrycket, att, *derest* banan öfver hufvud skall byggas, etc. Jag ber emellertid att få fästa herr statsrådets uppmärksamhet derpå, att Riksdagens skrifvelse begagnar precis samma hypotetiska ordalag — ehuru i någon annan form — som statsutskottet. Riksdagen säger ingenting annat, än att Riksdagen anser »anläggandet af jernväg från Gellivare till Ofoten kunna på goda grunder *ifrågasättas*». Och litet längre ned säger Riksdagen: »Af hvad sålunda blifvit yttradt torde framgå, att, *om* banan skall anläggas, detta enligt Riksdagens åsigt bör ske», etc. Således, der begagnas alldeles samma hypotetiska uttryck som i statsutskottets utlåtande. Jag tror således icke, att man har lyckats uppvisa, att Riksdagens skrifvelse i föl innebär, att banan *redan nu* skulle beslutas.

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.*
(Forts.)

Härtill kommer, att den undersökning, som skett, uppenbarligen icke kunnat ega rum med så stor noggrannhet, som här vore önskelig. Ty att under ett par tre månaders tid fullständigt undersöka de olika linierna och lämpligaste sträckningen på så stora afstånd är — synes mig — icke möjligt. I det föredrag, som vi för några dagar sedan åhörde, fäste professor Sjögren — så vidt jag kan förstå, mycket riktigt — uppmärksamheten derpå, att, medan den nu föreslagna banlinien kommer att gå genom fullkomligt skogfattiga och kala landsträckor nästan ända från Gellivare till Kiirunavaara, förefinnes det en annan väg, der banan till hufvudsaklig del skulle komma att löpa igenom skogbärande trakter och derjemte dels komma att beröra Svappavaara malmfält, dels ock betydligt närma sig åtskilliga stora byar, såsom Vittangi tingsby och Jukkasjärvi stora kyrkoby. När det sålunda är uppvisadt — och jag har icke hört någon, som kunnat bestrida, att icke en sådan sträckning af jernvägen skulle vara lämpligare — att man icke har kunnat med bestämdhet undersöka den lämpligaste linien, då hemställer jag, huruvida det verkligen kan vara nödvändigt och riktigt att redan nu besluta denna bana, och huruvida det icke vore klokare att göra en ny grundlig undersökning för att finna den förmånligaste sträckningen, innan banan beslutas.

Det är slutligen en annan punkt, vid hvilken jag vill fästa mig, och det är den, att Kongl. Maj:t icke lyckats ernå öfverenskommelse med norrmännen angående Bohusbanans framdragande såsom stambana till Kristiania. Det förefaller mig, som om det icke skulle varit omöjligt för Kongl. Maj:t att, genom att göra ett bifall till Ofotenbanan från svensk sida till vilkor för ernående af stambaneförbindelsen med Kristiania, åstadkomma en sådan förbindelse. Det synes mig icke vittna om tillräcklig statsklohet, att icke ett sådant vilkor har uppstålts för ett bifall från svensk sida till Ofotenbanan. Ty det torde väl vara alldeles klart och obestridligt, att banan för norrmännen medför så ofantliga fördelar, att de för att ernå dessa förmåner utan tvifvel skulle varit beredda att göra uppoffringar. Hade Kongl. Maj:t satt som vilkor för sitt bifall till Ofotenbanans framdragande till riksgränsen, att norrmännen skulle gått in på Bohus-

Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.

(Forts.)

banans framdragande till Kristiania, så hade detta också utan tvifvel accepterats från Norges sida.

Det är hufvudsakligen, herr vice talman, af dessa skäl, som jag för närvarande icke kan vara med om att nu anslå medel till ifrågavarande banbyggnad, utan anser, att dermed bör anstå några år framåt, då dels förutvarande jernvägsbyggnader kunnat komma närmare sin afslutning och dels undersökningar, bättre och noggrannare än de redan skedda, ha kunnat anvisa den lämpligaste linien för denna bana. Det är äfven på dessa grunder, som jag ber att få yrka bifall till statsutskottets hemställan.

Herr Ericson i Ransta: Herr vice talman! Då jag icke kan vara med om den föreslagna jernvägens byggande, tager jag mig friheten att med några ord angifva de skäl, som hafva förmått mig att yrka afslag å Kongl. Maj:ts proposition.

Det har under de sista åren blifvit känt, att inom de stora ödemarker, som Norrbotten hyser, finnas stora rikedomar af jernmalm. Det är naturligt, att man bör söka att tillgodogöra sig dessa rikedomar. Men då bör man på samma gång äfven tillse, att landet i sin helhet och staten dervid icke blifva alldeles vanlottade. Skulle den af Kongl. Maj:ts nu föreslagna jernvägsbyggnaden af Riksdagen godkännas, förefaller det mig, som om det här egentligen vore några bolagsherrar eller ett bolag, som komme att tillskansa sig dessa rikedomar, och staten och landet gå dem förlustiga. Det kontrakt, som staten upprättat med bolaget, synes mig vara till alla delar till fördel för bolaget, men till fasligt ringa fördel för staten. Visserligen skulle staten dervid kunna få *någon* ersättning, men det förefaller mig, att denna dock är alldeles för ringa sådan för att motsvara de uppoffringar, som staten härvidlag åtager sig. De anmärkningar emot kontraktet, som en talare på stockholmsbänken, herr Fredholm, på förmiddagen anförde, synas mig också vara fullt berättigade. Detta är således ett skäl, hvarför jag icke kan vara med om bifall till Kongl. Maj:ts proposition, sådan den nu föreligger.

Det har vidare framhållits, att denna bana skulle blifva till stor nytta för Norrland och mellersta och södra Sveriges jordbruk och industri. Hvad denna jernväg kan vara till för nytta för Norrland, har jag dock svårt att förstå, då den tjugu mil genomlöper trakter, som äro helt och hållet obebodda och icke heller hafva utsigt att kunna odlas och bebyggas. Den är således till endast för bolagets grufvdrift och icke till någon fördel för Norrbottens odling eller framtid.

Hvilken fördel för mellersta eller södra Sverige den skulle medföra, kan jag icke heller fatta. Det kunde visserligen blifva en arbetarebefolkning vid grufvorna, men denna kommer säkerligen icke att taga sina behof från mellersta och södra Sverige, utan kommer sannolikt att taga den från Ofoten, dit de stora malmångarne nästan fraktfritt komma att transportera deras födoämnen. Jag skulle således tro, att denna bana mera kommer att skada mellersta och södra Sveriges försäljning uppe i Norrland, än hvad den kommer att gagna den.

Dessutom, om man nu beslutar denna stora jernvägsbyggnad och dessa stora utgifter, får man på samma gång betänka, att man gifvit

på hand andra och större utgifter, nemligen till fästningsbyggnader. Det har redan förut framhållits, att chefen för landtförsvarsdepartementet har fäst uppmärksamheten vid, att en fästningsbyggnad måste ske, då denna jernväg blir färdig. Det kunde då kanske vara skäl, att, innan man beslutar jernvägens byggande, man kunde få se förslag öfver kostnaden för fästningsbyggnaden.

Det är således dels af de af mig anförda skälen, dels af många andra i kammaren anförda skäl, som jag anser, att Öfoten-jernvägen för närvarande icke bör byggas, utan att en närmare undersökning bör göras och vidare förslag i öfrigt framläggas, innan beslut derom fattas.

Ett ytterligare skäl för uppskof har jag, och det är den brist på arbetare, som för närvarande råder i landet. Staten bygger för närvarande tvenne stora jernvägar, och Riksdagen har i dag beslutit ännu en längdbana. Härtill kommer, att en stor mängd enskilda jernvägsbyggnader dels pågå, dels komma att under de närmaste åren begynnas. Inom den provins, jag tillhör, nemligen Vestmanland, komma sålunda under de närmaste åren icke mindre än sex jernvägar att byggas, deraf en statens och fem enskilda. Redan nu, fastän dessa jernvägsbyggnader ännu icke påbörjats, finnes det icke arbetsfolk för jordbrukets behof. Många jordbrukare se sig i år urständsa att skaffa sig tillräcklig arbetskraft, och när jernvägsbyggnaderna komma i full gång, blir det naturligtvis ännu svårare för jordbrukarne att skaffa arbetare.

Det är därför, enligt min åsigt, skäl, att staten uppskjuter denna jernvägsbyggnad, till dess att de flesta af de jernvägsbyggnader, som nu dels pågå, dels äro beslutade, blifva färdiga; annars kan det inträffa, att det blir slut med arbetet på en gång. Om jag icke miss-tager mig, var det då Riksdagen 1895 beslutit att upphöra med jernvägsbyggandet i Norrland, brist på arbete, så att Riksdagen fick bevilja pension åt tjenstemännen och till och med åt arbetarne, som haft sysselsättning vid denna banbyggnad. På samma sätt kan det gå ännu en gång, om man drifver upp jernvägsbyggandet med den förtärliga fart, som här föreslagits.

Då jag icke heller kan se, att det är något, som brådskar med denna jernväg, skall jag, herr vice talman, be att få yrka bifall till utskottets afstyrkande förslag.

Herrar *Dahlgren*, *Olsson* i Frösvi och *Andersson* i Olsbenning instämde i detta yttrande.

Herr Pehrson i Törneryd: Under förmiddagens debatt har herr statsrådet och chefen för civildepartementet, om jag ej missförstått honom, uttalat klander emot statsutskottets ledamöter, därför att de uttalat sig på *ett* sätt i fjol och på *ett annat* i år, och detta klander har ytterligare understrukits af friherre Barnekow.

Innan jag närmare ingår på det ämne, som föreligger, torde herrarne bereda mig tillfälle att förklara, huru det i verkligheten förhåller sig med detta klander och om någon af statsutskottets ledamöter, särskildt från denna kammare, är klandervärd i ty fall. När Kongl. Maj:ts förslag angående undersökningskostnaderna för ifrågasvarande jernväg i fjol förelåg till statsutskottets bepröfvande, hem-

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.
(Forts.)*

Angående anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen. stälde statsutskottet om afslag å den begärda undersökningskostnaden, 40,000 kronor. I år har statsutskottet tillstyrkt Riksdagen att äfven afslå Kongl. Maj:ts förslag angående den jernvägsbyggnad, som grundar sig på ifrågavarande undersökning. Finna herrarne något inkonsequent i detta?

(Forts.)

Huru har då Riksdagens skrivelse tillkommit? Jo, dermed förhåller det sig så, att i fjol reserverade sig 10 ledamöter af utskottet emot utskottets beslut, af hvilka 10 reservanter 9 tillhörde Första Kammaren, och endast en, herr Daniel Persson i Tällberg, Andra Kammaren. Det var denna reservation, som sedermera antogs af båda kamrarne, och förslag till den skrivelse, som Riksdagen aflät i ämnet till Kongl. Maj:t, finna herrarne i denna reservation. Det är *icke* statsutskottet, som föreslagit denna skrivelse och som dikterat dess innehåll, utan det är reservanterna inom utskottet, som ha gjort detta, och sedan hafva Riksdagens båda kamrar godkänt det.

Statsrådet och chefen för civildepartementet uttalade vidare under förmiddagens debatt, att, när den ifrågavarande skrивelsen förelåg i fjol, ingen väl kunde tro, att den hade blott och bart en platonisk betydelse. Nej, för visso tillhörde jag icke dem, som trodde det! Jag trodde något helt annat, och därför stälde jag mig också på deras sida, som då önskade afslag å Kongl. Maj:ts proposition. Men det torde kanhända vara tillåtet att spörja, hvarför icke herr statsrådet och chefen för civildepartementet redan i fjol hade kunnat underrätta Riksdagen om den stora vigten och betydelsen af den kongl. propositionen. Om herr statsrådet och chefen för civildepartementet hade gjort detta lika tydligt, som det blifvit gjort i dag, är det min lifliga öfvertygelse, att många af dem, som röstade för skrивelsen i fjol och således voro med om att bevilja de 40,000 kronorna i undersökningskostnader, skulle betänkt sig mer än en gång, innan de gjort det, särskildt derest de haft fullt klart för sig, hvad bifallet till skrивelsen och anslaget ytterst innebar.

Det har under förmiddagens debatt framhållits så mycket rörande tillgången på arbetskraft, och statsutskottet har blifvit hårdt klandradt för hvad utskottet i ty fall trott sig lämpligen kunna andraga. Herr Husberg, som lika värtaligt i år har uppträdt för byggandet af en statsbana som han uppträdde värtaligt i fjol för koncession på samma bana, således en bana, som han då önskade skulle byggas af enskilda, har under förmiddagens lopp framhållit — och framhållit med styrka — att de arbetskrafter, som erfordras för Ofotenbanan, kunna erhållas dels inom Norrland sjelft, dels ifrån Finland.

I sistnämnda afseende, ja, äfven i båda dessa fall tillåter jag mig att göra en liten reflexion. Sannolikt kommer denna bana, om den beslutas, att byggas — såsom en föregående talare på stockholmsbänken nyss antyd — med lånta medel. Skola vi nu använda utländska arbetare vid banan, ställer sig saken så, att vi få låna pengar till banbyggnaden af utländingen, och vi betala ut dessa pengar till utländingen, som gör arbetet åt oss.

Männe, med afseende å det andra antagandet, att tillräckligt af arbetskraft skulle kunna hemtas, utom från Finland, från Norrland sjelft, det skulle vara möjligt att taga så mycken arbetskraft från

Norrland, med mindre än att der uppstode en lucka, som naturligtvis komme att fyllas utaf arbetare från andra delar af landet. Det är ju alldeles påtagligt, att så måste blifva förhållandet. I sådant fall kan jag icke finna, att nyssnämnda skäl vid närmare eftertanke bör hafva eller har någon vidare styrka.

Man har äfven klandrat utskottet, därför att det åberopat sig på den stora mängd jernvägsbyggnader, som för närvarande pågå inom landet. I utskottets motivering finnas siffror anförda rörande kostnaden för de enskilda banor, som nu äro under byggnad, de, som erhållit koncession, och de, som sökt sådan. Jag skall naturligtvis icke upprepa dem. Men jag ber att få erinra derom, att det är under en tid, när den enskilda verksamheten i afseende å jernvägsbyggande är större än någonsin tillföre i vårt land, som man förutsätter, att staten också skall så väsentligt öka sin verksamhet på samma område. Vi hafva oss alla väl bekant, hurusom Riksdagen i fjol beslöt byggandet af tvenne banor, nemligen från Boden till Kalix elf samt mellan Örebro och Krylbo. På förmiddagen i dag har Riksdagen beslutit en tredje stambanebyggnad, och vi skrida måhända, innan dagen går till ända, att besluta en fjerde. Dessa fyra statsbanor gå tillsammans löst på en kostnad af 48 millioner kronor. Dessa jernvägar skola vara färdiga inom loppet af 5 år, innevarande år inberäknadt; det gör i rundt tal 10 millioner kronor om året. Har man icke någon skyldighet att taga hänsyn till ett sådant forcerande af statens jernvägsbyggande vid sidan af det enskilda, hvilket — jag tillåter mig att ännu en gång betona det — är större än någonsin tillföre.

En sak, som, enligt hvad jag vet, icke många i närvarande stund mycket vilja uppehålla sig vid, men som jag tror i alla fall förtjena särskildt afseende, är, att staten icke kan på detta sätt i oändlighet fortsätta att bygga jernvägar. Det måste vi väl alla vara ense om. Ett aftagande måste blifva, och måhända kunna konjunkturen inträffa, som bjuda, att aftagandet, ja, måhända upphörandet sker förr, än man kan föreställa sig. Då stå vi inför det faktum, att en stor befälsstam och många arbetare blifva öfverflödiga; de kunna icke i statens tjänst och i statens arbete användas. Då må man vara beredd uppå att icke kasta dem på bar backe, utan komma i låg både hvad Riksdagen vid ett föregående liknande tillfälle fått göra — fast i mindre skala — och hvad Riksdagen då får göra. Jag säger, att det skälet väger nog icke mycket vid detta tillfälle, men den tid kommer, då det skall betyda mycket.

Beträffande de vilkor, som äro uppgjorda mellan vår regering och det enskilda bolaget, så vet jag, att efter mig i afton kommer den, som bättre skäl klargöra det förhållandet, än hvad jag förmår göra. Jag vill blott i förbigående nämna, att jag anser det vara märkvärdigt, att icke staten skall ha någon annan ersättning för att den utsätter sig för denna risk än blott och bart ersättning för drift- och underhållskostnader jemte 3,8 procent ränta på anläggningskapitalet. Jag tillägger vidare, att jag anser, att det hade varit vida bättre, om detta bolag i likhet med Gellivarebolaget hade fått betala ett visst pris per ton malm, som föres öfver till Ofoten. Derigenom

Angående anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen.

(Forts.)

Angående anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen. hade staten kunnat bereda sig en skälig inkomst, svarande något emot den risk, som staten här ikläder sig.

Hur det nu kan förhålla sig med säkerheten, derom tillåter jag mig icke vidare orda, men det förefaller mig i alla händelser vara ganska liten säkerhet bjuden: inteckning i bolagets fasta egendom till 2 millioner kronor. Hvad är bolagets fasta egendom? Många hafva kanske föreställt sig, att det är grufvorna, gruffälten. Men det är ju icke så. Den fasta egendom, som bolaget kan komma att bjuda såsom säkerhet åt staten, det är åbyggnader, arbetarebostäder, verkstadsbyggnader etc. Längre lär man icke komma, och att *det* skall vara någon säkerhet af nämnvärd betydelse, det kan jag för min del icke finna.

Jag skall nu lemna den sidan af saken, d. v. s. vilkoren, och slutligen öfvergå till en annan sida, vid hvilken jag för min del fäster mycket afseende.

Herr Olsson på stockholmsbänken har nemligen nyss vidrört ett ämne, som efter mitt förmenaude väl förtjenar att vid detta tillfälle ihågkommas. Han har fört tanken tillbaka till hvad som afhandlades i fjol och som har förnyats i år af dels statsrådet och chefen för landtförvarsdepartementet, dels statsrådet och chefen för civildepartementet. Han anförde ordagrant dessa herrars statsråds anföranden till statsrådsprotokollet. Det skall därför icke falla mig in att återupprepa dem. Jag vill blott i likhet med honom hafva härom erinrat. Men jag skall be att få göra ett litet tillägg. Herrarne erinra sig sannolikt litet hvar, att vid Kongl. Maj:ts propositions i fjol, rörande anslag till undersökning af jernvägen i fråga, var bifogadt ett uttalande af t. f. chefen för generalstaben. Detta uttalande af honom — han talade om nödvändigheten af vidtagande af vissa åtgärder i Norrland under förutsättning, att denna bana skulle komma till stånd — var af följande lydelse:

»Om än dessa åtgärder kunde förefalla mer eller mindre afskräckande, måste dock t. f. chefen frambålla dem och tillika betona, att möjligheten för oss att försvara vårt nordliga gränsområde vore beroende af att — i den mån detta område förvandlades till en för större fiendtliga anfallsföretag allt mer lockande krigsskådeplats, hvartill en mellanriksbana Luleå—Ofoten i väsentlig grad komme att bidraga — sådana åtgärder till vårt försvarsväsendes utveckling blefve i sinom tid vidtagna». Och dessa åtgärder syntes t. f. chefen vara följande:

1:o). I möjligaste mån påskyndad anläggning och fullbordning af en fästning, så belägen, att den dels skyddade de å norra stambanan, undantagsvis ock å den ifrågavarande mellanriksbanan, transporterade försvarstruppernas urlastning, dels tjenade till tryggad förrådsort å hjälpbasen för den uti gränstrakten opererande försvarsstyrkan, dels i händelse af denna härafdelnings tvungna återtag kunde tjena densamma till repli- och operationsfästning, dels tryggade föreningspunkten mellan de båda nämnda jernvägarne och så många landsvägar som möjligt, och dels slutligen i högsta möjliga grad uppfylde de taktiska fördringar, som på en fästning måste ställas.

2:o). Sådan utveckling af vart sjöförsvar, att den i Norrbotten

opererande försvarshärens flank och rygg genom flytande materiel och minlinier så vidt möjligt tryggades mot hafvet.

3:o). Erforderlig ökning af fästningsartilleritrupperna samt uppsättning i krigstid af reservformationer af öfriga vapen för att tjena till besättningstrupper i landets fästningar och öfriga förberedda, fasta positioner samt till skydd för de å de särskilda krigsskådeplatserna opererande härafdelningarnes förbindelselinier, sålunda ersättande de till förstärkning af härafdelningen å den nordliga krigsskådeplatsen erforderliga linietrupper.

4:o). Bygghandlet af en inre jernvägsförbindelse mellan öfre Norrbotten och mellersta Sverige, hvarigenom icke allenast skulle möjliggöras en hastigare och säkrare transport af de för den norra krigsskådeplatsen erforderliga trupperna, utan ock en fullt tryggad jernvägsetapplinie beredas åt deras trupper».

Ser man nu till, hvad kostnader detta skulle medföra, så är det visserligen icke möjligt för mig att uppgifva några närmare och tillförlitliga siffror, men jag stöder mig dervidlag på de uttalanden, som gjorts af herr statsrådet och chefen för landtförsvarsdepartementet vid föregående tillfällen samt på uttalanden i öfrigt från sakkunnigt hall rörande kostnaden för ifrågakvarande anordningar. En fästning vid Boden, så sades det i fjol, skulle medföra en kostnad af 8,7 millioner kronor. Erforderlig ökning af fästningsartilleritrupperna i och för bemanning af Bodens fästning skulle medföra en kostnad af minst 600,000 kronor om året. Och hvad beträffar den här inre jernvägsförbindelsen, så kunna nog herrarne erinra sig, hvad herr statsrådet och chefen för landtförsvarsdepartementet om den uttalade, nemligen att den skulle kosta flera tiotal millioner kronor.

Härtill kommer, hvad som står anfördt i nyssnämnda punkt 2), angående den vidare utvecklingen af vårt sjöförsvar och hvad detta skulle komma att kosta. Huru många millioner det skulle komma att bli, vet jag ej, men sammanlägger man allt detta, finner man, att man kommer upp till orimliga belopp, som jag ej kan föreställa mig, att någon i närvarande stund tror oss mäktiga att åstadkomma under den tid, vi kunna öfverskåda.

Ja, det är sannolikt, att vi i dag gå att votera äfven denna Ofotenbanan, men till dem, som nu äro beredda att bidraga till ett sådant beslut, gör jag den erinringen: varen beredda, mina herrar, att kanske redan vid nästa års riksdag votera åtminstone en del af de millioner, som komma att äskas till fasta befästningar i Norrbotten, framkallade af Ofotenbanan. Ären I beredda på detta, kunnen I taga den i dag föreliggande saken lättare; men ären I ej det, tror jag, att det är skäl att betänka sig, innan man afgifver sitt ja-votum för den ifrågakvarande banan.

Jag anhåller på de skäl, jag anfördt, herr vice talman, att få yrka bifall till statsutskottets afstyrkande hemställan.

Häruti instämde herrar *Jönsson* i Gammalstorp, *Arnoldsson*, *Erickson* i Bjersby, *Petersson* i Fräntorp, *Rydberg*, *Bengtsson* i Häradsköp, *Zakrisson*, *Hultstein*, *Högstedt*, *Sjöberg*, *Mallmin*, *Eliasson*, *Holmgren* i Hillebola, *Kihlberg*, *Sandquist*, *Lindblad*, friherre von

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

Angående *Knorring, Andersson* i Backgården, *Odqvist, Gustafsson, Ersson* i anläggning *Westlandaholm, Jansson* i Saxhyttan, *Olsson* i Kyrkebol och *Hedin* i af en stats- *Torp.*
bana från
Gellivare till
riksgränsen.

(Forts.)

Herr Bergmark yttrade: Herr vice talman! Mina herrar! Då jag icke är vare sig finansman eller bruks- eller bergsman och därför icke på grund af sakkännedom kan genomskåda allt, hvad denna jernvägsfråga innebär, kan jag icke tillmäta mitt eget omdöme så synnerligen stort värde, men då till följd af allt, hvad som i denna fråga förekommit, man dock måste hafva en viss uppfattning af densamma, och då ett afgörande af frågan nu förestår, hvilket för såväl nutid som framtid sannolikt är af stor betydelse, anser jag mig skyldig att säga min mening. Och den är då, att den föreslagna jernvägen bör byggas.

Ser jag frågan från rättslig synpunkt, är bolaget otvifvelaktigt i sin goda rätt såväl såsom egare till malmen i dessa berg som i rätten att tillgodogöra sig densamma på sätt bolaget bäst synes. Staten deremot har afstått sin eganderätt liksom ock sin dispositionsrätt. Då det nu ifrågasättes att hindra bolaget från att tillgodogöra sig sin egendom, så gör detta på mig det intrycket att vara fullkomligt rättsvidrigt.

Ser man åter frågan från ekonomisk synpunkt, säger man, att för landet vore det fördelaktigt, att bolaget gjorde så eller så, att bolaget fraktade malmen till Luleå, att bolaget anlade masugnar, superfosfatfabriker och dylikt, allt detta dels för att bevara arbetsförtjensten åt eget land och dels för att skaffa våra sjöfarande bättre frakter. Ja, allt detta kan ju vara mycket möjligt, men så mycken sakkännedom har jag ej, att jag tilltror mig att bedöma, om detta är ekonomiskt utförbart eller ej. Men i hvilket fall som helst — om det är möjligt eller ej — så är det visst, att detta är en helt och hållet annan fråga.

Såsom saken nu står, är det aldeles tydligt, att bolaget är i sin goda rätt att göra med sin egendom hvad det vill. Vill bolaget sälja den, har det rätt dertill. Vill bolaget frakta malmen till Ofoten och underkasta sig de för detta ändamål erforderliga uppoffringarna, är det äfven i sin goda rätt. Vill staten eller Riksdagen något annat, må de med bolaget derom ackordera och hålla detsamma skadeslöst.

Att blott säga nej till banans byggande, är efter mitt förmenande rättsvidrigt, och det är enligt min tanke Riksdagen icke värdigt. Antingen således bygga banan till Ofoten eller ock hålla bolaget skadeslöst. För hvilketdera alternativet som helst skulle jag vara färdig att lägga min röst, men då det sistnämnda här ej föreligger, återstår för mig blott att gifva min röst för jernvägens byggande, och därför förenar jag mig i herr Ivar Månssons m. fl. reservation.

Herr Melin: Jag begärde ordet med anledning af hvad herr Bergendahl i sitt anförande på förmiddagen yttrade, nemligen då han jemte andra skäl för bifall till utskottets hemställan uttalade en varning för att bygga denna bana, bland annat därför, att norska sjöfarten derigenom skulle få ett sådant öfvertag. Ja, det är ju ej aldeles

omöjligt, att så blir förhållandet, när man beräknar den stora procent, som den norska rederinärningen har i verdens sjöfart; men jag påstår ändock, att vi ej böra låta skrämma oss deraf, alldenstund den svenska sjöfarten lika mycket som den norska, d. v. s. med den procent, hvarmed den svenska sjöfarten deltagar i verdens skeppsrederi, får fördelar af denna trafik, fastän den utlöper i norsk hamn. Jag kan nemligen ej tänka mig annat, än att de svenska redare, som hafva pengar och förstå att sköta sin rederirörelse lika praktiskt och skickligt som norrmännen, äfven kunna på samma sätt som utländske redare täfva i denna fart. Jag kan ej heller inse annat, än att det svenska bolag, som eger och utskeppar malmen, måste använda den redare, som gifver detsamma de lägsta frakterna och erbjuder de största fördelar i öfrigt, samt att det således ej är riktigt att säga, att svenska sjöfarten i detta fall skulle bli lidande.

Ej heller tror jag, att Norge skulle kunna tilltvinga sig vissa fördelar för sin sjöfart, alldenstund det för lastegaren är nödvändigt att betinga sig de bästa möjliga vilkor, vare sig de erbjudas af den ena eller andra nationens redare.

Det är, som sagdt, blott med anledning af herr Bergendahls anförande, som jag velat yttra några ord, men för öfrigt har jag ej anledning att ingå på de många skäl, som från flera håll äro anförda för banans byggande, utan ansluter jag mig till den af friherre von Otter m. fl. afgifna reservation.

Med herr Melin förenade sig herrar *Liljenroth, Wijk, Liljeholm, Pegelow* och *K. G. Karlsson*.

Hans excellens herr statsministern Boström erhöll härefter ordet och yttrade: Herr talman! Med hänsyn till den obestriddiga vigt, som denna fråga har, ber jag att få taga kammarens tid i anspråk några minuter.

Det är svårt för mig, som ej haft tillfälle att följa hela diskussionen, att kunna bemöta, hvad som under densamma blifvit sagdt, och herrarne behagade därför ursägta, om jag måste hålla mig till hvad som kunnat inhemtas af utskottets betänkande.

Det är dock ett yttrande, som jag hörde statsutskottets ärade vice ordförande fälla, när jag inträdde i kammaren, som jag vill bemöta. Han sade att om man vetat, att det varit så brådskande med banan, hade nog flera röster kommit att afgifvas mot anslaget i fjor, än som då var fallet. Men mig vill det förefalla temligen tydligt, att, när det ifrågasattes af Kongl. Maj:t och bifölls af Riksdagen, att detta anslag skulle utgå på 1898 års stat, men skulle få lyftas och användas redan år 1897, det väl i den åtgärden låg en temligen tydlig antydning, att man ansåg, att saken borde bedrivas skyndsamt. Så var äfven regeringens mening; och då de vilkor och förutsättningar, som af Riksdagen i dess skriftelse blifvit uppställda, voro tillbörligt iakttagna och uppfyllda, så var det väl alldeles i sin ordning, att äfven proposition omedelbart derpå förelades Riksdagen, så mycket hellre som de stora fördelar, denna bana beredde Norr-

*Angående
anläggning
af en tals-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.
(Forts.)*

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gällivare till
riksgränsen.*

(Forts.)

botten direkt och hela landet indirekt, efter både regeringens och Riksdagens mening ju äro mycket väsentliga.

I sitt afstyrkande utlåtande fäster sig statsutskottet först vid längden och kostnaden af de banor, som äro under byggnad, redan äro koncessionerade eller för hvilka koncession begärts. Deraf sluter sig utskottet till, att banbyggandet går i alldeles för stor utsträckning och att därför denna bana bör afslås, emedan den ekonomiska risken deraf är för stor. Det vill tvärt om synas mig helt naturligt, att i ett land, så vidsträckt som vårt, banbyggandet i beräknelig tid ej kommer att minskas. Jag tänker, att i samma mån mån som man hinner lära sig, hvilka fördelar jernvägarne medföra för produktionen, i samma mån kommer behovet deraf icke att minskas, utan snarare ökas, och det kan väl ej vara riktigt rätt att låta statens intressen stå tillbaka för de enskildes.

Och hvad dessutom särskildt Norrland beträffar, kunde man ju fråga sig, om till äfventyrs der jernvägarne icke hade visat sig kunna göra samma nytta som annorstädes; men jag tror, att för hvar och en, som sett utvecklingen i Norrland eller blott hört beskrifning derom, det torde vara klart, att jernvägarne äro af lika stort — ja, kanske större — behof för Norrland än för hvarje annan del af vårt land.

Hvad den ekonomiska ställningen beträffar, befarar man att draga bort för mycket penningar från den allmänna rörelsen för att binda dem vid jernbanebyggnader; och man erinrar sig kanske, att vi haft en jernvägskris förut och kunna få en sådan till. Ja, det är möjligt, ty ingen vet, hvad framtiden bär i sitt sköte. Men jag är i tillfälle att lemna några siffror, som törhända kunna visa, att den ekonomiska ställningen för närvarande dock ej tyder på, att en dylik farhåga skulle vara berättigad.

Jag behöfver ej gå långt tillbaka, ty af civilministerns anförande vid förlidet års riksdag känna herrarne siffrorna från den tiden. Jag skall blott meddela några siffror, som jag låtit sammanställa från officiella uppgifter. Det visar sig då, att i postsparbanken insättarnes behållning under år 1897 ökats med 8,373,000 kronor; att i riksbanken och de enskilda bankinrättningarna behållningen ökats på sparkasseräkning med 12,879,000 kronor, på depositionsräkning med 36,953,000 kronor, på folioräkning med 4,435,000 kronor, på upp- och afskrifningsräkning med 4,402,000 kronor och på löpande räkning med 2,850,000 kronor, hvarjemte utrikes vaxlar ökats med 7,468,000 kronor och guldkassan med 6,260,000 kronor; under det minskning inträdt blott på en post, nemligen på tillgodohafvandet hos utländska banker och bankirer med 15,494,000 kronor.

Hvad angår sparbankerna, äro insättningarna för år 1897 ej kända — dessa siffror äro ännu ej insamlade och inkounna — men under år 1896, det sista år, för hvilket siffrorna äro kända, utgjorde ökningen i insättarnes behållning 20,936,000 kronor, hvilken ökning, enligt hvad jag tror, är större, än någonsin förekommit.

En erfaren bankman har vidare meddelat mig, att han bölle före, att under år 1897 obligationer blifvit inköpta och återköpta från utlandet till belopp af 15—16,000,000 kronor samt aktier lika-

ledes köpta från utlandet för 8—10,000,000 kronor, under att till utlandet sålts värdepapper för cirka 2¹/₂ millioner kronor. Här visade sig således, äfven efter de lägsta siffrorna, en behållning af öfver 20,000,000 kronor.

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.
(Forts.)*

Dessa siffror synas mig gifva vid handen, att, trots det banbyggande, som pågått i dessa sista tider, man ej absorberat allt rörligt kapital, utan att rikliga tillgångar finnas disponibla för industri och näringar i öfrigt.

Man får dessutom i ett fall som detta aldrig glömma bort, att jernvägsbyggandet nu och vid den kris, vi här en gång ledo af, är helt och hållet förändradt. Då byggde man här utan erfarenhet; nu har man en rik sådan. Då trodde man, att en jernväg, huru den än lades, skulle bereda vinst; nu har man en långt större och rikare kunskap om, huru man bör anlägga jernvägar och beräkna vinsten. Då voro jernvägsobligationerna icke begärliga värdepapper för allmänheten, utan lågo massvis i bankernas hvalf och lemnade ofta ej någon ränta; nu äro dessa obligationer mycket omtyckta placeringspapper och lemna sin ränta mycket säkert — till och med vid de flesta nya bolag — för att nu ej tala om, att de aktier, man förr tog i mening att få indirekt vinst på jernvägen, nu på många håll blifvit första klassens papper.

Jag skall icke här inlåta mig på åtskilliga anmärkningar mot jernvägen, som jag varit i tillfälle att bemöta i Första Kammaren, men som jag vet redan här vara bemötta af min kollega. Men då här varit tal om försvaret, må det tillåtas mig att yttra några ord derom.

Man har klandrat, att sambandet mellan jernvägen och försvaret blifvit uppgifvet och att regeringen intagit en annan ställning i år än i fjol; naturligtvis beror detta derpå, att befästningskomiténs betänkande ej blifvit färdigt, så att man derpå kunnat grunda någon framställning till Riksdagen.

Men för att arbetena på det fasta försvarets stärkande skola kunna oafbrutet förtgå, har Kongl. Maj:t i stället begärt och Riksdagen beviljat 3,000,000 kronor till en fond att användas derför. Det synes mig att, när Riksdagen det gjort, den visat sig till fullo behjerta betydelsen af den sak, som här är i fråga.

Riksdagen har nu visserligen vid detta anslag fäst det vilkor, att medlen skola användas uteslutande till redan befintliga fästningar; men deri kan jag för min del ej se någon antydning om, att Riksdagen skulle visat sig anse hvarje ny fästning obehöflig. Ty när man vet, att hela kostnaden för detta ändamål beräknats till i rundt tal 33,000,000 kronor, äro de 3,000,000 kronor, som skola användas på de redan befintliga fästningarne — och hvaraf dessutom hälften är afsedd för materiel — ej något så synnerligen afsevärdt belopp. För öfrigt bör man komma i häg, att den fästning i öfre Norrland, som varit på tal, aldrig varit afsedd att bringas till fullbordan, förrän den norra eller östra stambanan hunnit blifva färdig.

Jag ber vidare att i detta sammanhang få erinra om ett yttrande, som af chefen för landtförsvarsdepartementet afgifvits till statsråds-

Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gällivare till
Riksgränsen.

(Forts.)

protokollet vid denna proposition, som nu behandlas. Han säger der, att denna Ofoten-bana ej kunde få annat än ett ganska underordnad värde för det öfre Norrlands försvar, hvilket måste tillgodoses på ett vida kraftigare sätt. Och jag erinrar om Riksdagens egen skrifvelse från i fjol, der Riksdagen säger, att det, »enligt Riksdagens tanke, är ett vilkor för ett framgångsrikt försvar af Norrland, att der finnes en talrik och burgen bofast befolkning, som kan uppställa en större truppkontingent än för närvarande, hvarigenom afsändandet af trupper dit från andra landsdelar till dessas fara kan inskränkas».

Jag håller för min del före, att båda dessa uttalanden äro fullt berättigade; och kunna väl herrarne deri se förklaringen till regeringens hållning i befästningsfrågan.

Jag vet nog, att det finnes många, som säga, att man likväl ej borde besluta anläggning af Ofoten-banan, förrän befästningarne kommit till stånd, naturligtvis i syfte att för befästningarne kunna bevara alla deras röster, som hafva intresse af jernvägen. Men jag vill säga, att för mig en dylik sammankopplingspolitik icke har något tilltalande. För min del är jag förvissad, att den svenska Riksdagen skall veta att bevilja de anslag för det fasta försvaret, som den finner nödvändiga. Och hvad särskildt regeringen beträffar, kan jag försäkra eder, att den har lika stort intresse för det fasta försvaret, som den visat sig ega för det rörliga.

Det har talats mycket och skrifvits än mera om, att denna bana skulle bereda Norge så ofantligt stora fördelar. Om jag också vet, att i denna kammare en dylik mening ej gör sig i någon högre grad gällande, må det dock tillåtas mig att något beröra äfven den sidan af saken.

Jag vill då först erinra om det kända faktum, att det är på grund af förslag från svenskt håll, som norska regeringen framlagt till Stortinget sin proposition om banans byggande. När man skulle bringa ut malmen från Kiirunavaara och Luossavaara vester ut, var det nödvändigt att få en uppgörelse med Norge; och således är det för att tillgodose detta svenska intresse och ej Norges intressen, som förslaget om banan kommit till stånd. Om det framdeles skulle visa sig möjligt att smälta ned malmen vid Ofoten, när det ej kan ske i Sverige, kan jag för min del ej se något ondt deri, att denna eventuella fördel beredes Norge i stället för en främmande nation.

Hvad sedan beträffar talet om, att alla de förnödenheter, som behöfdes för rörelsen der uppe, skulle komma att tagas utifrån i returfrakt med malmångarne, kan jag för min del ej alls tillerkänna det synnerligen stor betydelse. Jag tror, att denna marknad kommer att behållas åt det svenska jordbruket och de svenska näringarne; ty det är gifvet, att de varor, som utifrån komma dit upp, mötas vid gränsen af den svenska tulltaxan.

Herrarne kunna ju anställa en jemförelse med förhållandena vid mellanriksbanan mellan Trondhjem och Sundsvall samt öfriga mellan-norrländska städer. Der har något sådant ej inträffat; och hvad har man väl för anledning att tro, att det förr skulle inträffa här?

Får jag nu slutligen komma till den politiska sidan af saken,

så må jag säga eder, mina herrar, att jag ej kan i denna fråga se, såsom många sett, blott en liten anslags- eller jernvägsfråga — jag ser deri något annat och mycket större. Det gäller här, enligt min mening, att tillgodose en stor provins' intressen och göra dess rikedomar tillgängliga för hela landet.

När regeringen i detta syfte förlidet år gjorde framställning till Riksdagen, fick den från Riksdagen ett svar, som enligt min mening icke lemna något öfrigt att önska i klarhet och tydlighet.

De förutsättningar och vilkor, som der funnos uppställda, hafva nu blifvit iakttagna, och jag tror, att den uppgörelse, som träffats, öfverstiger — eller fyller åtminstone — de högst drifna anspråk. Men när nu saken, sålunda utredd, åter förelägges Riksdagen, då föreslår statsutskottet, att man skall svara: det vilja vi icke; vi vilja ha uppskof och vi vilja ha en undersökning; — det här går för fort. Detta är skäl, som jag för min del åtminstone ej kunnat finna synnerligen tungt vägande. Är det då att undra på, om den föredragande departementschefen finner sig komprometterad af en dylik behandling? Mig synes den saken helt naturlig, och jag ställer mig alldeles solidarisk med honom.

Saken är för oss så mycket värre, som vi trädt i underhandling med Norge och med Norge träffat uppgörelse, — ty om än denna till formen träffats mellan bolaget och norska regeringen, har den i sjelfva verket kommit till stånd efter underhandling äfven mellan de båda regeringarne. Vore det nu så, att vi kunde tillstyrka Konungen att bevilja bolaget den sökta koncessionen på jernvägen, så vore ju saken hulpen. Men då vi, med vår uppfattning om hvad som är godt och väl för landet, icke kunna det, bringas frågan, som herrarne nog förstå, genom ett afslag i ett läge, hvarur vi ej kunna föra den.

Jag säger icke detta, mina herrar, med gladt mod. Men hvad jag nu sagt, är en öfvertygelse, till hvilken jag kommit hvarken af nyck eller af begär att göra min vilja gällande, utan efter lång och allvarlig pröfning. Och jag har ansett mig böra säga den här, icke för att derigenom vilja inverka på någons öfvertygelse, utan för att bevara åt mig rätten att efter min pröfning få handla, sedan Riksdagen fattat sitt beslut.

Herr von Friesen: Herr talman! Det tillkommer icke mig att bedöma de skäl, som föranledt hans excellens herr statsministern att intaga den ställning till nu föreliggande fråga, som han nyss för kammaren preciserade, ej heller att bedöma de skäl, som föranledt herr statsrådet och chefen för civildepartementet att intaga en liknande ställning. Men så mycket är säkert, att den omständigheten, att regeringens chef och chefen för civildepartementet båda intaga en sådan ställning, utan tvifvel kommer att hafva inflytande på denna kammars beslut i frågan, och jag tror mig kunna på förhand säga, hvilken utgången här i kammaren skall blifva.

Af detta skäl kunde det ju vara onödigt, att jag här yttrade mig. Ett annat skäl till en dylik underlåtenhet förefinnes också, och det är, att det allra mesta af hvad jag har att säga redan blifvit sagt. Men jag har dock icke ansett mig böra afstå från ordet, som jag på för-

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.
(Forts.)*

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
Riksgränsen.*

(Forts.)

middagen begärde, hufvudsakligen därför att vid betänkandet finnes fogad en blank reservation af mig; och jag vill undanröja den undran, som sannolikt kan finnas öfver att jag icke i reservationen uttalat min mening.

Felet, att så ej skett, är icke mitt. Ty då ärendets behandling afslöts i statsutskottet, var frågan icke så utredd, att det efter min uppfattning var skäl för statsutskottet att då afgifva ett förslag. Jag yrkade därför återremiss till riksgäldsafdelningen, för att afdelningen skulle taga under ompröfning de anmärkningar, jag under debatten i statsutskottet hade uttalat. Detta yrkande vann icke något gehör, betänkandet skulle genast expedieras; och då fans för mig icke någon annan utväg än att afgifva en blank reservation.

Den ståndpunkt, jag i statsutskottet häfdade, var den, att den bana, hvarom nu är fråga, bör byggas för statens räkning, och tillika att något egentligt uppskof med banans byggande icke bör komma i fråga. Men på grund af skäl, som af flere talare här i dag anförts, nemligen att det icke vore lämpligt att så starkt forcera jernvägsbyggandet för statens räkning, som här skulle komma att ske, ansåg jag, att den i § 1 af kontraktet med Lousavaara—Kiirunavaara aktiefbolag bestämda tiden: »före 1903 års början» borde utsträckas till: före 1905 års början; och att i sammanhang dermed det belopp, som skulle beviljas för år 1899, borde sänkas från 5,400,000 kronor till 3,000,000 kronor. Det hade nu visserligen varit lätt att framställa yrkanden på *detta* förslag. Men jag hyste också en del andra betänkligheter, för hvilkas häfvande det icke var så lätt att framkomma med bestämda förslag, betänkligheter, som härflöto af det upprättade kontraktet.

En föregående ärad talare — jag tror, det var den förste, som i dag hade ordet — klandrade utskottet, därför att utskottet icke hade tagit kontraktets bestämmelser i närmare öfvervägande, utan ansett sig kunna förbigå dem. Jag har samma uppfattning som han, nemligen att det tillkommit utskottet att göra detta; och dess underlåtenhet härvidlag var ett skäl, hvarför jag yrkade på återremiss. Samme talare nämnde visserligen, att reservanterna bättre tagit kontraktets bestämmelser i skärskådande. Men om de icke gjort det på annat sätt, än som skedde i statsutskottet, kan jag icke gifva honom rätt. Ty de betänkligheter, som jag der framstälde mot bestämmelserna i kontraktet, blefvo icke i utskottet skärskådade, ej heller dess befogethet bestridd. Det är visserligen sant, att reservanterna själfva gjort ett par ändringar i kontraktet, men det är också allt; och de tillkommo efter ganska ringa öfvervägande i utskottet.

Jag framstälde, som sagdt, i utskottet en del betänkligheter mot kontraktet, för hvilka jag skall be att få i korthet redogöra.

Såsom synes af § 7 i kontraktet, är ett vite af två millioner kronor fastställt, för den händelse bolaget icke skulle fullgöra sina förbindelser. Såsom säkerhet för detta vite är beviljad första inteckning i all den fasta egendom inom Jukkasjärvi socken, som bolaget må komma att ega. Nu står här: »må komma att ega», antagligen därför att bolaget ännu icke, tror jag, har någon fast egendom i

Jukkasjärvi socken. Men att döma efter hvad af statsrådsprotokollet framgår och efter hvad som herr statsministern i förmiddags nämnde i Första Kammaren, är det meningen, att till Riksdagen inom kort skall inkomma en framställning om att för grufdriftens räkning till bolaget må med eganderätt upplåtas en viss areal af kronans mark. Och herr statsministern sade i förmiddags, att det är påtagligt, att Riksdagen då måste bevilja denna framställning, om Riksdagen nu antager den kongl. propositionen. Då skulle kunna inträffa, hvad som en talare här till höger om mig på förmiddagen framhöll och som icke — så vidt jag kunde höra — bemöttes af herr statsrådet och chefen för civildepartementet, nemligen att den mark, på hvilken bostäder skulle komma att uppföras, blefve bolagets egendom, och sålunda arbetarnes bostäder komma att ligga på ofri grund och alltså arbetarne sjelfva i detta hänseende ligga i bolagets händer. Detta vore enligt min tanke en mycket stor olägenhet.

Förutnämnda första in-teckning i bolagets fasta egendom i Jukkasjärvi socken är — så vidt jag kan finna — den enda realsäkerhet, som förefinnes för fullgörande af bolagets förbindelser. Ty jag kan väl knappt räkna såsom realsäkerhet den, som omnämnes i § 8 p. 1; der heter, att i bankinrättning skall för statens räkning deponeras en million fem hundra tusen kronor, derå bolaget — — eger uppbära räntan. Ty så vidt jag läser rätt — det kan ju hända, att vi få höra någon förklaring öfver denna sak — är det ungefär detsamma, som att penningarne skola i banken insättas på deposition, och att sedan banken är berättigad att utlåna dem på sätt, banken för godt finner. Och då återstar såsom säkerhet endast bankens egen förbindelse, som ligger i depositionsbeviset. Helt annat hade förhållandet varit, om bolaget hade förbundit sig att såsom pant t. ex. i Sveriges riksbank nedsätta första klassens värdepapper till ett värde af 1,500,000 kronor, på hvilka värdepapper bolaget skulle ega att uppbära ränta, så länge det fullgjorde sina förbindelser. Såsom det nu står, kan jag icke finna, att man har någon garanti för att sålunda erhålla någon realsäkerhet för fullgörande af bolagets åtaganden.

Vidare heter det i punkt 2 af samma paragraf, att Loussavaara-Kiurunavaara bolag skall aflemna en för fullgörande af bolagets förbindelser ingången borgen af »aktiebolaget Gellivare malmfält»? Det är ju godt och väl. Men sedermera lägges i nästa stycke vikt uppå, att i Loussavaara-Kiurunavaara bolag icke någon utländing skall få ingå såsom aktieegare. Med anledning häraf frågade jag i utskottet och frågar fortfarande: Finnes någon sådan bestämmelse för aktiebolaget Gellivare malmfält, eller kan icke detta bolag öfvergå i utländska händer? Om nu så skulle ske och detta bolag, Gellivarebolaget, står i borgen för Loussavaara-Kiurunavaara bolag, så är det tydligt, att utländingen genom denna borgensförbindelse får alldeles lika stort intresse i det sätt, hvarpå staten behandlar Loussavaara-Kiurunavaara bolag, som om utländingen sjelf vore aktieegare i detta bolag. Således förefaller det mig, som om denna bestämmelse, som söker förebygga, att utländska intressenter få del i Loussavaara-Kiurunavaara bolaget, icke hade åsyftad betydelse.

Det heter vidare i samma paragraf, att bolaget skall aflemna

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.*

(Forts.)

Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.

(Forts.)

fyra i bolaget gällande, till staten med full eganderätt behörigen öfverlättna aktier. Talan för aktie, som tillhör staten, föres af den, som af statsrådet och chefen för civildepartementet dertill förordnas. Nu synes det mig, att det skulle hafva varit mycket bättre, om det varit Kongl. Maj:t, som i detta fall hade förordnat den, hvilken för statens räkning skall föra talan i bolaget, i synnerhet som vissa bestämmelser i kontraktet icke skulle kunna ändras utan Kongl. Maj:ts tillstånd. I sistnämnda hänseende är emellertid det undantaget gjordt, att om alla aktieegare äro i saken ense, kunna bestämmelserna i kontraktet ändras utan Kongl. Maj:ts medgifvande. Och således, då nu den, som vid bolagsstämma representerar staten, är förordnad af statsrådet och chefen för civildepartementet, blir det i sjelfva verket statsrådet och chefen för civildepartementet, som kan på eget bevåg medgifva dessa ändringar i kontraktet, i fråga om hvilka det dock var meningen, att de icke utan Kongl. Maj:ts tillstånd skulle kunna vidtagas.

De säkerheter, som sålunda af bolaget medgifvits, äro mycket starkt rubricerade, om jag så må säga, men de äro också mycket komplicerade, så att det är svårt för en hvar att sätta sig in i dem. Det synes mig, att man kunde hafva ställt sig på en betydligt enklare ståndpunkt vid uppgörandet af kontraktet. Och hvad som särskildt för mig hade varit tilltalande, vore, om staten, som ju — kan man säga — är herre öfver Sveriges jord, nu, då det är meningen att en del af denna jord skall direkt exporteras, hade skaffat sig någon jordegareandel såsom ersättning för, att staten bygger den jernväg, som nu är i fråga. Jag vet väl, att detta bolag redan har utnålsrätt, och att staten sålunda i vanlig ordning ej har någon rätt till jordegareandel. Men då staten skall bygga denna jernväg, hade det varit en lätt sak att som villkor därför uppställa, att staten skulle erhålla jordegareandel under form af royalty i bolagets grufvor der uppe. Detta vore det naturliga sättet, hvarpå statens intressen skulle tillgodoses, och när man håller sig till det naturliga sättet, är man säker att icke fara vilse, hvilket man deremot icke är med ett så kompliceradt kontrakt som det nu föreliggande. Det var, herr vice talman, i syfte att få ändring af kontraktet uti de af mig angifna riktningar, som jag i *statsutskottet* yrkade återremiss till *riksgäldsafdelningen*, men detta mitt yrkande vann då icke gehör. Emellertid är, som herrarne finna, min ställning till frågan fortfarande oförändrad, så att jag icke heller *nu* har något annat yrkande att göra än om återremiss till *statsutskottet*, på det att de anmärkningar, som jag framställt, måtte af utskottet kunna tagas i öfvervägande.

Herr Boëthius: Herr vice talman, mina herrar! Jag vill ej säga, att denna fråga är den viktigaste, i hvars afgörande jag fått deltaga under min riksdagsmannatid, ehuru jag verkligen anser den vara en af de allra viktigaste, men för mig personligen har det varit den, i hvilken jag haft svårast att bilda mig en öfvertygelse.

Under sådana förhållanden må det tillåtas mig att här ange skälen för min uppfattning, så mycket mer som jag i denna sak nödgats skilja mig ifrån personer, med hvilka jag annars i politiskt hänseende öfver-

ensstämmar. Jag hade ursprungligen tänkt närmare redogöra för de olika synpunkter, som bestämt mig, men efter den långa diskussion, som här förevarit, vill jag icke någon längre tid upptaga kammarens uppmärksamhet.

Ett ord vill jag förut-kicka, och det är, att för mig har dock alltid en hufvudsak i denna fråga varit tanken på det öfre Norrlands utveckling, och jag har dervid icke blott tänkt på dess materiella odling, utan på något ännu viktigare, på dess *nationella* odling, dess försvenskande. Det har varit mig beskärdt att komma till öfre Norrland, och dervid fick jag höra. huru Gellivare, innan jernvägen kom dit upp, var en fullkomligt finsk bygd. Nu är der en koloni på många tusen svenska invånare, och man har sagt mig — jag har icke skäl att tvifla derpå — att der jernvägen går fram, der blir också den finska befolkningen försvenskad. Må det tillåtas mig, utan att det må förefalla banalt, att om denna sak använda ett bra nog mycket brukadt citat — men här har det en alldeles särskild tillämpning; här gäller det på ett alldeles särskildt sätt — nemligen skaldens uppmaning »att inom Sveriges gräns eröfra Finland åter».

Men det skäl, som för mig blifvit det hufvudsakligen bestämmande, det som för mig borttagit all tvekan i denna sak och gjort att jag med lugn och godt samvete kan ge min röst, oaktadt från höger och venster, från alla håll gjorts invändningar fram och tillbaka, det är följande synpunkt. Den synpunkten är förut något tangerad i dag, nemligen af den förste talaren, herr Husberg, som dock icke utvecklade den —; herr Fredholm tog emellertid upp densamma. Det är den synpunkten, att viktigare än något annat är att bevara åt Sverige magten öfver denna stora landsända. Mina herrar, en jernväg har en gång varit dragen in i hjertat af öfre Norrland, hvilken jernväg legat i utländingens händer. Ju mer jag tänkt på denna sak, ju mer har det blifvit klart för mig, hvilken oerhörd fara detta innebar. Ja, det har varit så, att, när jag tänkt derpå, har jag rent af hisnat. Att den faran har afvändts, det är för mig ett tecken på att försynen ännu håller sin skyddande hand öfver gamla Sverige, eller — om ni, mina herrar, i motsats mot mig, tycka, att detta är ett för gammalmodigt sätt att så uttrycka sig — att vårt folk ännu har en själfständig framtid sig förelagd.

Men den faran, den stå vi åter inför nu, och vi stå inför densamma i förstärkt gestalt.

Här har talats om, att vi blott skola uppskjuta denna jernvägsbyggnad, och att det icke är meningen att hindra den. Men, när jag hört de argument, som anförts för detta uppskof, så har jag ofta icke kunnat undgå att tänka på orden, att rösten är Jakobs, fast händerna äro Esaus. Ty många af dessa argument äro sådana, att konsekvensen af dem vore att till en *obestämd* framtid uppskjuta hela anläggningen, d. v. s. att hindra densamma. Men sker det, tro herrarne då, att det bolag, som lagt ned så mycket deruppe, är mäktigt att bestå, eller tro icke herrarne snarare, att det bolaget då *måste* falla för frestelsen att sälja sina aktier till utländingen?

Jag läste nyligen i en tidning, att en sådan försäljning vore i hög grad opatriotisk. Jag undrar dock, huru de herrar, som säga,

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.*

(Forts.)

Angående anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen. att det är opatriotiskt, sjelfva skulle handla, om de satt hela sin ekonomiska framtid på detta lofliga, af svenska staten medgifna företag, och så funno sig utsvalta af svenska staten? Måne de icke då skulle tillgripa den lofliga, af svenska staten medgifna utvägen att rädda sig genom att sälja sina aktier? *Jag* skulle icke våga kasta första stenen på den, om de det gjorde, och jag tror, att, om vi vilja vara ärliga, vi måste erkänna, att icke många skulle motstå frestelsen.

(Forts.)

Men det är ingen fara, säger man; icke vill utländingen ha det der. Jag tillåter mig hysa en annan tro; jag tillåter mig nemligen tro, att från *åtskilliga* håll skulle man mycket gerna vilja ha dessa rikedomar; — jag skall här blott fästa mig vid *ett* håll.

Tro icke herrarne, att engelsmännen med sin stora jernindustri, för hvilken källorna allt mer och mer utsina, skulle vilja ha dessa malmberg? Och der engelskt kapital och engelska intressen äro med i spelet, huru går det der? Ila icke herrarne hört talas om, huru det brittiska lejonet står bakom och hjälper sina ungar? Ha herrarne hört talas om Transvaal?

En orsak till oviljan mot detta företag är på många håll oviljan mot bolagsväldet.

Jag är ingen beundrare af bolagsvälde, det är jag visst icke, men det vågar jag säga, att skola dessa ödemarker öppnas för kulturen, går det icke utan genom sammanhopning af kapital. Men det må vara huru som helst dermed, man må tycka huru litet som helst om det svenska bolagsväldet, tycka då herrarne mera om ett bolagsvälde, ett kapitalistvälde, bakom hvilket står *en stornagt*? Jag tror vi ha fått nog af *ett* Törefors här i Sverige. Men nu säger herr Fredholm: det är ingen fara; det kan icke komma i fråga, att detta bolag kan öfvergå i utländingens händer, ty utländingen har icke rätt att drifva grufdrift här i landet.

Det förvånar mig verkligen, om jag, som är en lekman på detta område, skall behöfva ge upplysningar åt herr Fredholm, som härvidlag är specialist. Det är sant, att utländingen icke får drifva grufdrift här, men utländingen har rätt att köpa aktierna i detta bolag; sedan konstitueras det visserligen såsom ett svenskt bolag under en svensk bulvanstyrelse; men bolaget är faktiskt utländskt, t. ex. engelskt.

Jag är icke inne i den högre finanspolitiken; jag har visserligen hört rykten, som jag dock lemnar derhän, men jag är moraliskt öfvertygad, att i England finnas krafter, som icke begära någonting bättre än att få öfvertaga aktierna, som jag tror man måste sälja, i fall vi börja på att svälta räf med bolaget. Hvad inträffar då? Jo, då inträffar, att det engelska, i verkligheten engelska bolaget vänder sig till norska regeringen och anhåller om koncession på en bana från Ofoten till svenska riksgränsen och norska regeringen, som icke i detta fall har så stora intressen att skydda, utan tvärtom finner det fördelagtigt att ha en sådan transitobana, lemna sitt bifall härtill.

Så uppträder en vacker dag här den engelske ministern och säger: »här äro ofantligt stora engelska kapital nedlagda uti dessa malmberg, och det har skett på grund af svenska statens lagstiftning. Nu vill ni hindra oss från att tillgodogöra oss dessa kapital, men det kunna vi icke tillåta. Var så god och bygg jernvägen». Då inträffar

det herr Husberg alluderade på i förmiddags. Men det kan i sjelfva verket inträffa något ännu värre. Engelsmännen kunna säga: »var så god och gif grufbolaget koncession på att bygga jernvägen», och då har man ett enskildt jernvägsbolag, som faktiskt är i utländingens bänder. Jag skall icke närmare utmåla alla de politiska följder, som deraf kunna härledas; jag skall blott fästa mig vid en sak, som min gamle vän, professor Sjögren omnämnde i sitt föredrag härom dagen. Han upprullade nemligen för oss en ohygglig tafla af huru denna jernvägsanläggning skulle leda till att de norrländska gruffälten så exploiterades, att de blefve uttömda på en mansålder, och han anförde det varnande Bilbao-exemplet.

Nå, det skrämde icke mig, nemligen under förutsättning, att den här föreliggande saken går igenom. Ty då ligger det i svenska statens hand att förhindra, att mer än 1,200,000 tons malm föras ut om året, och då behöfver ingen sådan exploitering komma i fråga. Men om detta bolag och denna jernväg faktiskt komme att ligga i engelska bänder, ja, då skall er sådan exploitering inträffa, då skola vi här få ett svenskt Bilbao, då skola Norrbottens rikedomar bli uttömda till förmån för utländingen, och icke den nytta vinnas, som vi hoppats kunna erhålla af detta land. Men nu säger man: den svenska regeringen har ju att bevilja eller neka koncession åt detta bolag, och svenska Riksdagen har ju uttalat såsom sin önskan och sin förvissning, att den svenska regeringen icke skall bevilja en sådan koncession. Ja, detta är nog mycket bra, men står bakom begäran om koncession en stormagts hot, är då också svenska Riksdagen beredd att stödja svenska regeringen, om den säger nej till en sådan koncessionsansökan? Den saken måste vi noga tänka på. Det är denna möjlighet, hvilken jag auser vara också en sannolikhet, om icke svenska staten nu tager saken om hand, — det är denna ohyggliga utsigt, som för mig varit det afgörande skälet att gå in på förslaget i den form, som friherre von Otter m. fl. reserverar gifvit detsamma. Jag skall sålunda, herr vice talman, be att få yrka bifall till denna reservation och tillkännagifva, att jag kommer att rösta därför, fastän jag icke gör det med entusiasm, oaktadt jag entusiastiskt ifrar för Norrlands utveckling. Jag afgifver icke min röst med entusiasm, säger jag, och detta därför att de invändningar, som här äro gjorda, för mig hafva mycket stor betydelse. Jag finner det betänkligt att läsa fast så stora kapital och så mycken arbetskraft; jag finner, att det hade varit önskligt, att frågan om statens jordeganderätt till grufvor i allmänhet hade varit på förhand afgjord; jag finner det likaledes önskligt, att man kunnat närmare granska kontraktet, och jag skulle gerna hafva sett, att en noggrannare undersökning verkstälts om huruvida icke en svensk förädlingsindustri kunnat uppstå med tillgodogörande af dessa malmer och om icke en utfartsväg för Luossavaaras malmer kunnat öppnas till Luleå. Visserligen är jag för egen del öfvertygad, att detta senare icke är möjligt, men för vårt lugn hade det i allt fall varit godt att få en närmare utredning härom.

På grund af dessa invändningar har jag, som nämndt, mina betänkligheter, men trots dessa kommer jag att rösta för denna bana,

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gällivare till
riksgränsen.*

(Forts.)

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.*

derför att jag är öfvertygad, att ett bifall dertill nu är en nödvändighet, för så vidt gamla Sverige skall för framtiden hafva fri dispositionsrätt öfver detta vårt framtidsland öfre Norrland.

(Forts)

Herr Ivar Månsson: Då jag inom statsutskottet deltagit i behandlingen af detta ärende och dervid slutit mig till de reservanter, som i hufvudsak velat bifalla Kongl. Maj:ts proposition, så ber jag nu att få säga några ord till belysande af de skäl, som dervid varit för mig bestämmande.

Hvarje gång, då det här i Riksdagen varit fråga om stora jernvägsanläggningar, hafva här uppstått starka meningsskiljaktigheter och strider. Detta är ju icke heller besynnerligt, då frågor af så stor betydelse äro å bane. Jag erinrar mig särskildt striderna angående inköpet af Gellivare—Luleå-banan, som kommit i ett utländskt bolags händer, och hvilka betänkligheter man uttalade häremot, i det man fruktade för följderna af ett sådant steg och ansåg de penningar, som inköpet kräide, vara bortkastade.

Jag erinrar mig vidare mycket väl, såsom jag förut i dag omnämnt, striderna om inköpet af Vestkustbanan och andra dylika strider t. ex. om de stora jernvägsbyggnaderna i Norrland, beträffande hvilka man varit i stor tveksamhet. Vi ha dock sett, att dessa företag icke medfört några faror, utan att allt hittills gått lyckligt.

Nu har Riksdagen förra året till Kongl. Maj:t aflåtit en skrivelse, om hvars innebörd jag tror att ingen bör vara tveksam, så ampla och tydliga äro dess ordalag. Likaledes lemnade Riksdagen åt regeringen ett anseeligt kapital att lyftas redan under år 1897, och då är det väl gifvet, att Riksdagens mening var, att någonting skulle göras och göras så fort som möjligt.

Man har emellertid klandrat regeringen för att denna fråga kommit för snart fram. Jag har hört mycket klander mot regeringen för att den varit för långsam med åtskilliga frågor, men aldrig förr därför, att den kommit för fort fram med någon fråga, och jag tycker, att särskildt efter Riksdagens skrivelse förra året, deri Riksdagen till och med anvisat medel för ändamålet att utgå redan under samma år, bör man icke uttala något klander mot regeringen, därför att frågan kommit för tidigt fram.

Här finnas, mina herrar, enskilde män, som hafva lagt ned stora kapital i detta företag långt der uppe i Norrland för att försöka tillgodogöra landet malmrikedomarne der uppe. Dessa enskilde män få icke själfva bygga banan; det har Riksdagen sagt, att den icke vill vara med om. Nu vill man icke heller, att staten skall bygga banan. Detta är väl dock en något besynnerlig hållning. Visserligen säger man nu, att staten möjligen skall komma att bygga banan om en del år, sedan man förut byggt jernväg till Torneå. Men huru länge dröjer icke detta? Kan man tänka sig, att dessa män, som lagt ned penningar på företaget — och det är icke små summor, om hvilka här är fråga — skola låta sig nöja härmed, och är det icke fara, att de skola afyttra grufvorna till utländingar? Och i så fall tror jag, att vi ha handlat mycket, mycket illa. Vi kunna då här komma i samma läge

som beträffande Luleå—Gellivare-banan, och det tycker jag icke, att man borde önska.

Nu har regeringen lyckats för en gång åstadkomma ett aftal med den norska regeringen. Den har fått uppträda som en mellan-hand mellan det enskilda bolaget och den norska regeringen och, som sagdt, lyckats komma till ett aftal. Mig synes det då vara i högsta grad betänkligt om, när vi nu en gång äro på väg att komma till samförstånd med norrmännen, förslaget skulle afslås af svenska Riksdagen. Hvad skulle väl norrmännen säga om sådant? Jo, förmodligen det, att svenskarne låta nog mycket bra och vänligt tala med sig, men när det kommer till sak, vilja de ingenting göra; de afslå hvad deras egen regering öfverenskommit om. Mina herrar, kan sådant lända till ett fortsatt godt samförstånd mellan de olika rikena? Jag kan icke tro det, och den, som önskar att ett sådant godt samförstånd skall komma till stånd, tror jag bör betänka sig mer än en gång, innan han röstar för afslag i denna fråga.

Hurudant är då detta aftal, som sålunda skulle afslås? Efter hvad jag kunnat se, torde ej några mera betydande anmärkningar mot detsamma kunna framställas, och jag kan försäkra herrarne, att vi inom utskottet hafva sökt att, i den mån vi förstått och våra krafter räckt till, pröfva frågan och nagelfara kontraktets bestämmelser. Herrarne torde också hafva kommit under fund med, att det icke är så illa bevändt med aftalet, om herrarne hört de invändningar, som herr von Friesen framställt mot detsamma. Mig synas de icke hafva varit viktigare än att, om inga värre sådana kunna framställas, man tryggt kan antaga aftalet, sådant det föreligger. Inom utskottet fann man icke heller herr von Friesens anmärkningar vara af den betydelse, att man fann skäl att återremittera ärendet till afdelningen.

Hvad först och främst beträffar anmärkningen att arbetarne skulle komma att bo på bolagets jord, sedan detta af staten fått eganderätt till en del af jorden, så finnes väl intet hinder att reglera detta förhållande i sammanhang med öfverlåtelsen af jorden så, att icke bolaget får mera jord, än hvad det behöfver, och att de, som bygga utom detta område, erhålla fri och egen grund.

Vidare anmärkte herr von Friesen det förhållandet, att de penningar, $1\frac{1}{2}$ million kronor, som bolaget skulle deponera, finge placeras i enskild bankinrättning och icke, såsom han tycktes vilja, i riksbanken, och att vid sådant förhållande denna bankinrättning åter kunde låna ut penningarne till samma personer, som deponerat dem. Men det är väl solklart, att detta uteslutande blir en bankens affär. Om dessa personer komma till banken och vilja låna, måste de väl ställa särskild säkerhet därför. Frågan kommer således endast att gälla bankens soliditet, och detta skall ju Kongl. Maj:t pröfva. Denna omständighet synes mig sålunda icke vara af sådan vikt, att hela frågan därför bör falla.

Ytterligare anmärkte herr von Friesen, att det bestämts, att civilministern och icke Kongl. Maj:t skulle utse det ombud, som skall föra talan för de aktier, som staten skall erhålla, och att det skulle

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.*

(Forts)

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.*

(Forts.)

kunna vara farligt att öfverlemna detta åt civilministern. Jag undrar emellertid, om det ligger i ringaste grad mindre fara deri, att Riksdagen gifver detta uppdrag åt Kongl. Maj:t, än om civilministern af Riksdagen erhåller detta uppdrag. För min del tycker jag, att det ena kan vara ungefär lika betryggande som det andra.

Herr von Friesen hade en ytterligare anmärkning i utskottet, och den gälde sista momentet af 8 §, hvilken anmärkning han der höll mycket på, men den hörde jag icke något af nu. Han har således kommit under fund med, att det icke var någon anmärkning att hålla på. Min tro är, att, om herr von Friesen fått ett par dagar till att fundera på de öfriga anmärkningarna, som han gjort, så skulle äfven dessa hafva försvunnit.

Vidare talade herr von Friesen om, att staten borde hafva försökt att få frågan löst så, att staten skulle få någon royalty eller afgäld af bolaget. Ja, hvem skulle icke hafva önskat det, om det stätt i menskelig magt att komma dit, men dessa män, som nu ega grufvorna, hafva full eganderätt till dem enligt en lag, öfver hvilken vi nu icke ega rätt att bestämma. Staten kan icke taga denna eganderätt ifrån dem, och sålunda kan någon dylik afgäld ej heller ifrågakomma. Derfor hafva vi reseranter trott, att man på ett annat sätt skulle kunna få någon liten afgäld eller en inkomst till statsverket, som motsvarar denna afgäld, och det hafva vi sökt göra genom den ändring i den kongl. propositionen, som vi vidtagit, då vi föreslagit, att det tontal, som staten skulle vara skyldig att frakta, nedsättes från 1,500,000 till 1,200,000 ton. Det är, såsom herrarne finna, en skilnad på 300,000 ton, och då man vet, att frakten emellan till exempel Gellivare och Luleå är 3 kronor pr ton, så gör denna nedsättning en inkomst för statsverket af omkring 800,000 å 900,000 kronor. Vi hafva ansett att, om bolaget kan uppdrifva sin malmexport till en myckenhet af 1,500,000 ton, så bör bolaget kunna betala en sådan fraktafgift, och då har staten fått en afgäld eller en inkomst i dess ställe.

Vidare hafva vi ansett det nödigt att intaga i kontraktet, att inkomsten af all annan frakt, som bolaget får utöfver dessa 1,200,000 ton jemte bränsle med mera för bolagets behof, skall tillfalla statsverket. Med iakttagande af detta tror jag, att man kan vara ense om, att staten kommer att få icke så ringa inkomst af denna bana, under förutsättning naturligtvis, att bolaget kan drifva upp sin afverkning till 1,500,000 ton. Nu har man på senare tider hört talas om, att afverkningen skulle blifva mycket högre, och då är det ju icke omöjligt att tänka sig åtminstone denna siffra 1,500,000 ton, och derigenom skulle staten, utom ränta, amortering och vanliga fraktafgifter, få denna inkomst såsom ett plus. Detta tycker jag vara en så god affär för staten, att jag tror, att man icke behöfver tveka länge för att våga sig på den.

Ett kardinalskäl, som framstälts mot förslaget, är arbetarefrågan, och på denna skulle då hela förslaget falla. Men, mina herrar, jag undrar verkligen, om denna omständighet kan vara så vigtig. Om vi tänka oss, att det skulle behöfvas 3,000 arbetare för jernvägens byggande, och om vi vidare tänka oss, att dessa skulle fördelas på

hela landet, hvilket naturligtvis icke kan inträffa, ty till arbetet komma ju många finnar, norrmän och särskildt norrländingar, men om vi dock skulle tänka oss detta, så befinner det, att vi hafva omkring 2,400 kommuner i riket och det skulle sålunda, när det gäller 2,000 å 3,000 arbetare, blifva ungefär en arbetare för hvarje kommun. Kan det vara något, som skall stjelpa omkull denna sak? Det kan jag icke inse, och för öfrigt vill jag fråga, vilketdera är bättre, antingen att en del folk reser upp till Norrland och der förtjenar penningar, för att sedan komma tillbaka igen, eller att dessa personer för alltid lemna landet och fara till Amerika. Jag tycker, att man med glädje bör se, att den folkmassa, som hvarje år öfvergifver vårt land för att söka arbete i främmande länder, numera betydligt minskats, och att vi nu kunna bjuda vårt folk arbete inom våra egna landa-
mären.

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.*

(Forts.)

Under diskussionen här har det äfven sagts, att vi ovilkorligen skulle bygga denna bana med lånade medel. Hvar står det skrifvet? Om den saken kunna vi besluta huru vi vilja. Vi behöfva efter min uppfattning icke göra det, ty på 1897 års statsreglering hafva vi ett öfverskott af 18 å 20 millioner, och hvad är det som hindrar oss att disponera detta öfverskott för ett sådant ändamål. Riksdagen behöfver således icke låna, om den ej vill det.

Vidare ber jag att få säga några ord angående fästningsfrågan i Norrland. Jag tror att det är till lycka och gagn för båda dessa saker, jernvägsfrågan och fästningsfrågan, att de få behandlas hvar för sig utan att blifva sammankopplade, så att man icke tvingar folk, som vilja hafva jernvägen men icke någon fästning, att rösta för fästningen för att få jernvägen och tvärtom. Jag tycker att det är en välsignelse, att vi hafva fått dessa saker skilda och behandlade hvar för sig.

Mina herrar, då jag anser, att den inkomst från denna bana, som bjudes statsverket, är betryggande, då jag anser garantierna så goda som de stå att få, då jag anser dessa landsdelars stora tillgångar och rikedomar böra komma landet till godo, då jag icke vill, att vi skola visa norrmännen, att vi icke här mena allvarligt, utan tvärtom vill, att vi skola visa dem, att vi stå bakom regeringen och vill stödja den, när den nu lyckligt fått till stånd ett aftal med norrmännen, då jag icke vill på mig taga det ansvar, som skulle följa af ett bleklagdt nej på denna fråga, och då jag anser, att vi nu hafva haft en lugn och för vårt land lycklig regime, samt önskar, att denna måtte, så länge som möjligt fortfara, så skall jag, herr talman, be att få yrka bifall till den reservation, hvarom jag och flere andra hafva förenat oss.

Herr *Åkesson* instämde häruti.

Herr talmannen, hvilken emellertid uppkommit och öfvertagit ledniugen af kammarens förhandlingar, lemnade härefter ordet till

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet von Krusenstjerna, som nu anförde: Med anledning af den anmärkningen, att arbetarne

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.*

(Forts.)

vid Kiirunavaara möjligen skulle få sina bostäder å den mark, som skulle upplåtas med eganderätt till bolaget, och att de sålunda skulle få sina bostäder å ofri grund med alla de missförhållanden, som man befarar deraf skulle blifva en följd, så är jag i tillfälle att till hvad den siste talaren derom anfört lägga den upplysning, att afsigten är att framdeles så ordna, att de kunna förvärfva eganderätt till den mark, derå de vilja uppföra bostäder.

I den af förste landtmätaren upprättade beskrifning, som finnes bilagd den af Kiirunavaara-bolaget till Kongl. Maj:t ingifna ansökning om upplåtelse af hemman, synes detta bland annat. Han talar deri om, att i rå med det föreslagna hemmansområdet finnas betydliga områden af enabanda beskaffenhet som den mark, hvilken är föreslagen till omnämnda hemman, och hvilka äro synnerligen lämpliga och tillräckliga för upplåtelse till bostadsplatser för åtskilliga kategorier, som han uppräknar, och deribland arbetare. Sedan säger han vidare, att denna för nämnda upplåtelser passande mark är af en så betydlig utsträckning, som för framtiden rimligtvis kan erfordras, äfven om hemmanet i fråga utlägges, samt att dessa stora områden dessutom äro lika välbelägna i förhållande till både jernvägssträckan och gruffälten som den till hemmanet afsedda trakten.

Meningen är således, att upplåtelse skulle utverkas äfven till bostadsplatser åt arbetarne alldeles på samma sätt, som nu ganska snart och redan vid denna riksdag kommer att göras vid Gellivare för afhjelpande af de olägenheter, som der uppstått af anledning, att de hithittills saknat eganderätt till byggnadstomterna.

Annu några ord med anledning af ett yttrande från en talare på blekingebänken. Skulle mina ord fallit så, som han återgaf dem, eller att jag skulle hafva uttalat ett klander mot statsutskottets ledamöter för inkonsequens, i ty att de nu skulle hafva afstyrkt hvad de vid förra riksdagen tillstyrkt, vill jag nu säga, att det aldrig varit min mening att fälla ett sådant yttrande. Min mening var att förklara, att, ehuru Riksdagen förra året uttalade sig för en statsbana, så hade statsutskottets ledamöter nu icke böjt sig för detta, utan afstyrkt Kongl. Maj:ts proposition. Att flertalet af statsutskottets ledamöter äfven då hade motsatt sig den kongl. propositionen om ett undersökningsanslag, det hade jag mig väl bekant.

Herr Sjö: Den talare, som först hade ordet i denna fråga på förmiddagen, sade, att om frågan faller, så kommer den åter, och då måhända herrarne skulle hafva varit glada, om man nu hade bifallit den. Hvad som i detta yttrande låg, kunde jag icke uppfatta; huruvida det var ett hot eller en antydning om en fara, derom svärfvar jag i ovisshet, men var det en hemlighet, så har jag naturligtvis icke något anspråk på att få veta den; dock tror jag, att det är bäst och ärligast att i såväl ord som handling strida med blanka vapen och ej, på sätt här skett, beslöja orden. Detta om detta.

De skäl, som jag haft för att icke biträda Kongl. Maj:ts förslag, äro, att jag ansett, att man skulle allt för mycket forcera vårt jernvägsbyggande, derest man bifölle det kongl. förslaget, och att det skulle för landet vara hvarken nyttigt eller lyckligt, att så skedde.

Herr Ivar Månsson har visserligen haft sangviniska förhoppningar och sagt, att man icke skulle behöfva använda mera än vid pass tre tusen arbetare för nästa år. Men hvad skulle då de föreslagna 5,400,000 kronor användas till? Det har jag icke klart för mig, för så vidt man icke skulle gifva arbetarne allt för stor aflöning. Skall man gifva dem tre å fyra kronor om dagen, såsom vanligt är — hos oss är det visserligen mycket mindre — så skulle man väl använda minst två å tre gånger det uppgifna antalet arbetare, och det spelar en betydlig roll, synnerligast om man tager i betraktande det antal arbetare, som drages till statens öfriga arbeten i vårt land.

Jag har också haft stora farhågor med afseende på hvad som här antydts, men som kanske icke borde nämnas, — jag tror emellertid, att det icke kan skada att fästa uppmärksamhet på den fara, som jag anser ligga deri, att man skulle vara skyldig i anledning af en sådan banas anläggande att uppföra en fästning vid Boden. Detta hafva ärligt nog såväl cheferna för landförsvars- uttalat, såsom framtiden som också t. f. chefen för generalstaben uttalat, såsom framgår af den kongl. propositionen, så att vi nu veta detta och kunna bereda oss på, såsom vice ordföranden i statsutskottet nämnde, att nästa år votera om anslag för en fästning der uppe. Jag vill emellertid, i förbigående sagdt, på det bestämdaste protestera emot en sådan fordran, att vi skulle bygga fästningar, derför att vi bygga jernvägar.

Vidare synes det mig, att man skulle mista allt för stora trafikinkomster af den nu trafikerade jernvägen Luleå—Gellivare, ty under det att denna nu lemnar nära åtta procent ränta på anläggningskostnaden, skulle man af denna jernväg, om den nu projekterade banan komme till stånd, erhålla blott fyra procent ränta eller möjligen något mera, beroende af huru mycket, som komme att derå fraktas.

Jag hade också tänkt mig, och det uttalades af fackmän inom utskottet, att man skulle kunna anlägga en förädlingsanstalt i Luleå. Detta har, kan jag säga, hägrat för mig sedan flera år tillbaka. Vi, mina herrar, bo i jernets land, och dock köpa vi från utlandet jern, såsom balkar, skenor och plåt m. m., för ganska ansenliga belopp. Det har förvånat mig mera än en gång, att vi icke hafva företagsamma män i vårt land, som kommit derhän, att de kunnat förädla malmen, så att vi finge inhemskt jern och sluppe köpa jern från utlandet. Detta är för mig sorgligt att omnämna.

Uti det kontrakt, som bilagts den kongl. propositionen, heter det, att på den projekterade jernvägen skulle fraktas för Luossavaara-Kiiruvaara-bolagets räkning en och en half million tons årligen till riksgränsen. Då på denna enspåriga jernväg skulle kunna fraktas så mycket, så synes det mig, att, derest staten byggde en jernväg från Luossavaara och Kiirunavaara till Gellivare, på densamma skulle kunna fraktas lika stort antal ton till Luleå. Då hade man den fördelen, att, om man kunde anlägga förädlingsverk i Luleå, man kunde föra varan förädlad i marknaden. Derigenom beredde man landet en ganska stor vinst och skaffade landets söner tillfälle till arbete. En sådan anordning skulle sålunda blifva mycket mera inkomst-

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.
(Forts.)*

Angående gifvande för landet än den nu ifrågasatta, då man skulle utskeppa anläggning all malm.

Detta har för mig varit så talande skäl, att jag icke kunnat af en statsbana från annat än för närvarande motsätta mig det kongl. förslaget. Jag Gellivare till vet mycket väl, hvilken utgången kommer att blifva, och jag får riksgränsen trösta mig åt hvad som sker. Men jag skall emellertid göra det (Forts.) yrkande, som jag i utskottet biträdt, nemligen om bifall till utskottets hemställan.

Herr Waldenström: Herr talman, mina herrar! Den ärade vice ordföranden i statsutskottet anmärkte, om jag förstod honom rätt, emot den förste talaren i dag, att det ej vore konsekvent att förra riksdagen tala och rösta för koncession och vid denna riksdag tala för statsbana. Jag skall i anledning häraf säga, att äfven jag i fjol röstade för koncession, och att jag i år kommer att rösta för statsbana. Och deri ser jag ingen inkonsequens alls. Det var visserligen icke för *koncession såsom sådan*, vi röstade i fjol, i fall de andra röstade af samma bevekelsegrunder som jag, utan *för att få en bana till stånd*. Hade vi kunnat få en bana till stånd genom koncession, så hade vi velat det. Kunna vi få en bana till stånd såsom statsbana, så vilja vi det så mycket hellre. Och det är full konsekvens i det.

Vidare sade vice ordföranden i statsutskottet ett ord, som förvånade mig mycket. Här i sitt betänkande har statsutskottet anmärkt, att en sådan bana som denna skulle draga från öfriga delar af Sverige så mycket arbetskrafter, att jordbruket komme att lida deraf. Deremot upplyste herr Husberg, att detta vore alldeles missstag, enär det på grund af föregående erfarenheter från Gellivarebanans byggande vore antagligt, att arbetarne der uppe skulle till allra största delen blifva norrländingar och en del finnar. Men då sade vice ordföranden i statsutskottet: »der ha vi det, utländska arbetare skola också komma in och förtjena penningar på detta företag!» Alltså: är det fråga om att använda inhemska arbetare, så är det ej bra, ty de dragas från jordbruket, som derigenom vållas skada; komma åter utländska arbetare och hjälpa till, så är det icke heller bra, ty då förtjena de penningar här på svenskt arbete, och det är ju illa. Nej, huru man än ställer sig, så är det ej bra, då det är fråga om en sak, som man icke vill.

Man kan anföra skäl för en protektionism, mina herrar, som söker förbindra införsel af främmande gods att konkurrera med den inhemska fabrikationen. Men så vidt jag förstår, kan man absolut icke anföra något rimligt skäl för en protektionism, som sätter sig emot att tillvarataga det egna landets hjälpkällor för att derigenom befördra landets utveckling — allra minst kan man kalla sådant för patriotism.

Nu kan man invända, att det egentligen icke är protektionism, som det här är fråga om. Men jag svarar, att det är så pass mycket protektionism, som det gerna kan vara. Statsutskottets ordande om arbetareförhållandena visa det, och ännu mera hvad statsutskottet talar derom, att våra verkstäder nu äro så upptagna, att de ej skulle

kunna leverera all den rullande materiel, som behöfdes och hvilken därför måste tagas från utlandet, — detta, säger utskottet, »till stor skada för den svenska industrien.» Jag har aldrig sett protektionismen framträda mer ohöjld. Det skulle sålunda räknas den svenska industrien till skada, hvad vi i maskinväg hittills tagit in från andra land, därför att vi ej kunnat eller haft tid att producera det sjelfva! Är det verkligen någon af herrarne, som tror på sådant nonsens? Allra minst tror jag, att utskottet tror det, fastän det säger så.

Det är ett litet ord i utskottets betänkande, som jag särskildt vill fästa uppmärksamhet på. Det står på sid. 44 i tredje stycket, der det heter: »Genom hvad förut i detta ärende förekommit är det satt utom all fråga, att denna jernväg, *derest* den en gång skall komma till utförande» etc. Jag ber att få betona det lilla ordet *derest*. Utskottet uttalar dermed helt öppet en antydning, att denna bana kanske aldrig bör komma till stånd, trots den utomordentligt stora betydelse Riksdagen i sin skrifvelse till Kongl. Maj:t i fjol tillerkände densamma. Det är sålunda icke blott fråga om uppskof på ett eller annat år, såsom herr von Friesen tycktes mena, nej det sättes verkligen i fråga, om banan *någonsin* skall komma till stånd.

Jag tänker mig, mina herrar, att det komme i fråga i någon annan landsdel i Sverige att anlägga en statsbana. Jag tänker mig, att i den landsdelen finnes ett bolag, som garanterade denna statsbana: 1:o) att bolaget betalade alla trafikomkostnader, 2:o) att bolaget skulle ersätta all förlust, som banan kunde komma att lida på annan trafik, 3:o) att bolaget betalade alla banans underhållskostnader, och 4:o) ofvanpå alltsammans att bolaget skulle betala 3,8 procent på anläggningskostnaden, och det ej blott den ursprungliga anläggningskostnaden, utan äfven den, som derefter kunde komma att å banan nedläggas. Jag undrar om någon af herrarne skulle anse Riksdagen böra afslå en kongl. proposition om anläggande af den banan. Och om Riksdagen afsloge densamme, så undrar jag, huru många utom Riksdagen det vore, som skulle anse sig pligtiga att hålla oss för riktigt normala. Men när det gäller Norrbotten, då går det an. Jag vet dock ej, hvarför det skall vara annorlunda i Norrbotten än annorstädes.

Nu säger man, att 3,8 procent är för litet; och man frågar, om staten icke under tjugu år skall få mera än 3,8 procent. Men är då 3,8 procent nettobehållning någon småsak? Jag har här jernvägsstyrelsens berättelse för år 1896. Den utvisar, att banan Boden—Bräcke med bibanor under år 1896, då den dock i ekonomiskt afseende stätt bättre än något föregående år, haft en trafikinkomst, som motsvarar 0,48 percent *förlust*. Den norrländska tvärbanan har år 1896 haft en vinst af 1,02 procent, banan Ånge—Storvik en vinst om 1,32 procent, banan Ljusdal—Hudiksvall en vinst om 1,44 procent, banan Storvik—Stockholms central en vinst om 3,73 procent o. s. v. In alles har under år 1896 hela Sveriges statsbanenät skaffat staten en nettobehållning på 3,84 procent; det vill säga: *efter alla dessa många årens arbete* har det *kommit upp* till en sådan nettobehållning, som bolaget med afseende på den nu ifrågasatta banan skall svara för

Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.

(Forts.)

Angående från första året af dess tillkomst. Jag tror, att herrarne vid denna anläggning jämförelse skola finna, att 3,8 procent icke är något att förakta.

af en stats- Men stannar det verkligen vid blott 3,8 procent? Nej, dertill bana från kommer vidare den stora motsedda fisktransporten ifrån Norge, dels Gellivare till öfver till Sverige, dels till Ryssland. Redan förut — om jag minnes riksgränsen. rätt, äfven i statsrådsprotokollet — hafva de religiösa förhållanden i Ryssland päpekat, som göra, att Ryssland behöfver ofantligt stora kvantiteter fisk — det är de många fastedagarne. Och då det nu är antagligt, för att ej säga säkert, att den heliga synodens prokurator — herrarne kända honom; han heter Pobedonostzew — som är mycket kraftigare än sina kolleger i Sverige, säkert skall lyckas förhindra uppkomsten af en frikyrklig rörelse, som skulle kasta omkull de der fastedagarne samt med annan kyrklig slentrian, så är det att motse, att denna fisktrafik får fortsätta i fred under en öfverskådlig framtid — i fall Pobedonostzew får lefva. Dertill kommer än ytterligare all persontrafik på denna bana samt all lokaltrafik, för att icke tala om trafiken från Ryssland till vesterhafvet under den tid, då sjöfarten på Östersjön är stängd; och då man vet, hvad redan förut är sagdt, att trafiken på Gellivare-banan utom malmtransporten lemnar staten en ärlig vinst på 300,000 kronor, så kan man väl med all säkerhet beräkna, att Ofoten-banan skall komma att lemna åtminstone samma belopp. När nu detta motsvarar 1½ procent af anläggningskapitalet, så blir summan af 3,8 samt 1,5 ej mindre än 5,3 procent och det, må man säga, är god affär, när staten för sina penningar sjelf betalar endast 3 procent. Inom 20 à 25 år har staten banan för alldeles ingenting, äfven om inga andra inkomster tillflöte. Men härtill kommer ytterligare, att reservanterna nedsatt statens skyldighet att för denna betalning transportera malm från 1½ millioner tons till 1,200,000 tons. Det är en skillnad på 300,000 tons. Om jag nu antager, att frakten från Luossavaara och Kiirunavaara till riksgränsen kan gå till 2 kronor pr ton, så gör det 600,000 kronor eller icke mindre än 3 procent på anläggningskostnaden.

Men ännu är det ej slut. Härtill kommer turisttrafiken, som icke torde vara alldeles att förakta. Det är att motse, enligt min och mängas tanke, att den stora turistström, som om sommaren drager sig efter norska kusten upp till Nordkap, skall på återvägen stiga af vid Ofoten och passera våra lappmarker. Sedan hafva dessa passagerare våra sköna elfvar, Lule elf, Indalselven och Ängermancliven; och kunna de motstå frestelsen af dem, måste de i alla fall passera ned öfver Stockholm, och det gör pengar för landet. Denna ström är nemligen en guldförande flod, den spiller pengar öfver allt, hvar den far fram.

Hvad nu Gellivare—Luleå-banan beträffar, tror jag för min enskilda del icke, att den kommer att lida någon skada, utan tvärtom att den nya norska banan skall tillföra densamma ett högst anseeligt trafiktillskott.

Om tillgången på malm är mycket redan taladt och ännu mer skrifvet. Och derom kau sägas: hvad man nu känner till, är tillräckligt, och hvad man icke känner till, är kauske ändå mer tillräckligt för att göra banan nödvändig. Jag skall meddela herrarne

något ur en skrift af en af våra statsgeologer, d:r Svenonius. Han säger: år 1704 talas första gången om Gellivare malmberg; den som då omnämner detsamma är en bergmästare i en embetsberättelse, och han meddelar, att berget innehåller jernmalmsgång »1½ famn bred och ett temligt stycke lång». Den föreställningen hade man om Gellivare malmberg då, ty man kände icke, huru det verkligen förhöll sig. Jag förmodar, att hvad vi nu känna af lappmarkens malmtillgångar motsvarar verkligheten ungefär så som den der beskrifningen på Gellivare malmberg visat sig motsvara verkligheten. Det är nemligen att märka, att vi här ej hafva att räkna blott med Kiirunavaara och Luossavaara. Statsgeologen Svenonius säger i samma bok, att ensamt »inom Jukkasjärvi socken finnas dessutom följande jernmalmsfält: Svappavaara, Junosuando—Masugusby, Leppäkoski, Soutuvaara, Nakerijoki och möjligen ytterligare några flera». Dertill kommer, att mineraltillgångarne deruppe icke inskränka sig blott till jernmalm. Der finnas högst betydliga tillgångar äfven på kopparmalm. Och doktor Svenonius upplyser, att det under de senare årens detaljerade undersökningar lär hafva visat sig, att en del af denna malm har en *medelhalt* af 55 procent koppar, en annan del 15—20—30 procent. »Till jemförelse med andra mera bekanta fält», tillägger han, »må nämnas, att medelkopparhalten hos den brutna malmen är: vid Falun 3—4 procent, vid Røros (i Norge) 5 procent, vid Sulitelma (i Norge) 4—7 procent samt vid Ätvidaberg 3 procent.» Man har således att räkna äfven med dessa malmer.

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.
(Forts.)*

Men äfven om man icke hade det, utan vore inskränkt till Kiirunavaara och Luossavaara, så är hvad som der synes och ligger ofvan jord omkring 233 millioner tons jernmalm af exempellös jernhalt. Men hvad ligger sedan *under* jord? Våra grufvor i södra Sverige ligga ju under jord allesammans, och hvad som finnes der uppe i Kiirunavaara och Luossavaara under jord får man se, när man tömt ut de 233 millionerna. Och nog synes det märkvärdigt, om all malm skulle ligga ofvan jord *der* och all malm *här nere* i mellersta Sverige under jord. Det anser jag alls icke antagligt, fastän jag ej är grufkarl.

Hvad betyder det emellertid att föra ned till hafvet 1½ millioner tons om året? Det betyder så mycket som att det skulle gå öfver hufvud taget 200 vagnar om dagen, lastade med 25 tons hvar. Som herrarne veta, äro vagnarne deruppe kolossala. Medan vagnarne här nere lasta 10 å 11 tons, lasta de deruppe 25. Det skulle således erfordras, att 10 tunga tåg, hvar ett och ett dragande 20 sådana vagnar, om dagen ginge bort från Luossavaara, och 10 tåg dels tomma, dels lastade med annat gods komme tillbaka dit. Och huru länge skulle man få hålla på på detta sätt för att bli af med de 233 millioner tons? Det skulle räcka i mer än 150 år! Och sedan skulle man hafva att taga till det, som låge under jord, och det som kunde upptäckas i andra fjell.

Jag vill hemställa till eder, mina herrar, om det skulle vara rimligt att nu för hvarjehanda småsakers skull afslå — ty, tro mig, derom är det egentligen fråga — afslå byggandet af denna statsbana. Nej, min tro är, att Andra Kammaren och Riksdagen skall gå in på förslaget. Jag vill därför, herr talman, yrka bifall till reservationen.

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gällivare till
riksgränsen.*

(Forts.)

Herr Crusebjörn: Då jag förliden riksdag vid behandlingen af denna fråga hade ordet och yttrade mig rätt vidlyftigt, hade jag icke i dag tänkt uttala mig i ämnet. Emellertid hafva här satts i fråga så vidlyftiga försvarsanstalter såsom en följd af tillkomsten af denna bana, att jag ansett mig uppfordrad att i någon mån belysa förhållandet ifrån försvarssynpunkt. Ingen torde kunna misstänka mig att icke vilja vara väl aktsam om öfre Norrlands försvar. Jag har vid hvarje tillfälle framhållit, huru angeläget det är att i den vägen tänka på det nordligaste Sverige, emedan vi, efter min mening, der hafva vår ömtåligaste punkt. Jag har ock särskildt vid frågan om stambanans utdragande från Boden upp till finska gränsen framhållit, huru nödvändigt det var, innan man fattade ett beslut i den vägen, att det fasta försvaret i Norrbotten tillgodosågs. Men, mina herrar, det är en otrolig skilnad på vigten och betydelsen att ordna ett dylikt, då det är fråga om jernväg till finska gränsen och då det är fråga om den nu projekterade banan. Jag vågar påstå, att i fråga om nuvarande bana man icke har rättighet att sätta som *vilkor* fästningars byggande. Den ärade talare, som nu förde oss in på alla de försvarsanstalter, som han har uppräknat och hvilka han i millioner värderat till, jag tror, väl ett hundra och deröfver, stödde sig dervid på militära auktoriteter, särskildt på t. f. chefen för generalstaben, En annan talare, som först af alla berörde frågan om försvarsanstalternas sammanhang med denna bana, berömde de norska militära myndigheterna för den utredning de lemnat i stortingspropositionen rörande denna bana. Jag har tagit del af de norska militärmyndigheternas yttrande, och det är mycket kort. De hafva endast hållit sig till den sak, som var fråga om, och jag skulle varit glad, om de svenska militära myndigheterna äfven hade vid sitt yttrande om denna bana hållit sig uteslutande till denna och ingenting annat. Men så är icke förhållandet, utan t. f. chefen för generalstaben har ingått i vidlyftiga betraktelser, huru Norrbotten skulle försvaras i den mån som Norrbotten utvecklar sig på alla områden. När Norrbotten, säger han, vinner stor utveckling och blir af mycken betydelse i vårt land och sålunda äfven skulle blifva en eitersträfvansvärd eröfring för en främmande stat, måste vi tänka på att förstärka försvaret i ena och andra riktningen och vidtaga vissa åtgärder. Då sätter han i fråga att bygga en inre jernväg ifrån mellersta Sverige och upp till Norrbotten. Då sätter han i fråga, att vi skulle hafva en särskild flottstation vid öfre Bottniska viken med flytande försvar för att trygga vår kust der uppe. Vidare sätter han i fråga, att det fasta försvaret skall varda tillgodosedt och nödiga reservtrupper skola bildas såväl der som i hela riket, för att man skall kunna med mera lugn afsända trupper dit upp från södra och mellersta Sverige. Ja, tänka vi nu på hvar och en af dessa saker, finna vi ju snart orimligheten af att, för att bygga denna bana, man först skulle bygga en bana från Dalarne genom Herjedalen, Jemtland och Vesterbotten upp till Norrbotten. Icke är det rimligt, att den nu ifrågavarande banan skulle betinga en sådan bana. Lika litet kan det vara rimligt, att tillkomsten af denna bana skulle betinga en utveckling af vårt sjöförsvar i norra delen af Bottniska viken. Icke kan väl heller tillkomsten af denna bana be-

tinga, att reservtrupper nere i landet uppsättas för att ersätta de stridskrafter, som kunna blifva förskjutna dit upp. Det tåkan väl hvar och en, som vill tänka på saken, klart förstå, och t. f. generalstabschefen har icke heller sagt detta, utan han har sagt, att i den mån som befolkningens antal och välståndet ökades i denna provins, och densamma blefve mer tillgänglig för militära operationer, i samma mån behöfde alla dessa anordningar tillkomma så småningom, jem-sides med utvecklingen. Han fäster särskildt uppmärksamheten på detta.

Hvad nu fästningens tillkomst beträffar, så yttrar han, liksom statsrådet och chefen för kongl. landtförsvarsdepartementet, att detta är en mycket vigtig sak, som framför allt bör verkställas, men han säger icke, att detta skulle bero särskildt på denna banas tillkomst, utan af samma skäl som öfriga fästningars anläggande. Det finnes dock ett mycket vigtigare skäl, som gör denna fästningsfråga mera aktuel, nemligen det, att en bana är utstakad från Boden till finska gränsen, och det säger jag ännu en gång, att man bör väl sörja för denna fästnings tillkomst, innan man gör denna sammanslutning med den finska banan. Således vill jag påstå, att man icke gör rätt att sätta frågan om fästningens byggande i samband med denna bana. Jag önskar mycket fästningens tillkomst, och jag håller hårdt på den, men rätt skall vara rätt, och dessa två saker höra strängt taget icke i hop, åtminstone tar jag distans från en sådan uppfattning. Nej, jag vågar påstå, liksom jag gjorde förlidet år, att denna bana medför stor fördel för försvaret af Norrbotten, äfven en direkt militärisk fördel, och det är nemligen den, att på denna bana, i all synnerhet innan vi hafva en inre jernväg, kunna förnödenheter föras från Ofoten öfver till Norrbotten. På denna bana kunna äfven hjälptrupper komma in. Vi veta ju, att sådana kunna vi hafva rätt att påkalla från Norge. Det finnes kanske många, som tänka att på grund af den missstämning, som nu förekommer emellan de båda brödräfolken, detta ej vore så säkert, men min öfvertygelse är, att ingenting samman-sluter så folken, som då verklig fara hotar. Då komma nog de norska trupperna. Och, för öfrigt, då det blir fråga om storpolitiska saker, hvem vet, om vi icke då äfven från andra håll kunna påräkna allierade. För sådant fall är det min fasta öfvertygelse, att denna bana skulle vara till stor lycka för försvaret af den nordligaste delen af vårt land, men framför allt kommer denna bana att på alla möjliga sätt bidraga till Norrbottens utveckling, och med denna utveckling följer tillvext i folkmängd och tillvext i välstånd. Jag säger, såsom Riksdagen förlidet år skref till Kongl. Maj:t: att det är ett vilkor för ett framgångsrikt försvar af Norrland, att der finnes en talrik och burgen bofast befolkning, som kan uppställa en större trupp-kontingent än för närvarande, hvarigenom afsändandet af trupper dit från andra landsdelar till dessas fara kan inskränkas».

Deruti ligger banans kanske allra förnämsta fördel från militär synpunkt. Jag vill tillägga, att då denna bana kan medföra så stora förmåner för utvecklingen af norra Sverige och inbringa till landet så stora rikedomar, som hela landet finge nytta af, samt således stärka vår förmåga i såväl ena som andra afseendet och icke minst var förmåga att försvara oss, då måste det synas bra besynnerligt

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.*

(Forts.)

Angående anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen. att vilja hindra denna banas tillkomst med stöd deraf, att så mycket annat till följd af banan skulle behöfva göras för försvaret af Norrbotten och att man först bör invänta dettas tillkomst.

Det är för mig alldeles tydligt, att man icke får handtera militära argument så, att man åstadkommer stillestånd i stället för utveckling.

(Forts.) Jag anhåller att få yrka bifall till reservanternas hemställan.

Herr Lindhagen: Herr talman! De fleste af kammarens ledamöter, som förra året röstade för bifall till Kongl. Maj:ts proposition om anslag till undersökning för byggande af denna bana, besjälades utan tvifvel af den önskan, att så snart som möjligt en bana skulle komma till stånd i dessa trakter. Men man önskade en statsbana af vissa skäl, som då ansågos bindande, och jag tror, att det skall vara svårt att jäfva, att denna åsigt icke var riktig, ty nu kan man finna, huru mycket staten har förhållandena deruppe i sin hand just genom denna bana. Och det gäller sålunda att, medan tid är, begagna magten på ett för staten förmånligt, men på samma gång för bolaget billigt sätt.

När därför Kongl. Maj:ts proposition om anslag till byggande af statsbana inkom till denna Riksdag, väckte det tillfredsställelse hos oss alla, som önskade snart få banan till stånd, ty för mig åtminstone står det klart, att banan bör gifva en lyftning för landet, och personligen gläder jag mig öfver hvarje nytt tillfälle, som yppar sig för de svenska och norska folken, att, med förbigående af sina politici, direkt räcka hvarandra handen och finna föreningsband i gemensamma intressen.

Nu kan det emellertid ej annat än i viss mån verka nedstämande, att då saken verkligen kommit före och man vill grundligt dryfta densamma, så är frågan lagd i ett sådant läge, att den, som vill hafva banan till stånd, men också se objektivt på frågans detaljer, icke kan göra detta senare. Det är dock att märka, att detta är den första gången som denna stora fråga föreligger uti alla sina detaljer, och det är bra hårdt, att Riksdagen då icke skall hafva tillfälle att noga och efter öfvertygelse pröfva, huruvida frågan tarfvar ytterligare utredning eller ändring i någon af dessa detaljer, äfven om till äfventyrs därför skulle krävas till och med ett års uppskof. Jag kan ej heller förstå, att det skulle föreligga något så obilligt norskt anspråk, att norrmännen skulle finna det orimligt och obefogadt, att vi, som hafva större och trassligare intressen att tillvarata, finge tillräcklig tid att på ett för framtiden mera betryggande sätt göra upp med vårt bolag äfven om norska Stortinget och regeringen till följd deraf fingo vänta ännu ett år. Saken föreligger emellertid nu så, att detta till följd af statsutskottets nihilism och andra anledningar icke kan ske, och därför återstår ej något annat än att redan nu kasta sig in på afgörandet af frågan, huru outredd den än ur vissa synpunkter tyckes vara.

Då måste jag för min del säga, att vid begrundandet af kontraktet mellan staten och bolaget har jag icke kunnat undgå att finna, att statens befogade anspråk blifvit synnerligen lamt tillvarata i detsamma.

Jag fäster mig härvid icke så mycket vid alla de omtalade garantierna, ty för mig är företagets soliditet den hufvudsakligaste tryggheten, och jag litar på de sakkunnige, som bibringat mig den öfvertygelsen, att företaget har framtid. Man förstår ju äfven, att ett företag, som är baserad på tillvaron af dessa stora malmberg, hvilka sakna motstycke i hela Europa, måste, om det skötes ordentligt, vara ett solidt företag. Alla dessa garantier betyda därför öfver hufvud taget så litet, så väl för staten som för bolaget. Särskildt framhållas behöfver blott en punkt, om hvilken, såsom redan påpekats af en föregående talare, det kan sägas, att må hända garantier derigenom egentligen blifvit staten beröfvade, nemligen den bestämelsen, hvilken, såsom vi fått veta, är byggd på förutsättningen, att kronomark skall framdeles med *eganderätt* öfverlätas till bolaget. Det är ju af vigt, att staten i största möjliga utsträckning har förhållandena i sin hand, och därför är den frågan väl värd att öfvervägas, huruvida det icke är med statens intressen mera förenligt att de områden, å hvilka bolaget ämnar uppföra arbetarebostäder och andra byggnader, icke få med *eganderätt* upplätas till bolaget. Svenska och norska regeringarne hafva i detta afseende ställt sig på diametralt motsatta ståndpunkter. Jag känner ej de förhållanden, som betingat de olika uppfattningarna, men det tränger sig på mig, att denna fråga är oklar och outredd.

Hvad nu angår kontraktets realitet, hvilken för mig är hufvudsaken, så frapperas man af, att staten visserligen har sökt skaffa sig garantier mot förlust, men att å andra sidan all vinst tillfaller uteslutande bolaget. Härvidlag måste man dock fråga sig, om detta är en skäligen anordning, när staten och bolaget gå i kompani om ifrågasvarande affär. Nej! Jag för min del anser, att i kontraktet bort inflyta en bestämmelse till, hvarigenom staten äfven tillförsäkrats viss del i blifvande vinst, och grunderna därför skall jag i korthet angifva.

Första frågan, som då framställer sig, är den: *har bolaget att vänta en så stor vinst, att det skäligen kan ifrågasättas, att bolaget bör afstå något af denna vinst.*

Ja, såsom vi på förmiddagen hörde, sökte herr Fredholm ådagalägga, att redan under första åren staten skulle få för liten del af vinsten. Men jag tänker ej så mycket på förhållandet under de närmaste åren, utan mest på det ostridiga förhållandet, att detta är en framtidsaffär, som man måste ställa så, att den lägges i sitt rätta läge för *framtiden*. I statsrådsprotokollet står det att malmstillgångarne äro, praktiskt sedt, hardt när obegränsade, och alla känna ju dessa malmbergs storartade betydelse. Vi veta också, att bolaget med uppräckt händer velat på egen bekostnad bygga jernvägen och skänka 2 millioner kronor till befästningar. Allt detta talar ju för, att bolaget sjelft har en lysande uppfattning om affärens framgång. Också är det för mig åtminstone alldeles klart och tydligt, att denna fråga icke skulle ansetts så stor och behandlats så känsligt, om det icke i grund och botten gälde också en strid om mycket, mycket penningar. Man måste sålunda utgå från den uppfattningen, att det är sannolikt,

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.
(Forts.)*

Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gällivare till att få del i nämnda vinst;
riksgränsen.

och i hvarje händelse möjligt, att åtminstone i en framtid uppstår en mycket stor vinst för bolaget.

Nästa fråga är då den, *om staten har något befogadt anspråk på Gällivare till att få del i nämnda vinst*; och derpå hänger det.

(Forts.) Det bör då först erinras, att dessa malmtillgångar ligga på kronan tillhörig mark. Genom kongl. kungörelsen den 19 augusti 1889 förbehöll sig kronan jordegareätt till alla fyndigheter i Norrbotten, hvilka inmutades efter den dagen. Nu är emellertid olyckan den, att inmutningen af ifrågavarande fyndigheter skett före 1889, och kronan har sålunda formelt icke förbehållit sig jordegareandel i dessa. Saken ställer sig sålunda på det sättet, att kronan har jordegareandel i de minst värdefulla malmtillgångarne i Norrbotten, men i de ostridigt mest värdefulla skulle staten ej ha någon rätt att tillgodogöra sig jordegareandel.

Nu kan i alla fall sägas, att lagstiftningen om inmutning icke afsåg att bereda tillfälle för enskilda svenska medborgare att gratis lägga sig till med så stora nationella rikedomar som dessa, hvilket endast med nutida hjälpmedel blifvit möjligt. Att staten icke tänkt på detta, beror bland annat just derpå, att dessa malmberg ligga så aflägsat, att man icke föreställt sig att man skulle kunna tillgodogöra sig desamma. Men då påstår jag, att just detta isolerade läge varit ett naturligt värn för statens i lagen så illa tillgodosedda rättigheter. Bolaget har faktiskt icke fått bergen med bättre rätt, än de ligga der, och kan icke tillgodogöra sig dem under annan förutsättning, än att det får utiartsvägar öfver kronomark. Kronan måste alltså bistå bolaget, för att det skall kunna komma i besittning af dessa skatter; och då har kronan ju en faktisk såväl som en moralisk rätt, som bör kunna gälla mer än bolagets formella. Kronan kan då med fog göra anspråk på en del af vinsten såsom ersättning för sin jordegareandel. Bolagets åtkomst beror ju i viss mån på en slump, men slumpen bör få bestämma endast i småsaker och icke i fråga om så stora rikedomar som dem, hvilka det här gäller att exploitera.

Den sista frågan blir då den, *i hvad form staten skall tillgodogöra sig andel i vinsten*.

Enligt min mening bör detta ske genom att i kontraktet mellan staten och bolaget intaga en bestämmelse, om att jordegareandel skall i viss mån tillkomma svenska staten äfven beträffande dessa fyndigheter, oaktadt inmutningarne skett före 1889. Herr Ivar Månsson sade visserligen, att man tyvärr var afklippt från all möjlighet att stipulera något sådant. Men den satsen gäller ju, att förord bryter lag, och jag kan därför alls icke finna, hvilket hinder möter, att det i kontraktet mellan bolaget och staten intages den bestämmelsen, att med dessa malmfyndigheter skall i fråga om statens jordegareandel förfaras på samma sätt som med öfriga malmfyndigheter i Norrbotten. En sådan öfverenskommelse skulle ju vara absolut bindande, och saken vore på detta sätt klarerad.

Alla, som äro mot saken och önska att bolaget skall behålla äfven hela jordegareandelen, skynda sig visserligen att anförä, att det går mycket bra att i framtiden ställa det på ett för staten fördelaktigt sätt, då ju staten har magt öfver fraktaxorna och sålunda

på den vägen kan taga igen hvad den mister genom att icke nu göra några anspråk på jordegareandel gällande. Men det är alldeles klart och tydligt, att denna affär från början måste startas i den rigtning, som man vill ha den. Detta är ock frambället i den norska stortingspropositionen. Det påpekas der, att norska staten måste se upp vid frågans klarerande och redan från början på rätt sätt tillvarataga sina intressen. Om man skjuter upp denna sak till 23 år härefter, eller längre, så inträffar det, att aktierna då spekulerats upp till höga värden; och det blir då mycket stora och mäktiga enskilda intressen, som sätta sig emot åtgärder, genom hvilka staten kunde beredas fördelar. Opinionen är för öfrigt emot höga fraktsatser. Och sätter staten frakttaxorna för bolaget högt för att på detta sätt taga igen hvad den förlorat, så kan man icke begära, att icke äfven norska staten skall höja taxorna till samma belopp på sin bana, ehuru norska staten icke kan anses hafva någon rätt att draga vinst af svenska statens regalrätt. Det synes mig derfor klart, att man från början måste fastslå den enda rätta och hållbara utgångspunkten. Sedan blir det för sent att ändra sig.

*Angående
anläggning
af ea stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.*

(Forts.)

Sälunda borde enligt mitt förmenande något i förutnämnda syfte införas i kontraktet, och den vanliga formen därför vore antingen att yrka afslag å den kongl. propositionen för att få frågan rätt utredd till nästa år, eller ock att yrka återremiss till utskottet. Men nu är det verkligen så, att man måste fråga sig, huruvida det här vid lag tjenar något till att yrka afslag eller återremiss för erhållande af saklig utredning af en angelägenhet, som icke vidare kan sägas få i sina detaljer sakligt prövas, därför att ställningen är sådan den är. Då återstår icke annat än att göra ett direkt yrkande. Och då man här gör anspråk på, att kammaren på rak arm skall antaga regeringens förslag i denna viktiga fråga, så må det ej anses såsom alldeles för ohemult af mig ifrågasätta, att kammaren nu skulle kunna fatta beslut i fråga om ett sådant yrkande.

Jag vill då nämna, att jag ämnar framställa ett yrkande, gående i den rigtning, att jordegareandel skall tillkomma staten i dessa fyndigheter, oaktadt inmutningarne skett före 1889. Men jag vill göra två begränsningar. För det första den, att denna rätt skall inträda endast från den tid, att kontraktet blifvit uppsagdt eller af annan anledning upphört att gälla. ty det är klart, att eljest en sådan bestämmelse skulle konfundera de bestämmelser, som nu finnas. Men när kontraktet upphört att gälla, så blir allt kaos. Då kan man bygga på nytt, på hvilka principer man vill och sälunda äfven på denna. Vidare vill jag föreslå den inskränknigen, att ersättning för jordegareandel icke skall få tagas af den första millionen tons, som brytes. Jag har en känsla af, att detta möjligtvis är för liberalt, men då saken är outredd, gäller det att ställa sig på en principiell hållbar ståndpunkt. Hela affären är kalkylerad på en malmbrytning af en million tons; och om då en sådan myckenhet undantages, kan man bestämdt påstå, att det bör gå i hop på alla håll och äfven för bolaget. Genom en sådan anordning skulle bolaget få minst 23 långa år att rundligen konsolidera sin affär och vidare få för all framtid en förmånlig och betryggande basis att bygga på uteslutande

Angående anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen. för egen del, nemligen dessa 1 million tons. Och dertill kommer, att när staten framdeles någon gång ingrepe för att göra sig till godo den jordegareandel, hvartill den med dessa inskränkningar hade rätt, så behöfde man icke befara, att staten skulle förfara obilligt, helst det icke heller vore med dess intressen förenligt att göra så, enär jernvägen är beroende af att bolagets affärer gå bra i hop.

(Forts.)

Nu framställer jag naturligtvis detta yrkande icke därför, att jag tror att det skall gå igenom. Men jag har trott, att det kunde vara af viss betydelse, att ett sådant yrkande framkommer under debatten och blir föremål för kammarens beslut. Ty när man en gång i framtiden, såsom jag tror, måhända kommer att bittert ångra hvad vi nu försummat, så kan det vara godt att slippa gräma sig öfver en blunder, utan åtminstone ega den trösten, att det dock var med full öfverläggning som 1898 års Riksdag aflände lapdet en stor inkomstkälla, hvilken rätteligen tillkom detsamma.

På grund af hvad jag nu anfört skall jag, herr talman, be att få att få yrka bifall till reservanternas förslag, dock med det tillägg, att i kontraktet mellan staten och bolaget ytterligare inflyter en särskild § af följande lydelse: »*Staten berättigas att, på sätt staten eger bestämma, årligen tillgodogöra sig jordegareandel uti bolagets ifrågavarande å kronans mark inmutade fyndigheter, oafsedt att inmutningarna egt rum före utfärdandet af kongl. kungörelsen den 19 augusti 1889. Dock eger staten begagna sig af denna rätt först från och med den tid stadgandena i §§ 2—5 efter uppsägning eller annorledes upphört att gälla samt allenast i fråga om den malmbrytning, som öfverskjuter en million tons om året.*»

Jag anhåller, herr talman, om proposition på detta mitt yrkande.

Häruti instämde herrar *Pantzarhielm* och *Höjer*.

Herr Kardell: Herr talman, mina herrar! Det gäller här utan tvifvel ett stort företag, det gäller frågan att under svensk odling lägga ett stort område, nemligen öfre lappmarken, som för närvarade till åtminstone största delen är en ödemark. Det kan väl icke blifva tu tal om, att icke Ofoten-banan skulle framkalla lif och rörelse i dessa trakter, draga dit kolonister, der åstadkomma industri och åtminstone till en viss grad boskapsskötsel och på detta sätt blifva till gagn icke blott för dessa trakter, utan för hela landet. Jag har svårt att fatta, att det är så många, som sätta sig emot detta företag, men det är dock ett ledsamt faktum, att så är.

Många skäl hafva här anförts mot byggandet af denna bana. De hafva blifvit till större delen vederlagda af föregående talare, och jag skall icke upptaga kammarens tid med att ingå i någon utförligare detaljgranskning af dem, utan skall endast yttra mig i korthet.

Först och främst har man hvad kontraktet beträffar förklarat, att det lider af många väsentliga brister. Ja, ett kritiskt öga kan nog upptäcka mycket, som här skulle behöfva rättas — jag tviflar icke derpå — men det är säkert svårt, för att icke säga omöjligt, att i en så vidlyftig fråga åstadkomma ett kontrakt, som tillfredsställer alla, och jag tänker, att kontraktet, sådant det är, är bindande nog, i allt

fall bindande för bolaget. För mig ligger för öfrigt den hufvudsakligaste garantien dels i beskaffenheten af den trakt, genom hvilken banan skall gå, i denna trakts rikedomar och naturliga tillgångar, dels i den omständigheten, att denna bana inom en snar framtid kommer att anknytas till den finska och blifva den sista länken i den stora interoceaniska banan från Stilla Hafvet till Norra Ishafvet.

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
rikegränsen.
(Forts.)*

En ärad talare på stockholmsbänken talade om en afgäld af bolaget. Han uttalade som sin åsigt, att staten borde skaffa sig någon afgäld såsom ersättning för sin jordegareandel uti Kiirunavaara och Luossavaara. Jag ber att få anmärka, att staten faktiskt icke har någon jordegareandel i dessa berg. Den ärade talaren förklarade nu, att staten icke formelt förbehållit sig sådan vid utmålsläggningen. Men det förhåller sig icke så. Staten har formelt öfverlemnadt jordegareandelen åt bolaget. Uti gällande grufflag heter det nemligen, att på icke disponerad kronojord jordegareandelen tillfaller inmutaren. Denna jordegareandel öfverlemnas till inmutaren vid utmålsläggningen. och bolaget har fått utmålsläggning före den 19 augusti 1889, hvilken dag den bekanta författningen, som suspenderade ifrågavarande bestämmelse, utkom. Man kan därför bestämdt påstå, att staten icke längre eger den der andelen.

Nu rekommenderade herr Lindhagen, att staten skulle begagna sig af den situation, som staten sjelf tillskapat genom att förvägra bolaget rätt att sjelft bygga jernvägen, till att afpressa bolaget denna dess lagligen förvärfvade egendom, i det man likasom skulle säga till bolaget: »Ni får icke frakta er maln, såvida ni icke lemnar tillbaka jordegareandelen till oss». Detta vore helt enkelt ett våld mot bolaget, och för min del kan jag icke rekommendera ett sådant handlingssätt. Jag anser för öfrigt det vara billigt, att staten tager vara på sin jordegareandel, då densamma fins kvar, och jag har för min del vid denna riksdag väckt motion angående det. sätt, hvarpå staten bör tillgodogöra sig denna sin jordegareandel. Äfven andra hafva väckt motioner i samma syfte. Men dessa motioner hafva ännu icke blifvit behandlade af vederbörande utskott. De föreligga icke här till afgörande, och man kan icke säga, huru det med dem kommer att gå. Det vore för tidigt att i fråga om något särskildt grufföretag nu bestämma, att en viss afgäld skall deraf utgå. Man vet ju icke, om Riksdagen kommer att besluta sig för ett afgäldssystem eller ett arrendesystem eller något annat.

Det är också en annan sak, som jag vill fästa uppmärksamheten på. Här har icke någon motion blifvit väckt, innehållande det förslag, som nu framstälts af den ärade talaren på stockholmsbänken. Meeningen med väckandet af motioner är väl, att frågorna skola blifva på vederbörligt sätt förberedda, och att riksdagsmännen skola få tillfälle att sätta sig in i de förslag, som i motionerna framställas. Jag kan icke gerna föreställa mig, att, då denna fråga icke föreligger i form af motion eller genom proposition, detta yrkande nu skulle kunna upptagas till behandling.

Bland öfriga anmärkningar, som blifvit framställda under dagens lopp, har jag fäst mig vid en, som gjorts af herr Ericson i Ranstad. Han yttrade, att malmbåtarna skulle kunna till Ofoten införa en

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.*

(Forts.)

massa varor, lifsförnödenheter, som sedan skulle inkomma till Sverige, och att detta skulle förminska importen af sådana varor från mellersta och södra Sverige till Norrland. Detta argument har redan blifvit bemött af hans excellens statsministern, då han erinrade, att dessa varor skulle förtullas vid gränsen mellan Sverige och Norge. Men dertill kommer ett ytterligare motbevis, och det är, att dessa malm-båtar aldrig någonsin kunna, enligt hvad jag hört, åtaga sig att frakta dylika varor eller lifsförnödenheter. De hafva så brådtom, att de, så snart de lossat malmlasten, genast vända tillbaka. Till barlast använda de inpumpadt vatten. Från dessa malmbåtar kan således icke minsta anledning till farhåga för södra Sverige komma.

Hvad beträffar arbetsmarknaden, så hafva flere talare yttrat farhågor i detta afseende, och andra hafva vederlagt hvad som sålunda blifvit yttradt. Det har sagts, att, så snart dessa banor blifvit afslutade, en mängd arbetare skulle blifva lediga och gå arbetslösa och utan sysselsättning. Men detta gäller icke i afseende på Ofotenbanan. Ty det är klart, att när den blir färdig, skall ett mycket större antal arbetare der uppe få stadigvarande sysselsättning och bröd än det antal, som varit sysselsatt vid jernvägsbyggnaden. Och jag föreställer mig, att det antagligen kommer att gå till der som t. ex. i Jemtland efter jernvägsbyggandet, der icke få af de arbetare, som varit sysselsatta vid jernvägen, stannade kvar såsom landtbrukare eller i någon annan egenskap. Och hvad jernvägsingenjörerna beträffar, så blefvo de till en del anställda vid trafiken.

Man har klagat öfver, att i mellersta och södra Sverige skulle vara brist på arbetare. Huru det förhåller sig med den saken, torde framgå af det kända faktum, att hvarje år flere hundra arbetare begifva sig till Tyskland och Danmark. Det vore bättre, om dessa arbetare styrde kosan till Norrland och toge tjänst der, vid t. ex. jernvägsbyggnaderna. De skulle säkert bliiva bättre behandlade och bättre betalade der, än förhållandet nu är der nere i Danmark och Tyskland.

Hvad en sjelfva banan i allmänhet beträffar, så vill jag uttala den förhoppningen, att den nu måtte komma till stånd med det allra första. Bolagets rätt är naturligtvis icke det högsta för oss här i Riksdagen, men man bör dock hysa hänsyn äfven för denna. Under snart tio års tid har bolaget haft sina utmål. Det har icke under hela denna långa tid kunnat drifva någon rörelse, i det att det hindrats af bristen på utfartsvägar. Två gånger har det begärt att sjelft få bygga jernväg. Då omsider en kongl. proposition framlagts, sedan grundlig undersökning blifvit verkställd, torde tiden nu vara inne att gripa sig an med saken. Jag tänker för öfrigt, att om i något annat civiliseradt land i verlden man upptäckte sådana malmfyndigheter, som der uppe i Norrbotten, så skulle vederbörande låta sig angeläget vara att med allra första skaffa kommunikationer och de bästa kommunikationer för dessa varors snara utförande på världsmarknaden. Ty nog skulle man der veta och förstå den sanningen, att vid här för handen varande förhållanden ökad export betyder ökadt nationellt välstånd. Här synes en annan åsigt göra sig gällande, att nemligen ökad export skulle betyda minskadt nationellt

välstånd. Möjligen är det dock icke detta man menar; man afser kanske blott att mot befarad förlust skydda några enskilda personer på det allmänna välståndets bekostnad.

Jag tänker, att hvarje uppskof kan medföra sina vådor. Det medför otvifvelaktigt både ekonomisk förlust och äfven nationel förlust, därför att det svenska elementets stärkande der uppe fördröjes. Det har också med sig en politisk fara. Hvad den unionella sidan af saken angår, så är den synnerligen vigtig. Det finnes nog med dissonanser mellan brödrasfolken ändå. Man bör därför med begärlighet gripa hvarje sådant sig erbjudande tillfälle, då svenskar och norrmän kunna räcka hvarandra handen till utförande af gemensamt fredligt arbete, hvilket är af beskaffenhet att gagna dem båda.

Jag vill uttala den önskan, att så många som möjligt måtte förena sig om reservanternas förslag och rösta för detsamma till gagn för fosterlandet och för unionen. Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till den af friherre von Otter m. fl. afgifna reservationen.

Herrar *Meyer* och *Petri* förklarade sig instämma med herr *Kardell*.

Herr Th. Nordström: Herr talman, mina herrar! Då jag haft tillfälle att på annan plats för ett stort antal af Riksdagens ledamöter utveckla min tanke i den föreliggande frågan, göres mig antagligen icke mera behof att nu vidare gå in derpå. De större principiella synpunkter, hvarur denna fråga kan behandlas, hafva här på ingående sätt redan dryftats. Således kan jag inskränka mig till att lemna några fackupplysningar med anledning af åtskilliga anmärkningar, som framstälts dels på annat ställe, dels här.

Såsom gammal bergsman borde jag kanske ingå mera på att tala om malmen. Men en ärad talare på gefleborgsbänken, herr *Waldenström*, har redan på ett förträffligt sätt till vår glädje skildrat denna. Jag skall blott be att få understryka hvad han sade, nemligen att det finnes största sannolikhet för att malmen fortsätter äfven under *Luossajärvis* yta. *Malm*tillgångarne torde således vara vida större än den kvantitet, som man kunnat med siffror uttrycka.

Vid ett föregående tillfälle har för riksdagsmännen framlagts en kalkyl om möjligheten att få ett förädlingsverk grundadt på ifrågavarande malm till stånd i Sverige. Man har i denna kalkyl sagt, att tillverkningspriset för balkar och skenor blir 85 kronor per ton. Jag vill upplysa om att jernvägsstyrelsen i år träffat öfverenskommelse om leverans i *Luleå* af skenor till ett pris af 77 kronor 73 öre per ton och således köpt dem med inberäkning af handelsvinst och frakt till ett pris, som väsentligt understiger det, hvilket i nämnda kalkyl betecknats såsom tillverkningspris. Deraf torde herrarne se, att denna kalkyl icke håller streck.

Man har anmärkt, att banan, som den nu är utstakad, måhända icke går på det rigtigaste stället, och att det knappt kunde förutsättas, att man på den korta tid, som skänkts åt utredningen, skulle kunnat utstaka en så lång och så svår bana som denna. Jag tillåter mig att fästa uppmärksamheten på att det icke är första gången, som denna bana stakas. Den är stakad två gånger förut af mycket skickliga ingenjörer, ingenjörer som haft till uppgift att göra banan

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.
(Forts.)*

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.*

(Forts.)

så kort, enkel och billig som möjligt. Man hade således ett godt material att utgå ifrån. De personer, som gjort den nya undersökningen, hafva också användt detta material. De hafva funnit, att afvikelserna från hvad förut föreslagits icke kunna blifva stora. Men man har dock vunnit några meter i längd, m. m.

Man har sagt, att banan kunde gå på ett annat ställe. Man har tänkt, att den skulle kunna gå öster om Gellivare malmberg och komma närmare Svappavaara malmfält. Men, mina herrar, denna bana skulle blifva längre. Den skulle hafva fått en kontinuerlig stigning på närmare två mil, en kontinuerlig stigning, hvarunder knappt något hviloplan fans, d. v. s. det skulle blifva den största svårighet att komma fram. Man har velat hafva banan längre ned inom skogsmarken. Man har velat hafva den åt Vittangi och Jukkasjärvi. Vittangi ligger icke mycket längre från Kiirunavaara och Luossavaara än från Gellivare. Till Svappavaara kunde man i alla fall icke komma utan en bibana. Nu blir denna bibana något längre, men lättare att utföra. Beträffande Jukkasjärvi och Kiirunavaara samt andra byar, som ligga vid Torne elf, så kommer den nu föreslagna banan lika nära dem, som den andra bana skulle hafva gjort. I dessa byar bo 150 å 200 personer, det är allt. Banan har fått den sträckning den bör hafva och den är utstakad så rakt och med så mycken hänsyn till prisbilligheten som möjligt. Att den blir relativt dyr, beror på att den skall byggas på helt annat sätt och under mycket svårare förhållanden än andra banor. All materiel som behöfves skall till en början ditbäras, ty vägar saknas aldeles, och detta ökar bland annat kostnaderna för banan i hög grad. Jag vill dock icke trötta herrarne med att gå in på sådana detaljer.

Vidare har det talats om det område, som det vore meningen, att bolaget skulle få inköpa vid Luossavaara och Kiirunavaara, det område, som skulle blifva föremål för den inteckning, som skulle utgöra viss del af statens säkerhet. Man har sagt, att det icke vore lämpligt att *sälja* platsen, så att byggnaderna komme att ligga på bolagets egande område. Men om de icke komme att ligga på bolagets egande område, så kunde de icke heller intecknas, då de icke läge på egen grund, och då kunde icke staten få den säkerhet, som ligger i att på det köpta området komme att uppföras elektricitetsverk, lasarett, kyrka, arbetarebostäder, disponent- och ingenjörsboställen m. m.

Men jemte detta område, som är tillämnadt att af malmbolaget inköpas, finnes det ett lika väl och i samband dermed beläget område, som af förste landtmätaren blifvit uppmätt och utstakadt, och på hvilket vederbörande ärna åt andra personer, handverkare, industriidkare och arbetare af alla slag, som kunna finna sådant vara med sin fördel förenligt, bereda tillfälle att slå sig ned.

Der skulle de kunna få bygga på sin egen grund, icke på bolagets; bolaget skulle få sitt och de andra sitt, och derigenom skulle förhållandena blifva rätt väl ordnade. Men i början, innan allt detta kan ske, är det ju nödvändigt, att bostäder finnas åt dem, som komma dit, och under denna tid får bolaget bereda sig på att hålla hus åt dem. Således är det dessa bostadsbyggnader samt kyrka,

skola, lasarett, hotell, boställe åt disponenten, som skola ingå i den säkerhet, som staten skall hafva. Är detta då någon säkerhet? Ja, det är ju alldeles gifvet, att, äiven om nuvarande bolaget skulle gå öfver styr, grufdriften aldrig kommer att nedläggas; den kommer naturligen ändå att fortfara, och då har staten i sin hand denna fastighet med dessa hus och byggnader.

Man har sagt, att den säkerhet, som bolaget skall ställa i form af deposition, icke vore tillfredsställande, därför att den skulle utgöras af ett depositionsbevis och dess värde således varda beroende af den banks soliditet, hos hvilken penningarne vore deponerade. Jag är verkligen i tillfälle att kunna meddela, eftersom jag haft litet att göra härmed, att jag vet, att det icke är meningen, att denna säkerhet skulle bestå af ett depositionsbevis, utan att den skall utgöras af värdepapper, som skola deponeras hos en bank. Således behöfver man i detta afseende icke hysa någon fruktan. Att säkerheten för öfrigt är ganska god, det hafva redan många framhållit, så att derom behöfver jag icke yttra mig.

Beträffande malmfrakterna skall jag nu be att få fasta herrarnes uppmärksamhet på ett förhållande, nemligen att, under det att aktiebolaget Gellivare malmfält för närvarande erlägger en frakt af 3 kronor mellan Gellivare och Luleå, hvilket motsvarar 1,43 öre per kilometer-ton, och hvilken fraktsats man begärt att få nedsatt till ett belopp af 1,31 öre per kilometer-ton, Kiirunavaara och Luossavaara aktiebolag vid frakt af en million tons skulle få betala en fraktafgift af 1,76 öre per kilometer-ton, hvilket således är mycket mera än Gellivare-bolaget nu betalar. Blevde det fråga om ett framforslaude af $1\frac{1}{2}$ million tons, så finge bolaget betala 1,48 öre per kilometer-ton, och gäldede det, såsom det blifvit ifrågasatt, att framföra 1,200,000 tons, så finge bolaget betala en frakt af 1,66 öre per kilometer-ton. Således skulle detta bolag få erlägga högre fraktsatser än Gellivare-bolaget och högre än dem, som med tillämpning af den nedsättning som vid större frakter skall medgifvas, i allmänhet bruka erläggas. Att det i alla händelser blir en behållning af 3,8 procent, bör väl vara satt utom allt tvifvel, men att behållningen kommer att bli mycket större kan man med största sannolikhet antaga, såsom redan blifvit framhållet.

Den näst siste talaren ansåg, att man borde ifrågasätta, att staten skulle skaffa sig tillbaka sin jordegareandel i Kiirunavaara och Luossavaara malmfält. Frågan om jordegareandelen kommer Riksdagen att framdeles under innevarande års sammanträde få vidare behandla, och dervid kommer det nog att gå så, att staten kommer att återtaga sin jordegareandel på något sätt.

Svenska staten har under århundraden aldrig begagnat den jordegareandel, som den haft i fyndigheter på statens odisponerade mark, men i 1855 års grufvestadga erhöi det, som i praktiken tillämpats så länge det funnits bergsbruk här i landet, uttryck i den positiva lagstiftningen. Statens afstående af sin jordegareandel i malmfyndigheter har således varit fastslagen, och i skydd häraf hafva människorna arbetat och sträfvat, gjort omkostnader och skaffat sig tillgångar och egendomar deruppe i Norrbotten och annorstädes. Jag kan aldrig föreställa mig, att det kan vara med statens värdighet

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.
(Forts.)*

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

öfverensstämmande att ens ifrågasätta en retroaktiv verkan af hvad måhända kan blifva Riksdagens beslut med hänsyn till framtiden. Sådant innebure äfven stora vådor i andra afseenden. Så t. ex. skulle i fråga om tillgodogörande af våra vattenfall genom elektriciteten man kunna ifrågasätta möjlighet att få till stånd retroaktiva åtgärder till men för industrien och dess utveckling.

Jag vill emellertid icke längre inlåta mig på denna sak, ty den skulle fordra en ganska lång utredning, men jag vill på det allra bestämdaste opponera mig emot att man skulle söka vinna något med hot och säga: »Ni fån icke frakta ut eder malm, om ni icke gifven staten en större andel i eder vinst». Hot af denna art kan passa vissa personer, som vid möte med andra i skogens mörker vilja tillägna sig de senares egendom, men ej oss. Jag vill således på det allra lifligaste opponera mig mot att något sådant kommer under ompröfning.

Då jag nu icke längre vill taga kammarens tid i anspråk, anhåller jag, herr talman, att få yrka bifall till reservanternas förslag.

Herr Centerwall: Jag har verkligen försökt sätta mig in i denna fråga och hade ämnat att något utförligare yttra mig om ett och annat skäl, som talar för bifall, men då dessa skäl blifvit under dagens lopp både i skämtsam och allvarlig form af ett stort anta talare framhållna, så skall jag, herr talman, inskränka mig till att på grund af såväl sakliga som rättsliga skäl yrka bifall till reservanternas förslag.

Med herr Centerwall förenade sig herrar *Lindgren, Gethe, Zetterstrand* och *Henricson*.

Herr friherre Bonde: Herr grefve och talman! Mina herrar! De bifallsrop, som åtföljde den senaste talarens anförande på grund af dess korthet, böra naturligen uppmana mig att icke yttra mig för vidlyftigt, men ehuru diskussionen pågått allt för länge och ännu många talare återstå, har jag dock velat angifva min ståndpunkt i denna fråga, då jag i fjol yttrade mig i densamma.

I fjol ansåg jag visserligen, att icke någon fara skulle ligga uti att bevilja bolaget den begärda koncessionen, men, såsom frågan då förelåg, ansåg jag mig likväl kunna rösta för det förslag, som äfven blef Riksdagens beslut och som innehöll en begäran om undersökning i och för anläggandet af en statsbana, då främst af allt var af vigt, att denna bana skulle komma till stånd.

När nu regeringen med anledning af Riksdagens egen skrifvelse framlagt ett förslag till denna jernvägs byggande och dervid sökt uppfylla alla de vilkor, som Riksdagen begärt, vore det egendomligt, om Riksdagen skulle vilja ändraskjuta hela den viktiga frågan.

Visserligen kan man framställa åtskilliga anmärkningar mot vissa detaljer i det föreslagna kontraktet, och jag för min del skulle helst sett, att förslag om banans byggande framlagts utan något dylikt kontrakt och att man med kändedom om de stora rikedomar, som finnas i Norrland, och om den utveckling, som banan der skall åstad-

komma, samt de stora frakter af såväl malm som annat, som på densamma kommer att föras, trots på dess rentabilitet, utan att fordra en dylik underborgen af två bolag. I motsats till hvad andra talare framhållit med afseende på detta kontrakt, anser jag det verkligen lika strängt mot de enskilde som fullt betryggande för staten, som väl aldrig förr begärt eller fått en sådan garanti på förhand om fullt betryggande inkomster.

Diskussionen har nu pågått så länge, att det icke är lätt att erinra sig hvad som sades vid dess början, men då jag begärde ordet, hade en ärad talare på stockholmsbänken framkommit med ett yttrande, som jag ansåg nödigt att bemöta. Han framkom nemligen med ganska vädliga statssocialistiska åsikter, då han framhöll statens ovilkorliga rättighet att af enskilda bolag tilltvinga sig så stor andel i vinsten som möjligt. Jag tror dock icke, att den vinst, som detta bolag kommer att få, är så oerhördt stor, att det skulle kunna våga underkasta sig ändå strängare vilkor, ty hvilket bolag vill väl arbeta, om all utsigt till fördelar och vinst borttages? Herr Lindhagen har äfven framhållit något dylikt, ehuru han, så syntes det mig, ej var fullt så sträng. Han ansåg, att bolaget borde afstå en viss del af dess malmtillgång, men allt gick emellertid derpå ut, att bolaget skulle afstå från detsamma enligt svensk lag tillkommande rättigheter, men såsom herr Nordström nyss yttrade, är det icke bruket här i Sverige att med pistolen mot bröstet aftvinga folk deras rättfångna egendom, hvilket ju skulle vara förhållandet, om man på detta sätt ville skapa lag.

Alla de skäl, som af utskottet anförts mot Kongl. Maj:ts förslag, hafva redan blifvit vederlagda och behöfva därför icke vidare vederläggas, ehuru nog mycket vore att tillägga. Denna fråga har emellertid — det torde vi alla hafva insett — fått en stor och vigtig betydelse, och den har genom hans excellens herr statsministerns och civilministerns uttalanden erhållit en storpolitisk betydelse. Det är således här icke endast fråga om, att ett enskildt bolag skall erhålla sina lagliga rättigheter och få tillfälle att tillgodogöra sig lagfången egendom. Nej, frågan har en vida större och djupare betydelse, nemligen den unionella betydelsen eller det vigtiga föreningsband, som genom den föreslagna jernvägen skulle knytas med brödralandet.

Vi hafva på förmiddagen beslutat byggandet af en bana mot Norge, visserligen icke fram till Norges gräns, men under förhoppning att denna bana skall kunna sammanknytas med en bana från norsk sida. Det är önskvärdt att genom så många fasta jernband som möjligt förena brödräfolken, då det på grund af misshällighet eller rättare sagt missförstånd för närvarande uppkommit ett missförhållande mellan brödräfolk, som borde vara eniga.

Vi hoppas ju alla, att dessa missförhållanden och dessa missförstånd inom kort tid genom ömsesidiga eftergifter skola häfvas. Men det är en sanning, att lika mycket som stridigheter om ekonomiska intressen söndra stater, lika mycket sammanknyta gemensamma ekonomiska intressen dem. Och när man här i höga Norden kan skapa ett dylikt gemensamt ekonomiskt intresse, tror jag, att man derigenom bäst befrämjar ett godt förhållande mellan de båda landen.

Angående anläggning af en stats-bana från Gällivare till riksgränsen. Vi hafva vår rikedom, våra stora malMBERG, och Norge har sin rikedom, sin isfria hamn vid Ofoten. Dessa båda obegagnade rikedomar äro måhända hvar för sig ofruktbara och utan större värde, men för- enade och tillsammans tillgodogjorda utgöra de rikedomar för båda länderna.

(Forts.)

En talare på förmiddagen framhöll, att ett skäl mot denna banas byggande var, att Norges sjöfart skulle vinna så mycket på, att malmen fraktades till Ofoten, men att man ej kunde säga, att den nordiska sjöfarten skulle vinna härpå. Ja, nog har han rätt deri, att på utskeppningen den norska sjöfarten kommer att vinna mera än den svenska, men det är, såsom jag nyss sade, Norges anpart i vinsten. Vår anpart i vinsten är de millioner, som kunna komma i ställe för de nu värdelösa stenar, som ligga fördolda i våra berg.

Då jag därför, mina herrar, anser, att dessa föreningsband i höga Norden mellan Sverige och Norge äro af stor och hög betydelse, då jag tror, att de komma att befrämja ett godt förhållande mellan de båda brödrafolken, och då de dessutom komma att, såsom det yttrats här flera gånger, skapa välstånd icke endast i de trakter, som deraf närmast beröras, utan vida omkring i hela Sverige, anser jag, att det är hvarje god svensk medborgares pligt att här i afgörandets stund rösta för det förslag, som framlagts, eller med andra ord för det kongl. förslaget med de modifikationer, som af reservanterna i statsutskottet, friherre von Otter med flere blifvit gjorda.

Jag yrkar bifall till reservanternas förslag.

I detta yttrande instämde herrar *Höglund* och *Almqvist*.

Herr Olsson i Sörnäs: Då jag anser, att herr statsrådet och chefen för civildepartementet uti den föreliggande kongl. propositionen till alla delar fullständigt belyst och motiverat ifrågavarande jernvägsföretag, skall jag icke på något sätt förlänga diskussionen, utan endast be att få instämma i den af friherre von Otter m. fl. afgifna, vid betänkandet fogade reservation.

Jag kommer således att rösta för densamma.

Herr Bergendahl: Jag kan icke annat än beklaga de uttalanden, som på förmiddagen af herr statsrådet och chefen för civildepartementet och på eftermiddagen af hans excellens herr statsministern blifvit gjorda, uttalanden om ett eventuellt afträdande, derest den nu föreslagna jernvägsanläggningen icke skulle af Riksdagen beslutas. Men ett sådant uttalande bör och får icke inverka på den åsigt, till hvilken en representant efter moget öfvervägande kommit.

På förmiddagen yttrades här af representanten för Luleå, att det var ingen fara för, att de svenske arbetarne genom förevarande jernvägsbyggnad skulle dragas från jordbruket, emedan man för detta företag hade tillgång på utländska, finska arbetare. Jag hemställer till kammaren, om det kan vara rätt, om det kan vara rimligt och om det kan vara skäl att fortgå så hastigt med jernvägsbyggnaderna, att vi därför måste använda utländska arbetare. Jag tror det icke.

Man har äfven sagt, att det syntes, som om meningen med denna frågas uppskjutande till ett annat år vore att helt och hållet komma från denna jernväg. Det af mig gjorda yrkandet, som jag antager nu äfven är gjordt i Första Kammaren, bekräftar icke ett sådant antagande. Icke vill man komma från saken, när man föreslår att redan nästa år börja med byggandet af en jernväg till Luossavaara, och när man till nästa riksdag begär utredning af alla de på frågans bedömande iuverkande omständigheter.

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.
(Forts.)*

Herr Restadius: Herr talman! Den stora del af allmänheten, som åt denna viktiga fråga egnat en allvarlig uppmärksamhet, torde fortfarande stå på den ståndpunkt, som Riksdagen förlidet år intog. Men härefter dela sig meningarna. Somliga anse, att man för malmens utförande bör anlita den kortaste vägen, på sätt Kongl. Maj:t föreslagit; andra åter mena — i likhet med den senaste talaren — att man bör anlägga en jernväg allenast från Gellivare till Luossavaara, under det att den tredje meningsflocken håller före, att — på sätt utskottet sagt — tiden för närvarande icke är lämplig för jernvägens byggande. Jag skall tillåta mig att med några få ord bemöta hvad den andra och den tredje af dessa kategorier förfakta.

Afsigten med att låta banan stanna vid Luossavaara skulle vara den, att Sverige derigenom skulle få ensamt tillgodonjuta förmånerna af malmens fraktande till Luleå, att derstädes större möjlighet finnes för malmens förädlande och att på detta sätt ett uppsving skulle beredas för sjöfarten. Det är dock redan visadt, att det är omöjligt att på ett prisbilligt och förståndigt sätt frakta malmen den långa vägen från Luossavaara till Luleå — 309 kilometer — i stället för att använda den kortare vägen till Ofoten, som utgör endast 173 kilometer. Det förra skulle kunna ega rum endast under den försättningen, att staten — såsom t. ex. i Ryssland varit fallet — till ett minimipris nedsatte afgiften för malmfrakten, men deraf skulle följderna blifva den, att hvad staten vinner i ett hänseende, förlorar den i ett annat.

Hvad åter angår anläggandet af förädlingsverk vid Luleå, är det med ovedersägliga siffror ådagalagdt, att det är absolut omöjligt att derstädes anlägga förädlingsverk, som kunna tillverka en förädlad vara för ett pris, hvilket icke är högre än det, som på den allmänna världsmarknaden betalas för samma vara.

I fråga slutligen om sjöfarten hafva under nuvarande förhållanden Sverige, Norge, Tyskland, Holland och England i broderlig sämja och endrägt till destinationsorten forslat den malm, som funnits vid Luleå. Skulle nu all malm från dessa trakter komma till Luleå, erfordras så ofantligt stort tonnage, att det icke är troligt, att Sverige ensamt skall kunna ombesörja denna stora trafik. Och äfven om detta skulle vara möjligt, anser jag, att det skulle vara till fosterlandets skada. Ty märken väl, mina herrar, den oerhördt stora flotta, som för denna malmtransport skulle komma att anskaffas, kunde icke användas mer än 4 å 5 månader om året, utan för den-

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.*

(Forts.)

samma måste under årets öfriga 7 à 8 månader beredas fraktfart på annat håll, och sådan står sannerligen icke alltid till buds.

Nu kan man säga: detta må nu allt vara sant, men det kan ju här inträffa, att den fördel, som man velat bereda Sverige, i stället kommer Norge till godo. Den fördel, Norge komme att vinna, skulle bestå deruti, att Norge lättare skulle kunna anlägga förädlingsverk vid Viktoriahammen och sålunda draga nytta af den sjöfart, som derigenom skulle uppstå. Om detta vore fallet, så och då Sverige icke sjelft kan förädla malmen, utan denna förädling måste ske på främmande mark, synes det mig vara likgiltigt, om denna förädling sker i Norge, i England eller annorstädes. Men förhållandet är det, att icke ens Norge kan med fördel vid Viktoriahammen anlägga förädlingsverk, ty för att kunna tillgodogöra sig denna malm, måste man, såsom förut är frambället, från annat håll anskaffa mera lättsmält sådan till en mängd, som är fyra gånger större än mängden af den malm, som erhålles från de norrländska jernmalmfälten. Huru ställer sig nu förhållandet, om man uppdrager en jemförelse mellan ett förädlingsverk vid Viktoriahammen och sådana i England? Det är visserligen sant, att malmen från Gellivare är billigare, men för att tillgodogöra sig densamma, måste man, såsom jag nyss nämnde, anskaffa en fyra gånger större kvantitet malm från England och derjemte erforderligt kol. Det är tydligt, att om man uppställer dessa förhållanden mot hvarandra, komma de att visa, att man icke kan med fördel bedriva något förädlingsarbete vid Viktoriahammen.

Hvad sedermera angår sjötransporten, så, om något är af internationel natur, är väl detta fallet med transporten till sjös. Det är alldeles omöjligt att anordna denna transport så, att ett land, som utskeppar något, kan i detta hänseende förskaffa sig någon fördel framför andra länder. Den trafik, som går öfver sjön, kommer ovilkorligen att framgå på de ställen, der de lämpligaste och billigaste utvägarne för densamma förefinnas. Vilja Sverige och Norge uppträda såsom konkurrenter med de sjöfartsidkande stora nationerna, så är det icke möjligt att använda ångfartyg, som äro äldre än 6 à 7 år. De fartyg, som derefter äro byggda, synnerligast i England, hafva en ovanligare typ i förhållande till de svenska och norska och äro så lastdryga, att man icke kan tänka sig möjligheten af att med äldre fartyg åstadkomma någon konkurrens af betydelse.

Vidkommande slutligen den tredje meningsflocken eller dem, som anse, att tiden nu icke är lämplig för banans byggande, hafva de skäl, som för denna mening frambållits, redan blifvit så sönderrifna, att af desamma, så vidt jag förmår inse, föga eller intet återstår. Jag vill dertför blott yttra några ord i förbigående. Det heter, att denna jernvägsbyggnad skulle draga arbetare från jordbruket till och med i de södra delarne af landet. Jag skulle emellertid till skåningarne vilja framställa den frågan, om det är troligt, att deras arbetare, som äro vana att äta 6 à 7 gånger om dagen i en varm kammare, skulle vilja taga del i detta arbete norr om polcirkeln och der lefva på ett ytterst primitivt sätt samt kanske icke få varm mat en enda gång i veckan.

Af hvad jag nu i största korthet yttrat om de två sista meningsgrupperna torde det vara själfklart, att — derest icke flera än tre meningar gifvas — jag anser den väg för malmens utförande böra anlitas, som naturen sjelf utvisat såsom den lämpligaste och lättaste, nemligen vägen öfver Ofoten.

Angående anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen.

(Forts.)

Af ett par talare har anförts åtskilligt, som redan upptagits till bemötande. Jag tänker härvid i första rummet på en ärad statsutskottsledamot på stockholmsbänken, herr von Friesen. Till min synnerliga glädje förklarade han sig till en början hylla den tanke, som ligger till grund för ifrågavarande förslag, nemligen att jernvägen bör utdragas till Ofoten. Han ansåg emellertid, att den tid, inom hvilken detta arbete borde vara färdigt, lämpligen kunde utsträckas utöfver hvad här föreslagits. Derom vill jag för tillfället icke yttra mig. Men derefter framkom samme talare, såsom motiv för att han icke kunde tillstyrka förslaget i dess af reservanterna gifna form, med åtskilliga anmärkningar mot det förslag till bolagskontrakt, som finnes vid handlingarna fogadt. Dessa anmärkningar voro, efter hvad jag kunde finna, tre eller fyra till antalet.

Den första anmärkningen afsåg, att staten icke skulle kunna erhålla den realsäkerhet, som omtalas i sjunde paragrafen af kontraktet, emedan bolaget för närvarande icke hade någon fast egendom inom Jukkasjärvi socken. Af de handlingar, som äro i ärendet framlagda, framgår emellertid tydligen, att bolaget har för afsigt att af staten inköpa 326 hektar och något derutöfver för att på detta område uppföra de bostäder och öfriga anordningar, som äro för bolagets verksamhet erforderliga. När bolaget kommit i besittning af jorden, är ock staten i och med detsamma fullt oförhindrad att taga realsäkerhet i den jord, som af bolaget med eganderätt innehafves. Man behöfver säkerligen icke vänta så länge härpå, ty efter hvad som förmäles, skall snarligen för Riksdagen framläggas en kongl. proposition angående rätt för bolaget att inköpa den jord, som är i fråga; och när denna jord blifvit af bolaget förvärfvad, kan ju inteekning ske i densamma.

Men det syntes icke vara denna anmärkning, som herr von Friesen tillmätte den största betydelsen. Den viktigaste anmärkningen torde vara den, som han framstälde mot § 8 mom. 1:o i kontraktet. Herr von Friesen yttrade, att visserligen skulle bolaget såsom pant till staten öfverlemnna bevis, att i af staten i sådant afseende godkänd bankinrättning blifvit för statens räkning deponerade en million fem hundra tusen kronor, men denna bestämmelse utgjorde, enligt talarens förmenande, icke något hinder för vederbörande att på annat sätt belåna eller förfoga öfver de deponerade medlen eller värdehandlingarna. Nej, deruti tror jag att herr von Friesen för en gång har misstagit sig. Det är alldeles gifvet, att i det bevis, som angående depositionen lemnas, skall ock angifvas ändamålet med den gjorda depositionen. Men har så skett, så är panten, som det på det juridiska språket heter, handfången, och derest sådan pant af den, som har densamma i sin hand, förfares eller på något sätt missvärdas, så står pantens innehafvare därför i ansvar. Detta vill med andra ord säga, att om banken i detta fall gör något, som är

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.*

(Forts.)

stridande mot dess pligt, så står banken för panten i ansvar. Och jag förmodar, att Kongl. Maj:t skall tillse, att den bank, i hvilken depositionen sker, är fullt vederhäftig. Jag skulle i detta sammanhang kunna visa, att sådana fall inträffat, då en bank på förut antydt sätt förfarit med handfången pant. Men de, som i likhet med mig äro delaktiga af obligationslån, som här afses, framställa mot ett dylikt förfarande inga anmärkningar, ty de veta, att banken står i ansvar, och detta ansvar är säkerligen af större värde än låntagarens.

Vidare har samme ärade statsutskottsledamot fäst sig vid, att det åligger bolaget att aflemna fyra i bolaget gällande, till staten med full eganderätt öfverlätna aktier, för hvilka talan föres af den, som civilministern dertill förordnar. Ja, vore här fråga om en konstitutionel angelägenhet, så skulle jag gerna medgifva, att herr von Friesen har rätt deruti, att det egentligen icke är med vår grundlag fullt öfverensstämmande, att Kongl. Maj:t öfverlåter på annan någon andel af den rätt, som Kongl. Maj:t tillkommer. Men i den nu föreliggande frågan torde man icke behöfva så strängt fästa sig vid denna formalitet, och jag förmodar jemväl, att, derest herr von Friesen eller någon annan ändock detta skulle göra, en ändring i detta stadgande, som alldeles icke inverkar på någon annans rätt, lätteligen skulle kunna åstadkommas. — Den ärade talaren ville emellertid af denna omständighet draga den slutsatsen, att de förmåner, som skulle beredas staten genom öfvertagandet af dessa fyra aktier, kunde äfventyras derigenom, att det ombud, som af statsrådet och chefen för civildepartementet förordnades, skulle kunna emot sin pligt instämma med öfriga aktieegare och sålunda beslut komma till stånd, som stode i strid mot statens rätt och de förmåner, som på grund af kontraktet staten tillkomme. Men om detta skulle kunna hända, hvilken säkerhet finnes då för, att, derest Kongl. Maj:t förordnade ett ombud, icke detta ombud jemväl kunde komma att verka på ett sätt, som illa motsvarade det ändamål, för hvilket ombudet blifvit tillsatt?

Vidare har en annan talare, herr Lindhagen, uttalat sig i denna del. Jag inlåter mig dock med synnerligen stor tvekan på detta hans yttrande, emedan jag icke kan annat än betvifla, huruvida mina öron ha hört rätt och huruvida jag har kunnat anteckna hvad han sagt. Hans uttalande förefaller mig nemligen i många hänseenden mindre tydligt. Afven denne talare säger, att han önskar få banan till stånd och att han skulle vara glad öfver att få begagna hvarje tillfälle, som erbjudes, att slå ett föreningsband mellan Sverige och Norge. Men härefter kommer han med ett »men». Han kan icke, säger han, vara med om förslaget, ty man hade ännu icke varit i tillfälle att så grundligt i detalj pröfva denna fråga, att »man» kunnat bilda sig ett omdöme om densamma. Nu har den ärade talaren icke talat om, hvilka han menar med »man». Men det gifves bestämdt många personer — och till dem räknar jag de flesta här närvarande — som tillräckligt satt sig in i frågan för att ha ett stadgadt omdöme i densamma. Och skall man vänta på alla dem, med hvilka detta

icke är fallet, så torde man få vänta länge, och kanske är det icke säkert, att dessa någonsin komma att sätta sig in i frågan.

Samme talare yttrade vidare, att befogade intressen blifvit mycket lamt tillvaratagna uti ifrågavarande bolagskontrakt, men han har icke angifvit, i hvilka punkter detta skulle gälla. Mig synes återigen, att kontraktet sträcker ut statens rättigheter så långt, som någonsin kan med billighet och rättvisa öfverensstämma, och jag vill tillägga, att den sista skärfvén uti ifrågavarande hänseende har nu ytterligare utkräfts genom den reservation, som mot utskottets betänkande afgifvits. Att gå ännu längre, vore bestämdt, förefaller det mig, det samma som att döda hela företaget. Ty det är alldeles gifvet, att inga finnas, som vilja nedlägga millioner i ett företag sådant som detta och derjemte för rättighetens förvärfvande betala sådana belopp, att mycken tvekan måste råda, huruvida affären — om den också i öfrigt är god — kan medgifva något sådant.

Den nämnde talaren anförde också, att bolaget skulle ha att förvänta en synnerligen stor vinst af företaget, och han stödde detta sitt antagande på de af herr Fredholm under förmiddagens lopp lemnade uppgifter. Jag tror emellertid, att hvarken den ärade talaren eller jag är kompetent att bedöma, huruvida de sifferuppgifter, som herr Fredholm lemnade, äro rigtiga eller icke. Men äfven om detta antagande skulle vara riktigt, måste man dock taga hänsyn till den stora risk, som företaget kräfver; och om bolaget deraf skördar någon vinst, må den icke vara bolaget missunnad. — Herr Lindhagen har emellertid framkommit med ett nytt skäl för att bevisa, att bolaget skall skörda en stor vinst af företaget, och detta skäl förmenar han ligga deruti, att bolaget, då det begärde koncession, också förklarade sig villigt att betala två millioner kronor för ett fästningsverk. Men på den omständigheten har man icke rätt att grunda något påstående i fråga om företagets rentabilitet. Ty märken väl, mina herrar, det förslag, som då framlades, stälde sig ofantligt mycket billigare än det nu förevarande. Anläggningskostnaderna skulle i det förra fallet ha blifvit betydligt mindre än nu, och af denna anledning kunde bolaget då också möjligen tåla vid denna utgift på två millioner. Detta medgifvande gjorde bolaget, efter hvad jag antager, för att kunna lättare förskaffa sig den sökta koncessionsrätten.

Härefter kommer herr Lindhagen med en invändning, som synes mig ganska märkvärdig. Han fäster uppmärksamheten vid, att före år 18-9 Kongl. Maj:t icke förbehållit sig sin rätt till jordegarcandel, men detta, säger han, måtte ha berott på en slump och kommit deraf, att lagstiftaren icke erinrat sig de rika och stora malmtillgångar, som finnas i Norrbotten. Jag frågar: huru vet samme talare, att lagstiftaren icke kommit i häg dessa malmtillgångar? Huru vet talaren, att denna lagstiftning tillkommit af en slump? Men äfven om så skulle vara, är det alldeles klart, att hvad som en gång är lag — det må hafva tillkommit på det ena eller andra sättet — det skall också förblifva lag och hvar och en åtnjuta de rättigheter, som lagen medgifver. Af denna anledning lönar det föga att tala om, att, då denna lagstiftning på slump tillkommit, man också skulle hafva åt-

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.*

(Forts.)

Angående anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen. minstone moralisk rättighet att taga från en människa, hvad lagen henne skänker.

Men icke nog härmed, utan herr Lindhagen framstälde jemväl i detta sammanhang det yrkandet, att vid reservanternas förslag skulle fogas den bestämmelsen, att staten förbehölle sig rätt att afgöra, huruvida han ville begagna sig af sin jordegareandel eller icke. Då emellertid ett dylikt yrkande icke kan lagligen framställas, enär något sådant icke är föremål för motion, så har enligt min tanke herr Lindhagen gjort sig onödigt besvär, då han författade det förslag, som han framlagt.

(Forts.)

På dessa grunder, herr talman, ber jag att på det varmaste få ansluta mig till den reservation, som blifvit af herr Ivar Månsson m. fl. afgifven.

Herr Sjövall: Herr talman! Då jag håller före, att en representant bör öppet tillkännagifva, på hvilken sida han står i hvarje fråga af större betydelse eller mera allmänt intresse, så har jag begärt ordet för att i största korthet få uttala äfven min mening i denna sak.

Genom såväl skriftliga som muntliga föredrag både utom och inom Riksdagen har det, enligt mitt förmenande, för Riksdagens ledamöter nära nog till full evidens ådagalagts, att endast genom förverkligande af nu ifrågavarande jernvägsanläggning möjlighet förefinnes för vinnandet af åtskilliga ur flera synpunkter för land och folk högst afsevärda fördelar. Endast genom bifall till Kongl. Maj:ts proposition kunna vi fruktbar göra för landet de enorma tillgångar, som finnas i de norrbottniska malmfälten, tillgångar, hvilka icke hafva sin motsvarighet i hela Europa, endast så kan detta storartade svenska industriföretag startas, som jemte den dermed förenade transportrörelsen kommer att skaffa bröd åt tusentals arbetare. På detta sätt gifva vi vår sjöfartsnäring ett kraftigt handtag, hvaraf den så väl är i behof, vi skapa i Norrland en afsevärd marknad för vårt jordbruks alster, vi framkalla lif, rörelse och nyttigt arbete i nu öde landsänder, vi utbreda odling, svenskt språk och svenskt sinnelag i en vidsträckt gränsprovins, vi bringa till stånd en ny mellanriksbana, som tillika kommer att bli en internationel transitobana, vi visa rättvisa och billighet mot de svenske män, som nu ega malmbergen Luossavaara och Kiirunavaara, och vi slippa slutligen att desavouera vår regering i en unionel fråga, till hvilken initiativet tagits från svensk sida och detta i följd af Riksdagens eget föregående uttalande i saken.

På alla dessa för mig talande skäl yrkar jag, herr talman, på bifall till den af friherre von Otter med flere afgifna reservationen.

Herr Brodin: Herr talman, mina herrar! Man har uttalat önskvärdheten af att de malmfyndigheter, som finnas i Norrbotten, blifva förädlade inom landet. Omöjligheten af detta har visserligen af åtskilliga talare framhållits; men då en talare på kronobergslänsbänken ytterligare uppehållit sig härvid och stödt sin framställning på professor Sjögrens föreläsning och den af honom författade broschyr, som blifvit

här utdelad, så torde det vara lämpligt att med samma siffror, som der förekomma, söka aflifva dessa funderingar.

Jag ber då att få påvisa, att professor Sjögren stöder sina beräkningar öfver tillverkningen på de af doktor Henrik Tholander lemnade uppgifter. och då denne är en af de förnämsta fackmännen på detta område inom vårt land, så torde någon gensaga mot dessa hans beräkningar icke kunna göras. Men de pris, som doktor Tholander citerar ur en tysk tidning och hvilka hafva afseende på Westphalen, äro så vilseledande, att en granskning af desamma kommer hela detta luftslott att ramla. Han upptager sådana siffror, som för tackjern 54 kronor. Noteringen i England är emellertid cirka 40 kronor, och af kommerskollegii utredning såväl som af professor Sjögrens egen framställning framgår tydligt, att en tillverkning af tackjern för export i Sverige enhälligt anses vara omöjlig.

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.
(Forts.)*

Vidare har en annan talare på kronobergsbanken hållit före, att det vore möjligt att tillverka balkar, och professor Sjögren talar i detta sammanhang om plåt och fasonjern. Härvid vill jag påpeka, att hvad fasonjern och balkar beträffar, kunna visserligen sådana göras; men de, som äro i behof af dessa artiklar, skicka till valsverken sina requisitioner, hvilka i regel måste effekteras inom en månad, ty längre tid kan man i regel icke vänta. Då nu sjöfarten deruppe är stängd inemot åtta månader af året och då dessa varor icke kunna förfärdigas på förlag, är det ju omöjligt, att denna tillverkning kan få någon nämnvärd omfattning. Låt vara, att undantag härvid kan göras för ett mindre parti balkar, men då hela importen af balkar till Sverige uppgår till omkring 12,000 tons, inser man lätt, hvilken liten affär detta skulle vara för ett verk af så stor omfattning som detta. För öfrigt är med hänsyn till prisen en dylik tillverkning omöjlig. Enligt doktor Tholanders beräkning skulle tillverkningspriset deruppe för balkar utgöra 85 kronor och för plåt 105 kronor. Enligt de tyska facktidskrifterna skulle priset för balkar vara 94 kronor och för plåt 162 kronor. I England är priset på fasonjern och plåt närvarande 95 kronor; tillverkningen skulle här i Sverige kosta 105 kronor. Mig synes sålunda, att med dessa siffror aflifvas helt och hållet de der funderingarne på förädling af malm uppe i Norrbotten. Den enda artikel, som man skulle kunna tänka på att valsa ut och hålla på lager, vore räls. Men vi hörde nyss af generaldirektören för statens jernvägar, att jernvägsstyrelsen köpt sådan för 77 kronor. Den närvarande noteringen är 81 kronor och derunder. Tillverkningspriset i Norrbotten skulle blifva 85 kronor. Man kommer sålunda, hur man vänder sig, till negativa resultat med afseende å förädling af jernmalm der uppe; det blir ekonomisk förlust. Ej kan man gerna begära, att någon — hvarken bolag eller enskilde — skall gifva sig in på en sådan affär. Den enda industri, som är tänkbar der uppe och som enligt min mening icke kommer att bli svår att sätta i gång, är att förädla denna malm i så stor mån som tillgången på träkol vid sågverken i närheten och i norra Finland kan göra möjligt. Det är nog antagligt och troligt, att en sådan industri kommer till stånd.

Samma förhållande som jag påpekat vid Luleå är ock rådande

Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.

vid Ofoten eller Viktoriahavn; det blir samma omöjligheter att förädla malmen der. Då återstår ingenting annat än att exportera malmen sådan den är, såvida man vill ha någon nytta af de stora malmbergen.

(Forts.)

Då vilja somliga, att hela exporten skall gå öfver Luleå för att bereda fördelar åt Sverige, som det heter. Men man får taga med i beräkningen, att svenska staten icke gerna kan göra denna anläggning och frakta malmen från Luossavaara till Luleå för samma pris som från Gellivare. Frakten från Gellivare är 3 kronor, som vi hörde, och det har beräknats, att 3,47 kronor skulle vara lägsta priset, för hvilket malm skulle kunna fraktas från Luossavaara till Luleå. Till dessa 3,47 kronor kommer ränteförlusten för att malmen under 8 månader af året måste läggas upp; beräknar man denna till 12 öre pr ton och lastningskostnaden, såsom det uppgifvits, till 40 öre pr ton, så blir det lika med kronor 3,47 + 0,12 + 0,40, eller sammanlagdt kronor 3,99; d. v. s. i rundt tal 1 krona mer skulle malmen kosta det exporterande bolaget i Luleå, än frakten från Gellivare går till. Men då det har svårt att med de nuvarande omkostnaderna få någon behållning på malmexportsaffären, så framgår det, att det blir omöjligt för bolaget att, om staten — såsom här är föreslaget — skulle bygga jernväg fram till Luossavaara, skicka någon malm på jernvägen. Hur har staten det då stäldt? Jo, då har den sin jernväg, men ingen trafik. Om bolaget deremot skickar malmen till Ofoten, blir det ju väsentligen en annan sak. Förutom fördelen af billigare frakt, så bortgå dessa kostnader för förlagsräntor och för omlastning. Der kunna jernvägsvagnarne som de komma tömmas direkt i fartygen, och exporten kunde fortgå cupphörligt under större delen af året; 11 månader är det beräknadt. Om all malm skulle fraktas från Luleå, så vore det nödvändigt, att under den korta tid, som man kan beräkna för dessa lastningar, säg 120 arbetsdagar, 4 ångare å 4,000 tons lastdrygheit under hvarje dygn lastades. Herrarne kunna ju tänka sig, hvilka anordningar skulle behövas för det kolossala arbetet att lasta 16,000 tons malm om dygnet, desto mera som malmen skulle flyttas till fartygen från upplagsbögar på annat ställe. Det skulle förorsaka stora kostnader och betydlig tidsutdrägt. Hvilken materiel af fartyg skulle icke behövas! Om man beräknar att denna export giinge till England och Rotterdam, som den huvudsakligen går, skulle en dylik malmångare behöva en tid af 3 å 4 veckor tur och retur, när det går bra. Om man lastade 4 ångare om dagen, skulle det behövas ett antal af 90 å 100 ångare för att sköta denna trafik. Då hvarje ångare representerar ett kapital af en half million kronor, skulle det blifva ett kapital på 40 å 50 millioner kronor, som skulle blifva engageradt i denna fraktfart för 4½ månader om året. Men invänder man, den andra tiden af året skulle ångarne kunna sysselsättas med annan fraktfart. Den andra tiden af året, det är vintern. Då är den flotta, som under sommaren var sysselsatt i Östersjön, Svarta hafvet och Azowska sjön, ledig och kan icke trafikera der. Den kastar sig också på andra frakttrader; då kunna herrarne tänka sig, huru frakterna blifva nedtryckta; det blir omöjligt för en stor del fartyg att vara med, ty allesammans kunna icke få sysselsättning. Om deremot

en del såsom förut går till Luleå och en annan del, som föreslaget är, till Ofoten, kunde trafiken från Luleå skötas med 25 å 30 fartyg, och lika många bade ständigt sysselsättning med trafiken från Ofoten. Derigenom kunde frakterna blifva billigare, och möjligheten att konkurrera med jernmalmfälten i Spanien och andra länder blir större. Af hvad jag nu har sagt, torde framgå, att om man vill tillgodogöra sig irågavarande malMBERG, måste en jernväg byggas till Ofoten och afsättningen ske derifrån.

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gällivare till
riksgränsen.*
(Forts.)

Vidare hafva äfven åtskilliga talare på grund utaf professor Sjögrens föreläsning och bröschyr framhållit, att det vore bättre att för jordbrukets räkning behålla kvar inom landet den fosfat, som skickas ut. Det är mig bekant, att bolaget har gjort en storartad och dyrbar anläggning, just för att ur de malmer, hvilka jag nämnde såsom lämpliga för detta ändamål, draga ut fosfor för att göra fosfat, och anser man sig af 100,000 tons maln kunna få 12 å 15 tusen tons fosfat, och detta verk skulle sedermera kunna göra dubbelt så mycket, enligt hvad man beräknat. Men då det är en alldeles ny metod, och man har måst anställa experiment för att få tillverkningen i handom, har man ej ännu lyckats komma så långt. Sålunda skulle man äfven i detta afseende kunna inom landet tillgodogöra sig hvad som finnes i malmen.

Då här för öfrigt frågan har skärskådats från alla sidor, så skall jag icke uppehålla kammarens tid, utan vill endast yrka bifall till reservanterna herr Ivar Månssons m. fl. förslag. Det skulle förefalla mig ytterst märkvärdigt, om Riksdagen efter det förra året fattade beslutet om skrifvelse till Kongl. Maj:t skulle frångå den princip, som, enligt hvad det synes mig, alltid varit bestämmande för Riksdagen, nemligen att om Riksdagen en gång har gifvit någonting på hand, så står den för det, och ingen ändring är möjlig.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservanterna herr Ivar Månssons m. fl. reservation.

Herr Lundell: Jag har begärt ordet endast för att angifva min ståndpunkt i frågan och den tankegång, på hvilken min uppfattning är grundad. Förhållandet är följande. Ett bolag har i laga ordning förvärfvat sig rätt till egendom. Men det kan icke tillgodogöra sig denna egendom utan att få väg till densamma, och det har därför af svenska staten begärt att få anlägga en sådan. Svenska staten har svarat: Vi skola se till, om det ej är lämpligast, att vi anlägga den vägen och därför få viss ersättning. Riksdagen har begärt, att regeringen skulle göra undersökning, om sådant går för sig, och har dertill beviljat anslag. Regeringen har anställt denna undersökning och funnit, att det är lämpligt för staten, alla utredningar gifva bekräftelse derpå. En talare på stockholmsbanken yttrade, att han ansåg bolaget hafva förvärfvat sig rätten till egendomen alltför billigt och att man skulle begagna sig af den omständigheten, att det ej fans någon väg till platsen, för att hindra det att begagna sin egendom. Men det finnes en lag, som säger, att den, som har en egendom, har också rätt att få begagna den. Det finnes härvidlag sedvanerätt och tradition, och därför har också detta bolag rätt att få väg. Men när det icke får anlägga denna väg sjelf, har staten skyl-

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.*

(Forts.)

dighet att anlägga den, och jag tror ej, att det vore den svenska staten värdigt att genom några advokatknep eller dylikt söka blanda bort den saken. Enligt min tanke går ej heller regeringen in på något sådant, såvida vi ej skulle få någon socialdemokratisk minister, men jag tror ej, att denna kammare ännu är färdig att taga emot en sådan.

På grund utaf detta och de skäl, som blifvit framlagda af så många talare här i dag, skall jag be att få yrka bifall till herr Månssons m. fl reservation.

Herr Dahn: Herr talman! Jag har begärt ordet för att tillkännagifva min åsigt i denna fråga. Här har man sökt, jag vill ej säga hota, men injaga fruktan hos landtmännen med afseende å den blifvande utländska konkurrensen i Norrland med södra och mellersta Sverige. Min uppfattning är den, att om det också, såsom helt naturligt är, kommer att blifva en införsel af t. ex. mjöl ifrån Viktoriamannen till Norrbotten, det skulle blifva till gagn för landtmännen i mellersta och södra delarne af vårt land. Ty med den ställning, som mjöltullen intager till spanmålstullen, är det klart, att om konkurrens skulle uppstå, komme de svenska östersjöqvarnarne i ett helt annat förhållande gent emot de landtmän, som vilja afyttra sin spanmål till dem, än nu, då det endast är af nåd och barmhertighet, som spanmålen toges emot.

Hvad beträffar den politiska sidan, som här framhållits, så föreställer jag mig, att den fiende, som vårt land kan få, väl alltid är den gamla, och han kommer nog den gamla vägen. Då tror jag det vore väl för vårt land, att man hade öppen väg äfven till Vesterhafvet, ty om vi skola hafva någon hjälp, kommer den väl vesterifrån. Om man inom några år skall åstadkomma en bana emellan Boden och Torne elf, synes det mig, som om det ligger nära till hands, att man äfven skaffar en förbindelse tvärt öfver till vester, hvarifrån vi hafva hopp om att få hjälp i ena eller andra formen, åtminstone proviant och ammunition. I detta fall anser jag banan vara af behovet påkallad i och med man fått förbindelser med Torne elf eller finska lappmarken. Hvad åter beträffar den temligen förbisedda transitoaffären emellan vestra Europa å ena sidan och Finland och Ryssland å den andra, så tror jag, att det är något, som man bör mera beakta. Det kan komma att tillgå på det sättet, att godset i förseglade jernvägsvagnar och under uppsigt af en svensk tulltjensteman går från Ofoten öfver Sverige till Finland och Ryssland och vice versa. På detta sätt kan åstadkommas en ganska stor transitoaffär oss till gagn. Det, som kommer öfver till oss sjelfva, får naturligtvis enligt tulltaxan draga samma tull, som om det komme in i landet från annat håll. Det, som utföres från Norge till Ryssland går ju till väsentlig del om nordkap till Arkangel, och består af fisk m. m., och denna utförsel är af så stor betydelse, att den i detta ögonblick går till öfver 50,000 tons och säkert skulle komma att stiga till mycket högre belopp, om denna bana kommer till stånd. Exporten från Ryssland till Norge, hvilken går den långa vägen genom Öresund, uppgår ända till 140,000 tons och skall

helt säkert komma att blifva ännu större, ty det är att märka, att detta är endast till Norge, men om denna förbindelseled kommer till stånd, skall helt visst en massa gods från Ryssland och Finland komma att gå denna genare väg och från isfri hamn till det öfriga Europa. Min uppfattning är alltså den, att denna bana, betraktad såsom internationel bana mellan det stora ryska riket och det vestra Europa och Amerika, har så stor betydelse, att jag just därför icke alls skall fästa mig vid dessa kontrakt, som man här har talat så mycket om och som man så juridiskt och advokatoriskt har sökt göra mer eller mindre bindande för ena eller andra parten. Vi hafva hittills icke haft sådana kontrakt, när vi haft att bygga stambanor. Hvilka betingelser gjorde man sig vid inköpet af Gellivare—Luleå-banan gent emot bolaget Gellivare? Inga. Och huru har det gått här? Jo, att denna Gellivare—Luleå-bana genom detta enda bergverk ger $7\frac{3}{4}$ procent. Det synes mig således, att man icke bör fästa sig så ofantligt mycket vid detta kontrakt, ty det är min öfvertygelse, att detta kontrakt förutan blir denna bana en ypperlig affär.

Om jag skulle göra någon anmärkning här vid lag, så vore det den, att man ej bort fastslå dessa 3,8 procent som ersättning för malmtransporten af det skäl, att det, enligt hvad jag är fullkomligt öfvertygad om, skulle komma att blifva mycket större inkomst för staten än dessa 3,8 procent, om man ej hade fastslagit denna slags garantisiffra. Men genom hvad reservanterna i statsutskottet här hafva föreslagit, nemligen att nedsätta tontalet från 1,500,000 till 1,200,000, och att för det, som går derutöfver, banan skall hafva särskildt betaldt, så neutraliseras ju i viss mån hvad jag i annat fall skulle haft att säga.

Emellertid skulle jag för min del på det högsta beklaga, i fall kammaren till följd af, jag vill icke säga svepskäl, men till följd af sådana skäl, som jag ej kan finna annat än att de äro dikterade af konkurrensafundssjuka och på samma gång eller vid sidan derom ett slags norskt hat, skulle afslå det förslag, som reservanterna här vid lag hafva framställt, till hvilket förslag jag ber att få yrka bifall.

Herr Elis Nilsson: Jag vill afstå från att yttra mig och anhåller att få instämma med herr Restadius.

Herr Nordin i Hammerdal: Herr talman! Mina herrar! Jag har under de sista tio åren med synnerlig uppmärksamhet, så långt det varit mig möjligt, sökt följa med Riksdagens förhandlingar i alla de frågor, som gällt inkomster för staten, och jag har funnit, att det har varit en skarpsinnig äflan om att öka dessa, och detta har lyckats det har lyckats så, att vi under dessa tio åren haft oerhördt mycket större statsinkomster än vi hade under tiden förut. Då jag tänker på detta och nu fäster mig vid huru motståndarne till denna föreslagna bana uppträdt, så kan jag icke annat än känna den allra lifligaste förvåning. Här är ju fråga om, mina herrar, att taga icke hundratals, utan törhända tusentals millioner ur jordens djup, der icke ens kanske sparfvarne förut hafva kunnat finna

*'Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.*

(Forts.)

Angående anläggning af en statsbana från Gellivare till riksgränsen. sin föda. Då det blir fråga om att förvärfva så oerhördt mycket för fäderneslandet, då ställer sig just den del af Riksdagen deremot, som förut har arbetat för att på både möjliga och omöjliga sätt framskaffa millioner. Här skall jag väl mötas af den invändningen, att af dessa hundratals eller kanske tusentals millioner kommer icke alltsammans staten till godo. Alldeles riktigt, det gör det ej. Men huru blir det, om man delar alla dessa millioner på staten, grufbolagen, arbetarne och alla möjliga, som dervidlag komma att uppträda till följd af det förhållandet, att, der det finnes tio, femton å tjugu tusen menniskor, kommer en stor mängd handtverkare m. m., att sysselsättas? Då kan jag icke neka till, att det väcker hos mig den allra lifligaste förvåning, att när vi hafva arbetat på att söka fram millioner åt staten på alla andra områden, vi skulle vara så inkonsekventa, att vi sade nej, när det är fråga om att taga dem, der förut icke fem öre kunnat tagas.

(Forts.) Det andra, som väcker min lifligaste förundran, är det klander, som har blifvit framställt mot regeringen, därför att den kommit med den utredning och det förslag till Riksdagen, som nu föreligger, för tidigt. Jag har alltid förr vid hvarje riksdag hört, att regeringen klandrats, därför att den legat på vissa utredningsfrågor allt för länge, men aldrig förut har jag hört, att regeringens förslag ha kommit för tidigt.

Sedan jag uttalat hvad som i detta fall så djupt har förvånat mig, ber jag, herr talman, att få sälla mig till reservanternas förslag.

Herr Söderberg: Jag skall inskränka mig till att endast yrka bifall till reservationen.

Herr friherre von Schwerin: Herr talman! Mina herrar! Af hufvudsakligen tre skäl kommer jag att rösta för den föreslagna banan. Jag anser denna bana vara till nytta för Norrland, jag anser den vara till nytta för hela Sverige, och jag anser den vara till nytta för vårt broderland. Ju flera förbindelseled vid uppdraga mellan oss och Norge, ju flera gemensamma stora ekonomiska intressen skapa de. För min del skall jag vara med om att bryta ned hela Kölen med dess tullgräns, gränsridare och allt annat. Låtom oss komma i håg, hvad som till stor del skapat Tysklands enhet och styrka. Det är, mina herrar, »Der Zollverein»; den har till en stor och mäktig ekonomisk enhet, till ett stort och mäktigt statsförbund enat länder och folkstammar med vida större olikhet och vida mer skilda kynnen, än som förefinnas mellan de skandinaviska folkstammarne.

Herr talman! Jag skall be att få sälla mig till dem, som rösta för den af herrar Ivar Månsson och Daniel Persson m. fl. afgifna reservationen.

Herrar greve *Hamilton, Lovén* och *Hammarlund* instämde häruti.

Herr Staaff: Jag hör, herr talman, att ropen på proposition äro mycket lifliga. Emellertid tillåter jag mig erinra, att om kammaren nu skulle besluta sig för reservanternas förslag, så har kammaren under de ungefär tio timmar, som denna jernvägsdiskussion i dag har

räckt, voterat i princip öfver så pass många millioner kronor, att det går — tror jag — till inemot en million i qvarten. Under sådant förhållande kan det icke anses alltför anspråksfullt att anbjuda att få göra de små anmärkingar, som man skulle önska göra, om man söker att fatta sig så kort som möjligt.

Det har anmärkts åtskilligt emot det utaf regeringen i dess proposition framlagda förslagskontraktet. Åtskilliga af dessa anmärkingar tror jag hafva varit ganska befogade. Beträffande den, som framstälts mot 7 § och som har afsett, att den säkerhet, bolaget enligt denna paragraf skulle sätta för det der bestämda vitet, icke vore fullt betryggande, tror jag likväl, att denna anmärkning skulle kunna hafva fatt en ännu mera riktig och korrekt form. Efter min uppfattning äro nemligen hela den sjunde paragrafens vitesbestämmelser, minst sagdt, i högsta grad tvifvelaktiga. Om detta kontrakt hade framlagts för åtta å tio år sedan, då hade jag kunnat förstå det, ty då rådde ännu mycken osäkerhet i rättskipningen om dylika viten, åtagna i kontrakt. Men sedan landets högsta domstol under så sena år som 1892 och 1895 visat sig omfatta och omfatta utan meningsskiljaktighet den åsigt, att dylika viten icke kunna lagligen uttagas, oaktadt de äro af den ena kontrahenten utfästade, så har jag svårt att förstå, huru ett sådant förslagskontrakt kunnat föreläggas. Jag skall hänvisa till de rättsfall, jag åberopat, för att en hvar må kunna öfvertyga sig om, att jag ej far med dikt. De äro tre rättsfall från 1890-talet, men jag har särskildt antecknat tvenne från år 1895, som finnas anförda under n:is 94 och 185 i den vanliga prejudikatsamlingen, Holms juridiska arkiv.

Högsta domstolen har der, säger jag, visat sig omfatta den åsigten, att, äfven om en kontrahent i kontraktet utfäst ett vite, så kan detta vite icke lagligen uttagas, i fall det är utfäst för underlåtenhet att uppfylla en betalningsförpligtelse, och det kan ej heller uttagas ens i andra fall, för den händelse det icke kan anses, att detta vite är ett på förhand mellan kontrahenterna aftaladt skadestånd. Men huru skulle någon domstol eller ens någon domstolsledamot kunna, om detta kontrakt komme inför domstol, anse, att bolaget här åtagit sig ett på förhand bestämdt skadestånd, när det uttryckligen heter, att »för underlåtenhet att fullgöra sina åtaganden utfäster härmed bolaget, jemte den ersättningsskyldighet, som kan för bolaget uppkomma, ett vite af 2,000,000 millioner kronor», hvaraf alldeles tydligt och uppenbart följer, att bolaget utfäst sig, utöfver den lagliga ersättningsskyldigheten, till ett straff, som skall verka afskräckande på bolaget men som, om det en gång skall tagas i anspråk, kan af bolaget helt lugnt bestridas. Och man må icke säga, att staten genom 11 § har någon säkerhet, derigenom att bolaget är underkastadt Kongl. Maj:ts afgörande; ty då Kongl. Maj:t är den ene kontrahenten, kan ingen domstol gå in på att låta Kongl. Maj:t bestämma, att en utfästelse, som ej är enligt lag tillåten, skulle plötsligen blifva laglig.

På grund af denna erinran och på grund af åtskilliga andra anmärkingar, som här blifvit framställda, vågar jag för min del ansluta mig till deras uppfattning, som i allt fall icke för närvarande vilja bifalla reservanternas förslag — så mycket mer som jag alldeles icke kan

*Angående
anläggning
af en stits-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.
(Forts.)*

Angående anläggning af en stats-bana från Gellivare till riksgränsen. instämman i den uppfattningen att, därför att ett privat bolag har erbjudit sig att bygga en bana men icke fått bygga denna bana, staten skulle vara skyldig att omedelbart och ofördröjligen bygga denna bana åt bolaget. Sådant skall, efter min uppfattning, bedömas efter den allsidiga pröfning, som det tillhör statsmagterna att egna en så vigtig fråga, och icke betraktas som en nödvändig förpligtelse i förhållande till ett privat bolag.

(Forts.)

Jag har således äran, herr talman, att för alla händelser yrka afslag å reservanternas hemställan.

Med herr Staaff förenade sig herrar *Eklund* i Stockholm och *Jansson* i Taberg.

Herr Nilson i Lidköping: Herr talman! Mina herrar! Jag skall ej förlänga diskussionen, utan ber blott att, innan talmannens klubba faller, få till protokollet öppet uttala min anslutning till reservanternas förslag. Jag kommer alltså att rösta för bifall till detsamma, och jag gör detta utan all tvekan.

Herr Eriksson i Elgered: Af de skäl, som blifvit anförda för statsutskottets afstyrkande hemställan i fråga om den kongl. propositionen, har onekligen intet enda varit så egnadt att lägga an på de sparsamhetsvänliga ledamöterna af denna kammare som det af herr Pehr Pehrson anförda, nemligen om de försvarsåtgärder, som blifva en naturlig följd af ett bifall till denna bana.

Då jag för min del tänker rösta för den kongl. propositionen eller för reservanternas förslag, kan jag ej annat än på samma gång tillkännagifva min personliga uppfattning här vid lag. För min del får jag säga, att af de banor, som träffa främmande staters gränser, är det ingalunda den, som går till Ofoten, som är den farliga, utan den som är den farliga, är bansträckningen mot Haparanda, hvilken leder mot öster. Ty jag kan icke, på grund af många förhållanden och historiens lärdomar, förstå annat än att, om Sverige verkligen kommer att råka i krig, detta krig väl skall komma från öster. Och kommer ett krig att utbryta, är det alldeles uppenbart, att i så fall Luleå—Ofoten-banan icke blott kommer att bereda möjlighet till transport af lifsmedel, utan äfven — på grund af det europeiska jemvigtssystemet, derest vi i farans stund icke skulle kunna på egen hand reda oss mot en öfvermäktig granne — kommer att bereda tillfälle för de magter, som äro intresserade i det europeiska jemvigtssystemet, att med lätthet transportera trupper till vår hjälp.

Det är af dessa skäl, som jag tror, att fästningsverk icke äro lika behöfliga mot denna gräns i vester som de äro det mot norr, och det är dels på denna grund och dels på grund af skäl, som här i dag blifvit anförda till förmån för banan, herr talman, som jag ber att få yrka bifall till reservationen.

Öfverläggningen var nu slutad. I öfverensstämmelse med de yrkanden, som derunder förekommit, gaf herr talmannen propositioner: 1:o på bifall till utskottets hemställan; 2:o afslag å derå och bifall i

stället till herr friherre von Otters m. fl. reservation oförändrad; 3:o) bifall till samma reservation med den af herr Lindhagen föreslagna ändring; 4:o) bifall till det af herr Bergendahl under öfverläggningen framställda förslag; och 5:o) ärendets återförvisande till utskottet. Herr talmannen ansåg den förnämnda propositionen vara med öfvervägande ja besvarad, men som votering begärdes, upptog herr talmannen för bestämmande af kontrapositionen ånyo de öfriga yrkandena, af hvilka det, som afsåg bifall till herr friherre von Otters m. fl. reservation i oförändradt skick, nu förklarades hafva flertalets mening för sig. Men jemväl i fråga om kontrapositionen äskades votering, i följd hvaraf, och sedan till kontrapositionen i denna votering antagits yrkandet om återremiss, nu först uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

*Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.
(Forts.)*

Den, som till kontraposition i hufvudvoteringen angående fjerde punkten af förevarande utlåtande n:o 47 antager yrkandet om bifall till den vid nämnda punkt af friherre von Otter m. fl. afgifna reservation, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren till kontraposition i nämnda votering antagit yrkandet om ärendets återförvisande till utskottet.

Den votering, som anställdes enligt denna voteringsproposition, utföll med 130 ja mot 80 nej; hvadan propositionen för hufvudvoteringen erhöll följande, af kammaren godkända lydelse:

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i fjerde 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 af friherre F. W. von Otter m. fl. vid denna punkt afgifna, utskottets betänkande vidfogade reservation.

I hufvudvoteringen afgåfvos 85 ja-röster men 126 nej-röster; och hade kammaren alltså, med afslag å utskottets hemställan, bifallit den af herr friherre von Otter m. fl. afgifna, vid punkten fogade reservation.

Angående
anläggning
af en stats-
bana från
Gellivare till
riksgränsen.

Efter det herr talmannen för kammaren tillkännagifvit denna utgång af omröstningen, begärdes ordet af:

Herr Fredholm som yttrade: Herr talman! Jag skall anhålla att till protokollet få anmäla min reservation mot det nu fattade beslutet, icke därför att jag icke anser denna bana vara önskvärd, utan på grund af de vilkor, hvarpå banan blifvit beviljad.

Reservation emot det fattade beslutet anmäldes vidare af herrar friherre von Knorring, Redelius, Åkerlund, Johnsson i Bollnäs, Petersson i Boestad, Sandquist, Behmer, Branting, Staaff, Berg, Jönsson i Gammalstorp, Pehrson i i Törneryd, Sundblad, Lindblad, Erickson i Bjersby, Hazén, Bengtsson i Häradsköp, Zakrisson, Sjöberg, Johansson i Aflösa, Arnoldsson, Anderson i Lydde, Johanson i Valared, Nilsson i Kattleberg, Odqvist, Jansson i Taberg, Göthberg, Ericson i Ransta, Baaz, Holmgren i Varnhem och Jansson i Saxhyttan.

Punkten 5.

Utskottets hemställan bifölls.

Herr talmannen lät uppläsa följande till kammaren inkomna intyg:

Att riksdagsmannen Per Gustaf Näslund från Hagaris i Nätra församling i Vesternorrlands län, född den 14 juni 1827, afled härstädes den 24 mars år 1898; betygar Nätra församling i Vesternorrlands län den 28 mars år 1898.

Gottfrid Dalén,
v. pastor.

Efter sålunda erhållen underrättelse om detta dödsfall beslöt kammaren, uppå hemställan af herr talmannen, att jemlikt 28 § riksdagsordningen till Konungen ingå med anmälan om den inom kammaren uppkomna ledighet; och blef ett i sådant afseende på förhand uppsatt skrivelseförslag, som nu upplästes, af kammaren godkänt.

§ 3.

Till bordläggning anmäldes lagutskottets utlåtanden:

n:o 53, i anledning af kamrarnes återremiss af lagutskottets utlåtande n:o 20, i anledning af väckt motion angående åtgärder mot missbruk af vissa äldre aktiebolags rätt att inlösa egna aktier, och

n:o 54, i anledning af väckt motion om sådan ändring i lagen angående tillsättning af presterliga tjänster m. fl. författningar, att prestval skola med slutna sedlar förrättas.

§ 4.

Justerades protokollsutdrag.

§ 5.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr <i>P. Ersson</i>					
	i Vestlandaholm	under	14 dagar från och med den 31 dennes		
» <i>N. Nilsson</i>	i Skrafvelsjö	»	14 »	»	31 »
» <i>N. Wallmark</i>		»	14 »	»	31 »
» <i>E. V. Bäckström</i>		»	14 »	»	31 »
» <i>O. A. Johansson</i>	i Dingle	»	11 »	»	2 inst. april,
» <i>P. G. Petersson</i>	i Fräntorp	»	13 »	»	1 » »
» <i>J. Hjelmérus</i>		»	8 »	»	1 » »
» <i>C. Rydberg</i>		»	10 »	»	2 » »
» <i>F. W. H. Pegelow</i>		»	11 »	»	3 » »
» <i>J. A. Lundström</i>		»	12 »	»	2 » »
» <i>N. Boström</i>		»	12 »	»	2 » »
» <i>N. Hanson</i>	i Berga	»	10 »	»	2 » »
» <i>M. Arhusiander</i>		»	12 »	»	1 » »
» <i>O. Walter</i>		»	14 »	»	1 » »
» <i>O. A. Brodin</i>		»	13 »	»	1 » »
» <i>N. Svensson</i>	i Olsröd	»	14 »	»	1 » »
» <i>S. M. Olsson</i>	i Sörnäs	»	12 »	»	2 » »
» <i>C. W. Hultstein</i>		»	12 »	»	2 » »
» <i>C. F. Petersson</i>	i Dänningelanda	»	12 »	»	1 » »
» <i>E. Olsson</i>	i Kyrkebol	»	14 »	»	1 » »
» <i>S. Söderberg</i>		»	12 »	»	2 » »
» <i>O. Larsson</i>	i Mörtlösa	»	12 »	»	2 » »
» <i>C. A. Andersson</i>	i Malmö	»	11 »	»	3 » »
» <i>C. E. Johansson</i>	i Berga	»	10 »	»	4 » »
» <i>C. J. Öberg</i>		»	14 »	»	2 » »
» <i>P. Waldenström</i>		»	14 »	»	3 » »
» <i>S. Arnoldsson</i>		»	12 »	»	1 » »
» <i>P. Andreasson</i>		»	10 »	»	1 » »
» <i>O. Persson</i>	i Rinkaby	»	14 »	»	1 » »
» <i>M. Dahm</i>		»	14 »	»	2 » »

	herr frih. <i>F. Barnekow</i>	under	14 dagar från och med	den 2 april
	» <i>E. H. Sjövall</i>	»	14 »	» 2 »
	» <i>N. Andersson</i>			
	i Pettersborg	»	14 »	» 2 »
och	» <i>K. A. Staaff</i>	»	2 »	» 31 mars.

Härefter åtskildes kammarens ledamöter kl. 12,48 på natten.

In fidem

E. Nathorst Böös.