

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1898. Första Kammaren. N:o 18.

Tisdagen den 29 mars.

Kammaren sammanträdde kl. 2,30 e. m.

Herr statsrådet *Annerstedt* aflemnade Kongl. Maj:ts nedannämnda nådiga propositioner till Riksdagen:

- 1:o) angående de kongl. teatrarne;
 - 2:o) angående öfverflyttning af ett anslagsbelopp från en institution till en annan vid universitetet i Lund;
 - 3:o) angående ändring i gällande bestämmelser om rätt för generaldirektören och ordföranden i medicinalstyrelsen till erhållande af pension å allmänna indragningsstaten;
 - 4:o) angående anslag till bestridande af kostnader för en gradmätning å Spetsbergen;
 - 5:o) angående upplåtelse till statens jernvägar af ett jordområde från kungsladugården Ås kloster n:o 1 i Hallands län;
 - 6:o) angående upplåtelse till statens jernvägar af ett jordområde från Alnarps kungsgård i Malmöhus län underlydande gatuhusen n:is 12, 13 och 14 Lomma; samt
 - 7:o) angående en väganläggning mellan Tärna och riksgränsen.
- De kongl. propositionerna blefvo härefter föredragna och hänvisade till statsutskottet.

Justerades protokollet för den 22 i denna månad.

Anmälades och bordlades

statsutskottets utlåtanden:

- n:o 6, angående regleringen af utgifterna under riksstatens femte hufvudtitel, omfattande anslagen till sjöförsvaret;
- n:o 48, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående försäljning till Jönköpings stad af ett område af förra landshöfdingebostället Ryhof

n:o 49, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående försäljning till Upsala stad af vissa lotter af den kronan tillhöriga s. k. Upsala hofstalläng i Upsala län;

n:o 50, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående försäljning af åtskilliga till förra militiebostället $\frac{3}{4}$ mantal Arkelstorp n:o 1 i Kristianstads län hörande lägenheter;

n:o 51, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående försäljning af två till kungsgården $3\frac{5}{8}$ mantal Ribbingelund n:o 1 i Södermanlands län hörande utängar;

n:o 52, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående försäljning af två under länsmansbostället $\frac{1}{2}$ mantal Boberg n:o 1 i Östergötlands län lydande lägenheter;

n:o 53, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående jordafsöndring från förra majorsbostället 6 mantal Gudhem n:is 1—9 i Gudhems socken och Gudhems härad af Skaraborgs län för utvidgning af Gudhems församlings kyrkogård;

n:o 54, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående afsöndring från länsmansbostället ett halft mantal Stenum n:o 3 Stommen i Stenums socken och Valle härad af Skaraborgs län; och

n:o 55, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående upplåtelse till Venersborgs stad af vissa delar af tomterna n:is 428 och 429 i kvarteret Blomman der i staden m. m.; äfvensom

bevillningsutskottets betänkande och memorial:

n:o 15, i anledning af väckta motioner om ändringar i tullbevillingen; och

n:o 16, angående ändring i instruktionen för taxeringsmyndigheterna.

Justerades ett protokollsutdrag för denna dag.

På framställning af herr talmannen beslöts, att de under sammanträdet bordlagda ärendena skulle uppföras främst på föredragningslistan till morgondagens sammanträde.

Kammaren åtskildes kl. 2,38 e. m.

In fidem
A. v. Krusenstjerna.

Onsdagen den 30 mars, f. m.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Justerades protokollet för den 23 i denna månad.

Anmäldes och bordlades Första Kammarens tillfälliga utskotts utlåtande n:o 2, i anledning af väckt motion i fråga om åtgärder till främjande af svenska alsters afsättning i utlandet och till höjande af den svenska sjöfartsnäringen.

Upplästes och godkändes statsutskottets förslag dels till Riksdagens skrivelser till Konungen:

n:o 30, i anledning af Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen under sjette hufvudtiteln gjorda framställningar om anslag för sjö-kommunikationer; samt

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

dels ock till Riksdagens skrivelser till fullmäktige i riksgäldskontoret:

n:o 32, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition i fråga om vilkoren för tillgodonjutande af Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägs-aktiebolag beviljade låneförmåner; samt

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

Föredrogos, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran statsutskottets under gårdagen bordlagda utlåtanden n:is 6 och 48—55, äfvensom bevilningsutskottets samma dag bordlagda betänkande och memorial n:is 15 och 16.

Föredrogos å nyo och företogs punktvis till afgörande statsutskottets den 25 och 26 innevarande månad bordlagda utlåtande n:o 47, angående

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

Punkterna 1 och 2.

Hvad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 3.

*Anläggning af
en statsbana
från Göteborg
till Skee.*

Herr Unger: Såsom bekant, framlade Kongl. Maj:t för nästlidet års Riksdag förslag om anläggning af, bland annat, en statsbana från Göteborg öfver Kongelf, Ucklum och Uddevalla till Svinesund för en beräknad kostnad af 16,216,500 kronor. Herr statsrådet och chefen för civildepartementet yttrade, vid framställningen af detta förslag, till statsrådsprotokollet, att beslutet om vestkustbanans öfvertagande af staten med följdriktighet fordrade, att staten jemväl åstadkomme den sista länken i den förbindelseled, som erfordrades för förmedlande af transitotrafiken mellan Norge och utlandet. Vidare meddelade herr civilministern till statsrådsprotokollet, att, enligt hvad han hade sig bekant, norska regeringen vore villig att föreslå norska stortinget anslutning mellan en eventuel bohusslänsbana och norska jernvägsnätet, och att i hvarje fall förslag derom skulle föreläggas stortinget så tidigt, att anslutningen måtte kunna ega rum, när bohusslänsbanan blefve fullbordad, eller år 1901. Oaktadt alla dessa lysande förespeglingar, att det skulle blifva en transitobana, att norska regeringen vore färdig att framlägga förslag om anslutning dertill, och att denna anslutning "i hvarje fall" skulle komma till stånd senast år 1901, blef den kongl. propositionen afstyrkt af statsutskottet, som af anförda skäl ansåg nödig varsamhet bjuda, att icke på en gång allt för stor del af tillgängligt kapital bundes i nya jernvägsanläggningar, äfvensom att den fordran torde böra ställas på staten, att den icke genom sina åtgärder bidroge dertill, att arbetskraft genom forceradt jernvägsbyggande droges från näringarna, och att, då jernvägsbyggandet omsider måste minskas, ett ännu större ondt, brist på arbete, gjorde sig gällande. Och Kongl. Maj:ts förslag föll också i Riksdagen med knapp majoritet. Under sådana förhållanden och sedan derjemte blifvit till civildepartementet meddeladt från departementet för de allmänna arbetena i Norge, att detta icke kunde ställa i utsigt en anslutningsbana vid Svinesund, utan funne öfvervägande skäl tala för att icke nu tillstyrka framläggande af proposition till stortinget om en sådan, hade man väl kunnat hoppas och förmoda, att det icke nu åter skulle komma framställning om en bohusslänsbana. Men det rätta jernvägsnätet låter ej afskräcka sig af sådana småsaker. Då det icke gick an att få bohusslänsbanan antagen såsom en transitobana, föreslår man nu i stället, att det skall byggas en lokalbana. Men nu skola vi icke gå fram ända till Svinesund, utan vi skola stanna vid Skee och göra en afstickare till Strömstad. Sålunda skulle det blifva en lokalbana med Strömstad till ändpunkt; men

herr civilministern låter det ändock skymta fram i fonden en svag förhoppning, att denna väg ändå i en framtid skulle blifva af annan natur, och på sådana grunder är den framstald, den proposition, som nu föreligger. När jag, som af de af 1897 års statsutskott framställda, ofvan omförmälda skäl är rädd för alltför forceradt jernvägsbyggande, tog del af propositionen, tänkte jag i mitt stilla sinne och i min okunnighet om statsutskottskonsequens: det är väl ingen fara med den saken; statsutskottet har ju förklarat, att man måste iakttaga all varsamhet, som jag nyss nämnde, och så mycket större skäl torde det nu finnas för statsutskottet att afstyrka bifall till propositionen, som, sedan utskottet framhöll nödvändigheten af varsamhet, en ny statsbana, Örebro—Krylbo, blifvit beslutad och är under utförande. Men i denna min tro bedrog jag mig. Statsutskottet har visserligen funnit, vill det synas, att "vestigia terrent", men de kongl. jernvägsförslagen måste ändå fram. Någon förnimmelse af vådan att åka för fort med jernvägen måtte väl ändå statsutskottet i år hafva haft, och något minne måtte det också hafva haft qvar af hvad det skref förra riksdagen, eftersom det gjort en inskränkning i Kongl. Maj:ts förslag, i det att utskottet nu vill, att banan skall byggas blott till Skee, och hemställer, att beslutet skall göras beroende deraf, att Strömstad bygger från Skee till Strömstad, en banbit på något öfver 6 kilometer, som skulle kosta ej mindre än 1,283,000 kronor. Nå ja, det var ju alltid någon inskränkning förstås, men man kan icke utan vemod tänka på den stora frestelse, som ett sådant litet samhälle som Strömstad skall inledas i, att anstränga sig öfver måttet af sina krafter, då hela Bohusläns intresse manar staden att anskaffa den jemförelsevis mycket stora summan 1,283,000 kronor och bygga denna bana, hvilken, derest hufvudbanan skulle blifva transitobana, icke hade någon framtid. Litet fisk om vintern och några badgäster om sommaren blefve det enda, som denna bana för 1,283,000 kronor då finge framskaffa. Det har sagts, har jag hört, att det i allt fall skulle blifva en transitobana, och man har menat, att det skulle vara större chancer för oss att få Norge att göra en anslutningsbana på rimliga vilkor, om vi väl byggt vår bana och med hänvisning dertill kunde fråga: viljen I nu ansluta Eder? Men detta är naturligtvis ett origtigt resonement. Det är ju uppenbart, att vi, sedan vi nedlagt ett kapital af 10, 12 millioner kronor på denna bana, derefter skola blifva mera angelägna om anslutning från Norge, än om vi ej derpå nedlagt vårt kapital, som, för den händelse banan icke bär sig annorlunda än såsom transitobana, ju är illa använt. Det är mera sannolikt, att, sedan banan är byggd, man måste låta sig nöja med sämre vilkor vid eventuel anslutning från Norge, än man eljest kunnat betinga sig. Det blefve kanske till en början att inlösa Fredrikshald—Sunnanå-banan; ty vi veta ju, att Norge har så stora intressen i den banan, att det ej nog släpptes af med mindre. Och skulle man sedan bygga vidare från Skee öfver Svinesund, eller åtminstone till midten af Svinesund, ett arbete, som blefve mycket dyrbart och ej vore lätt att utföra, samt ytterligare lägga om rälsen på hela längdbanan och öka barlasten på densamma, finge man en transitobana från Svinesund till Göteborg, som kostade

*Anläggning af
en statsbana
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

*Anläggning af
en statsbana
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

omkring 20 à 25 millioner kronor. Detta synes vara alltför dyrt. Under sådana förhållanden och då sedan förra riksdagen ingen omständighet tillkommit, som talar för banans byggande, utan tvärtom flera omständigheter, som tala deremot, särskildt med hänsyn dertill, att vi nu fått veta, det de uppgifter ej varit rigtiga, som herr statsrådet och chefen för civildepartementet lemnat, i ty att norska departementet för de allmänna arbetena ej ville eus väcka förslag om en anslutningsbana från Norge, finner jag mig hafva fullgiltig anledning att yrka afslag å statsutskottets hemställan.

Herr Sandberg: Då denna fråga förevar till behandling vid 1897 års riksdag, förefans åtminstone en förhoppning, att banan skulle blifva en länk mellan det norska jernvägsnätet och vestkustbanan. Denna förhoppning är nu helt och hållet försvunnen, hvarom den föregående talaren redan påvisat. Och till och med utskottet har måst erkänna, att den bohusslänsbana, som nu föreslagits, är endast en lokalbana. Frågan, huruvida Bohuslän är så i saknad af tidsenliga kommunikationer, som det påstås, synes mig emellertid mycket tvifvelaktig. Der pågår under vanliga förhållanden sjöfart en betydligt längre del af året än vid vår östra kust, och jernvägar utgå från Göteborg och Uddevalla åt flera håll. Se vi derefter till, hvad Bohuslän producerar: skog finnes der icke, och af jordbruksprodukter måtte der ej alstras mera, än som erfordras för detta landskaps egen befolkning. Denna befolkning tager hufvudsakligen sina inkomster från hafvet, till största delen af fiske och framför allt af sillfisket. Det är en känd sak, att en stor del af den sill, som fångas, exporteras till utlandet, och den del, som föres till det inre af vårt land, måste naturligtvis föras på banor, som gå dit, såsom Uddevalla—Herrlunga-banan och banor från Göteborg. Utefter länets kust lär ej stor silltransport på jernväg någonsin komma att ega rum. Dessutom vill jag fästa uppmärksamheten på skillnaden mellan östra och vestra kusten med afseende å jernvägskommunikationer och statens främjande af sådana. Till vestkustbanans byggande lemnade Riksdagen storartadt understöd, och Riksdagen beslöt sedermera dess inköpande till dyrt pris. Hvad har Riksdagen åter gjort för åstadkommande af jernvägskommunikationer på östra kusten? Så godt som intet. På hela sträckan emellan Norrköping och Karlskrona finnes ingen kustbana.

Detta har dock icke varit hufvudsakliga skälet för mitt yrkande på afslag. Jag anser dessutom för min del, att, då Riksdagen för nästa år redan anvisat öfver 5,000,000 kronor till fortsättande af de vid förra riksdagen beslutna jernvägsbyggnaderna mellan Örebro och Krylbo samt ytterligare utsträckning af norra stambanan, det kan vara nog anslaget för ett år till sådant ändamål. För ett tiotal år sedan ansågs det tillräckligt och rikligt, om det anslogs 3 à 4 millioner till jernvägsanläggningar. Nu är det ej nog med statsanslag af öfver 5 millioner kronor för samma ändamål. Det är ju också känt, att enskilda jernvägar äro under byggnad, som skola gå till 19 à 20 millioner kronor. Och koncessionsansökningar ligga inne för jernvägar, som beräknas kosta mellan 40 och 50 millioner kronor. Under det sista

tioalet af år hafva åtgärder vidtagits till skydd för landets jordbruk och industri. Dessa åtgärder blifva ju illusoriska, om man ytterligare forcerar jernvägsbyggandet. Arbetskrafter frångas derigenom både jordbruket och industrien.

*Anläggning af
en statsbana
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

Af dessa skäl yrkar jag afslag å statsutskottets hemställan i denna punkt, och jag får på förhand bedja om öfverseende, att jag kommer att begära votering för att derigenom få utrönt, om icke inom de djupa leden finnes en och annan, som hyser samma betänkligheter som jag.

Herr Tamm: Jag kan meddela, att såsom en första känsla vid behandlingen af denna fråga statsutskottet verkligen tyckte, om jag så får säga, synd om bohusläningarna. Som herrarne alltför väl erinra sig, föll ju nemligen frågan om bohuslänsbanan i fjor på den grund, att en person var tvungen att af en sorglig anledning vara frånvarande från Riksdagen.

En föregående talare har klagat öfver statsutskottets inkonsequens. Det är ej alltid lätt att gå till väga så, att man ej från något håll blir beskyld för inkonsequens, men i ett fall som detta kan jag icke se, att man haft någon anledning att förebrå statsutskottet för inkonsequens. Ty det finnes dock öfver statsutskottet en korporation, som äfven statsutskottet och dess ledamöter, då det ej gäller rättsfrågor, hafva skyldighet att foga sig efter, och det är den svenska Riksdagen. Statsutskottets i fjor mot de två banorna Örebro—Krylbo och bohuslänsbanan framställda "allmänna" argument, hvilka nyss blifvit af den förste talaren uppräknade, blefvo ju faktiskt samtliga underkända genom att Riksdagen, utan att fästa något afseende vid dem, beslöt både Örebro—Krylbo-banan och på en röst när bohuslänsbanan. Riksdagen har dermed förklarat, att den ej tillmätte dessa argument fullgiltig kraft.

Vidare har man använt som ett argument mot banan, att anslutning från Norge skulle uteblifva. Jag hemställer emellertid till herrarne, om statsutskottet i detta afseende handlat oklokt. Om Riksdagen i fjor bifallit den kungliga propositionen, hvad hade ett sådant beslut inneburit? Jo, att vi beslutit en bana, som skulle gå till Norges gräns, men stannat der utan anslutning från Norge som ett spektakel inför hela världen. Med den proposition, som i år framburits, förefaller det mig, att frågan kommit i ett bättre läge. Der är *slutpunkten* bestämd till Strömstad, hvaröfver man kan beräkna, att äfven annan än ortstrafik skall komma att tillföras banan sjöledes.

Men herr statsrådet och chefen för civildepartementet hade redan i fjor ett argument, som icke får förbises, och det var det argumentet, att denna bana äfven skulle afse ortens behof. Bohusläningarne hafva, såsom man ser af de upprepade besluten inom deras landsting, på allt sätt försökt att få tillfredsställda de jernvägsbehof, de hafva. Man har enats om att på flera ställen i länet anlägga bibanor till längdbanan, hvilka skulle föra till den senare de varor, som Bohuslän levererar så att säga i stort, nemligen fiskevarorna. För att Ortsbehofven skola blifva fullt tillgodosedda, måste det för nyss angifna ändamål byggas

*Anläggning af
en statsbana
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

särskilda utfartsbanor förutom hufvudbanan. Det vore emellertid att lägga för tung börda på länet's invånare att lemna åt dem sjelfva att bygga både den långa banan och de många bibanorna. Staten bör göra det lättare att vinna det länge sökta målet genom att bygga längdbanan. Men utskottet har velat fasthålla den af bohussläningarna sjelfva fastslagna principen, att bibanorna skola af dem byggas.

Säkert är för öfrigt — jag tviflar ej, att de fleste af herrarne hafva den tanken —, att det icke skall dröja mycket länge, innan bohusslänsbanan skall blifva hvad den vid sin upprinnelse tänkts skola blifva, en fortsättning af vstkustbanan, som förenar det norska jernvägsnätet med det svenska. Statsutskottet har därför beträffande denna bana velat fasthålla två principer: att, när den nu bygges, detta så göres, att den utan väsentligare förändringar må kunna på bästa och billigaste sätt en gång tjena det aflägsna målet och på samma gång vara den stora sugpumpen, som genom sina bibanor drager till sig Bohussläns produkter för att fortskaffa dem till deras marknader inom Sverige.

Dessa hafva varit de hufvudsakliga skälen, på hvilka utskottet stödt sig, och jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Friherre Klinckowström: Jag skall icke blifva lång i mitt yttrande rörande denna punkt, emedan jag har blott två väsentliga anmärkningar att göra.

I afseende å den rigtning, som Kongl. Maj:t föreslagit för banan till Strömstad, har jag den hufvudsakliga anmärkningen, att banan skulle framgå nästan helt och hållet utmed kusten af Vesterhafvet. Hvar och en militär hoppas jag kunna utan svårighet erkänna den sanningen, att i händelse af krig den skulle vara prisgifven åt en anfallande fiende. Det behöfdes icke någon stor styrka eller några stora krigsfartyg för att aldeles ruinera denna bana. Det kunde lätteligen ske med armerade fiskarbåtar. Vid en blick på den karta, som åtföljde Kongl. Maj:ts proposition i denna fråga, skall hvar och en kunna finna, att det är fara värdt, att den nu ifrågavarande banan i krigstid blefve förstörd. Och om herrarne påminna sig, har just på grund af sådan fara, på tillstyrkan af de rådgifvare, som då sutto vid konungens rådsbord, den norra stambanan fått en annan sträckning än den först tillämnade för att ej ligga för nära kusten och blifva af en angripande fiende med största lätthet förstörd, utan uppoffring snart sagdt af en enda man. Det har sålunda förr blifvit erkändt till och med af vissa myndigheter, att det är olämpligt att lägga en hufvudbana helt nära kusten, och det förstår för öfrigt hvar och en, att den bör framdragas mera inne i landet.

Hvad vidare beträffar sjelfva slutpunkten, ha vissa myndigheter till och med nödgats erkänna, att den ifrågavarande banan är snarare att anse som en lokalbana och aldeles icke som en hufvudbana, intill dess vi lyckas få den sammanknuten med de norska jernvägarne. Men efter de upplysningar, som man erhållit från norska regeringen i denna fråga, ser det mycket mörkt ut, att någon sammanknytning under

närvarande förhållanden kan komma till stånd. Och jag tror, att vi få vänta länge på att en sådan anknjtning kommer att ske.

Under sådana förhållanden och med afseende på anslaget storlek och öfriga af Kongl. Maj:t till andra jernvägar föreslagna verkligen högst betydande belopp kan jag icke med min röst bifalla anslag till denna bana, utan nödgas jag, herr greffe och talman, anhålla om afslag å utskottets hemställan i förevarande punkt.

*Anläggning af
en statsbana
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

Hans excellens herr statsministern Boström: Den förste talaren i ordningen, som yrkade afslag å den nu föreliggande kongl. propositionen, anförde såsom skäl härtill, att man hoppats och kunnat förmoda, att förslaget, efter den utgång frågan fick förlidet år, icke skulle åter framläggas. Men i det förhållande, som redan blifvit upplyst, att banan föll på endast *en* röst, ligger väl en tillräcklig förklaring till förslaget framläggande å nyo.

Han yttrade vidare i sin argumentation emot förslaget, att chefen för civildepartementet i fjol kommit med origtiga uppgifter rörande banans sammanslutning med det norska jernbanenätet. Det är, med förlof sagdt, icke så. Chefens för civildepartementet uppgift var, då den lemnades, fullt riktig och befogad, och att sammanslutningen vid Svinesund icke kom till stånd, var någonting som departementschefen då icke kunde förutse. Banan afsågs för öfrigt alldeles icke såsom en transitobana från Norge, öfver Svinesund, utan var hufvudsakligen afsedd för provinsens eget behof; men den omständigheten, att banan dessutom kunde komma och ansågs böra komma att blifva en förträfflig utfartsväg för Norge, gjorde den naturligtvis ännu mera berättigad. Men, som sagdt, sjelfva hufvudmotivet för dess anläggande var Bohusläns eget behof att få en längdbana. I det afseendet undrar jag, om herrarne i allmänhet hafva reda på befolkningens derstädes behof just af lättare samfärdsmedel. Bohuslän är den af rikets provinser, som har den minsta längden jernbanor i förhållande till folkmängden; och denna landsdel kan icke undvara ett så viktigt produktionsmedel som jernvägen är. Den behöfves för fortskaffande af provinsens viktigaste produkt, fisken, och särskildt när det gäller att kunna afyttra denna i färskt tillstånd, kunna herrarne förstå, af hvilken betydelse det skall vara, om fisken kan komma fram utan så många omlastningar och en eller par dagar tidigare än eljest.

Samme talare yttrade vidare, att man tilläffventyrs komme att behöfva inlösa Dalslands-banan. Hvarför denna förmodan, när derom icke gifvits den ringaste antydning?

Han uttalade vidare den farhågan, att Strömstad skulle komma att öfveranstänga sig. Statsutskottet har nemligen uttalat, att sidobanan till Strömstad skulle byggas genom enskild företagsamhet och icke af staten. För min del får jag säga, att jag icke tror att Strömstad kommer derigenom att öfveranstänga sig. Vi veta ju, att redan ganska betydliga belopp tecknats för anläggande af en bana Strömstad—Mon, som genom denna bana blir öfverflödig. Vidare har ju landstinget anslagit vackra belopp för banbyggande inom länet. Det är således enligt mitt förmenande ingen anledning att befara, att Ström-

*Anläggning af
en statsbana
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

stad skall komma att öfveranstränga sig, lika litet som proviusen i öfrigt för de bibanor, som der måste komma att anläggas. Det är deremot — synes det mig — alldeles i sin ordning, att stambanan anläggas af staten. Det ligger nemligen i sakens natur, att denna bana förr eller senare blifver en stor utfartsbana från Norge. Ty all persontrafik har en benägenhet att söka sig fram den genaste vägen. I Norge vill man icke bygga fortsättning på denna bana, därför att norska staten, Fredrikshalds stad och enskilda norrmän hafva nedlagt stora kapital i Dalslands-banan, som man befarar härigenom blifva mindre gifvande. Nåväl, de äro härvidlag i sin goda rätt, om de vilja fortfarande resa den längre och dyrare vägen öfver Dalslands- och bergslagsbanorna. Det är god tid för oss. Vi hafva behof af den nu ifrågasatta banan för egen räkning.

Det är ett misstag, att de förändringar, som erfordras för att göra denna bana till en verklig snabb-bana, skulle vara svåra eller dyrbara. Redan med det byggnadssätt, som nu är ifrågasatt, kan man köra 60 kilometer i timmen, och det är sannerligen en rätt vacker fart.

Statsutskottet har föreslagit ett par ändringar i den kongl. propositionen dels i fråga om bibanan till Strömstad, dels rörande det anslag, som skulle beviljas för år 1899. Jag har icke något att erinra mot vilkoret beträffande bibanan till Strömstad, lika litet som deremot, att anslaget för år 1899 nedsattes till 750,000 kronor. Ty man bryter derigenom udden af den anmärkningen, att banbyggnaden skulle allt för mycket draga arbetsfolk från jordbruket och andra näringar. Då dessutom Krylbo-banan för år 1900 kommer att kräva mindre belopp, bör man då kunna öka anslaget för denna bana; och sålunda blifva anslagen för jernvägsbyggnaderna mera likformigt fördelade.

Jag tror icke, att jag behöfver tillägga något mera, utan anhåller om bifall till statsutskottets förslag.

Herr Reuterswärd: Jag skall endast i några få ord angifva min ställning i denna fråga.

Jag ausäg den ifrågavarande framställningen vara berättigad för lidet år, jag röstade då för densamma, och jag anser den nu ännu mera berättigad i den form, hvori den nu framkommit, och således måste jag i motsats till den förste talaren säga, att jag nu är ännu mera böjd för att antaga den kongl. propositionen, med de förändringar deri som föreslagits af statsutskottet, än jag var förlidet år. I alla händelser, med de stora uppoffringar som Bohusläns landsting och länets invånare gjort för att få denna stambana till stånd, måste jag säga, att sällan eller aldrig har staten fått en stambana för så godt pris och med så stora anledningar att hoppas och tro, att den skall komma att bära sig. Då så härtill kommer, att statsministern tillkännagifvit, att han icke har något mot statsutskottets förslag i denna punkt, så tager jag mig friheten yrka bifall till detsamma.

Friherre von Otter: Det hade icke varit min mening att i dag besvara kammaren med något anförande i denna fråga; och det skulle jag icke heller hafva gjort, derest icke denna diskussion upp-

stått, men då så skett, anser jag det vara en pligt att tillkännagifva för kammaren att jag inom utskottet icke biträdt dess förslag, utan röstat med minoriteten. Att jag då icke reserverat mig, beror derpå, att de skäl, som jag lade till grund för mitt yrkande om afslag, voro helt andra än reservanternas anförda.

*Anläggning af
en statsbana
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

Jag står i år liksom i fjol på den ståndpunkt, som då uttrycktes af statsutskottet, nemligen att denna bana såsom statsbana icke borde kunna tänkas annat än i förening med det norska statsbanenätet. Vore här nu fråga om att få denna förening med Norge, så kunde jag, med hänsyn till den mening, som då uttrycktes af Riksdagen, vara med om saken, men då så icke är, så anser jag detta vara ett skäl för mig att icke heller nu biträda förslaget. Jag anser dessutom, att det vore långt lyckligare för detta län, om det sjelft finge bygga denna bana, än att den skall komma till stånd såsom en statsbana. Ty på detta sätt får länet icke på långt när sina önsknings uppfyllda, men får ändå vidkännas stora utgifter, som med tillägg af ett jemförelsevis ringa belopp eljest skulle vara tillräckliga för banans byggande på länets egen bekostnad. Mitt motstånd är således icke beroende af någon motvilja mot att få en bana genom Bohuslän — ty jag anser den vara i högsta grad af behofvet påkallad — utan jag motsätter mig detta förslag, för att länet skall få denna bana sådan som det sjelft önskar den. Det har sagts, att länet icke skulle vara nog lyckligt lottadt i ekonomiskt afseende för att sjelft kunna åstadkomma en bana. Till bemötande häraf ber jag att få uppdraga en liten parallel mellan Blekinge och Bohuslän. Blekinge har en folkmängd af 143,000 invånare med en folktäthet, som är ungefär densamma som i Göteborgs och Bohus län. Detta senare län har, Göteborg undantaget, en folkmängd af ungefär 201,000 personer. Taxeringsvärdet är i Blekinge på landet 57 millioner kronor och i Göteborgs och Bohus län på landet 118 millioner kronor. Blekinge har byggt 265 kilometer jernvägar för en kostnad af 8,664,000 kronor, under det att Göteborgs och Bohus län endast byggt 33 kilometer för en kostnad af 1,703,000 kronor. Af dessa siffror anser jag, att man kan draga den bestämda slutsatsen, att det icke bör fattas medel i Bohuslän för att kunna åstadkomma denna bana. För öfrigt, om vi se på förhållandena, sådana som de nu äro, så finnes det ju redan en jernvägsförbindelse mellan Göteborg och Kristiania. Det är ju sant, att denna är mellan 25 och 30 kilometer längre och att resan derå kanske tager några timmar längre än hvad den skulle göra å den projekterade stambanan. Men är det verkligen ett *svenskt* intresse detta, att man skulle lägga en stambana upp till Kristiania för att förbättra detta förhållande? Enligt mitt förmenande är det ett rent norskt intresse och således, om det skall läggas en stambana genom Bohuslän för att förkorta vägen för norr-männen, borde väl Norge i det fallet gå oss till mötes. För min del tror jag knapp, att, om denna stambana anlägges upp till Skee, detta skulle göra Norge mera benäget för den saken.

Jag har ansett mig böra anförda detta, därför att jag icke inom utskottet kunnat biträda dess förslag, men icke reserverat mig. Jag yrkar afslag.

*Anläggning af
en statsbana
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

Herr Wijk: I olikhet med den förste talaren finner jag helt naturligt, att regeringen i år ånyo framkommit med detta förslag. I och med detsamma Riksdagen för några år sedan beslöt att inköpa vestkustbanan finner jag det fullt följdrigtigt, att regeringen framlagt förslag om en bana genom Bohuslän. Detta förslag föll i föl genom ödets lek på en röst. Vid sådant förhållande är det ju alldeles naturligt, att regeringen anser sig förpligtad att å nyo framkomma med detta förslag. Om det nu åter faller i år, så frågar jag, hvarför gör det detta? Jo med all sannolikhet därför, att vilkoret, åstadkommandet af en förbindelse med Norge, för närvarande icke förefinnes. Men, mina herrar, man får väl erkänna, att detta Bohuslän har kommit i en mycket svår ställning. Jag kan nemligen knapt se, huru regeringen efter detta skall kunna åt enskilda lemna koncession på denna bana, och om koncession lemnas, så kan detta svårligen ske utan på en bredspårig bana. Nåväl, tro herrarne verkligen, att bohuslänningarne skola lyckas förmå några kapitalister att nedlägga några penningar i en bana, om hvilken man med en till visshet gränsande sannolikhet kan förutse, att staten, om den bär sig, kommer att inlösa densamma, men att, om den går dåligt, man får behålla den?

Det är dessutom att märka, det staten erhåller jord till skänks om banan nu beslutes byggas, då deremot vid en inlösen framdeles den nog får dyrt betalas. På dessa grunder ber jag att få yrka bifall till statsutskottets förslag.

Herr Fränckel: Då jag förlidet år var ifrig för, att redan då beslut skulle fattas i enlighet med regeringens förslag om byggandet af bohuslänsbanan, så har jag naturligtvis med nöje biträdt statsutskottets majoritets förslag, sådant som det nu föreligger. Det synes mig, som om de skäl, hvilka regeringen anfört för att äfven i år framlägga förslaget å nyo, oakadt Riksdagen i föl af försigtighetsskäl icke ansåg sig då kunna bifalla det, äro fullt talande, och jag kan icke dela friherre von Otters åsigt, som han redan i statsutskottet uttalade, nemligen att man icke genom denna bana med bibehållande af dess internationella karakter skulle kunna tillgodose äfven länets önsknningar. Då man vidtagit den lyckliga åtgärden att åt staten, på regeringens förslag, förvärfva vestkustbanan, så synes mig som om denna fortsättningsbana vore en gifven följd deraf. Och för öfrigt, om man ser på statsbanenätets utveckling inom landet, så lär man icke kunna förneka, att Bohuslän vid denna utveckling blifvit jembörelsevis vanlottadt mot de öfriga delarne af landet. Detta län har länge kunnat fordra, att staten i någon mån befordrade dess kommunikationsväsen; och att detta blifvit så länge uppskjutet torde väl endast hafva berott derpå, att den stora handelsplatsen Göteborg har sett sig i stånd att på enskild väg åstadkomma viktiga kommunikationer åt det håll, som för denna stad varit af stor betydelse och för staden såsom sådan af vida större vikt, än denna längdbana skulle genom Bohuslän tillföra densamma. Jag tror, i motsats till hvad förut blifvit yttradt, att frågan om den norska tillslutningen till denna bana måste komma såsom en mogen frukt, och jag tror, gent emot hvad som anförts af en talare från statsutskottet, nem-

ligen att då det här vore norska intressen, som man skulle gynna, normännen allt för väl veta att tillvarata sina egna intressen för att, sedan banan väl blifvit byggd, underlåta att begagna den kommunikation, genom hvilken och vestkustbanan man bereder sig en lätt och bekväm direkt postväg till utlandet.

*Anläggning af
en statsbana
från Göteborg
till Skeë.
(Forts.)*

Jag har visserligen måst nedsätta mina pretentioner på det anslag, som jag skulle önskat att banan redan i år fått, men härför tala de skäl, som statsutskottet redan i fjol anförde, i ännu högre grad i år. Af dessa skäl synes det mig därför klokt att, såsom statsutskottet i år gjort, nedsätta beloppet för första året, för att icke våra nu strängt anlitate arbetskrafter allt för mycket skola tagas från andra håll i synnerhet från jordbruket.

Det är på dessa grunder, som jag, herr grefve och talman, yrkar bifall till statsutskottets hemställan i den föredragna punkten.

Sedan öfverläggningen ansetts härmed slutad, gjorde herr talmannen i enlighet med de yrkanden, som derunder förekommit, propositioner, först på bifall till hvad utskottet i den nu föredragna punkten hemställt samt vidare på afslag derå, och förklarade sig anse den förra propositionen, hvilken upprepades, vara med öfvervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i punkten 3 af sitt utlåtande n:o 47, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslås utskottets hemställan.

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

Ja—106;

Nej—33.

Punkten 4.

Herr Tamm: Herr grefven och talmannen minnes nog allt för väl den tid — den ligger icke långt borta — då den stora del af Sverige, som innefattas under benämningen öfre Norrland, för den stora allmänheten var ett fullständigt terra incognita. Hvad denna allmänhet visste om Norrland kan nästan inskränkas till att man hade sig bekant, att

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.*

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

derifrån utseppades trävaror, att man om sommaren i elfvarne deruppe fångade lax, som sedermera på de få ångbåtarne fördes söderut, och att man om vintern derifrån fick frusen fogel. Inbillningen fick deremot så mycket större spelrum. Man hörde icke sällan framställningar, sådana som att öfre Norrland egentligen vore ett hemvist för björnar och vargar, ett land, der den tunnsådda, halvilda befolkningen med svårighet lifnärde sig af fiske och jagt, förde ett slags nomadlif, der lapparne vandrade kring med sina renar. Och man ansåg denna del af Sverige vara af så litet värde, att man äfven inom Riksdagen kunde få höra sådana uttalanden, som att detta öfre Norrland till följd af dess obeboelighet och otillgänglighet egentligen blott hade den missionen att utgöra ett öfverstigligt hinder mot en fiendes framträngande till de södra delarne af landet. Med andra ord, ett land föga värdt i sig sjelf, utan all civilisation och utan utvecklingsmöjligheter.

I hvad man då visste eller inbillade sig låg dock onekligen en viss sanning, ty öfre Norrland låg länge nere såsom en död provins, der blott en och annan framsynt trävarufirma, som anade hvilka resurser landet inom sig hyste, med sin industri började skapa lif i denna döda materia och skänka befolkningen arbetets lifsgnista. Men så begynte jernvägarne att arbeta sig fram mot norr, och i den mån de trängde fram, föllo fjellen allt mer och mer från ögonen på den svenska allmänheten, och man fann att vårt Norrland äfven för sin egen skull vore något, värdt att taga vara på, att derstädes verkligen funnos utvecklingsmöjligheter, och det bästa beviset härpå är att hemta ur Riksdagens handlingar. Derom vittnar, att det var först i fråga om Norrland som den svenska staten började tillse, att öfverloppsmarkerna från dessa skiften, som ödelagt och ur statens hand tagit så mycket skog, ordnades såsom statsskogar; och att de två nordligaste provinserna blefvo försedda med särskilda skogslagar, afsedda att skydda den skog, som fans der. Derom vittna de rikliga anslag till odling, som i frostfonden, i anslag till myrtdikningar å enskildes egor och kronoparker villigt lemnats till och med öfver hvad Kongl. Maj:st begärt. Derom vittna alla de försök att kolonisera Norrland och der för arbetare bereda egna hem, som framkommit i Riksdagen och der äfven vunnit framgång. Att Riksdagen numera aktar öfre Norrland värdt försvar i och för sig, visa anslagen till motande af finska språkets öfverhandtagande öfver det svenska, och de befästningsplaner, som med stor iver omfattats af många inom Riksdagen.

Jag är emellertid öfvertygad om, att alla dessa ansträngningar för öfre Norrlands framtid icke skola kunna visa de resultat, man väntat. Hvad denna landsdel lika väl som hvarje annan behöfver, är framför allt industri och jernvägar, såsom ett nödvändigt vilkor för densamma. Och hvad jernvägarne i detta afseende kunna åstadkomma äfven i Norrland, derpå har man det faktiska beviset i Gellivare-banan och Gellivare malmindustri. Denna tillför årligen landet millioner kronor; den har skaffat landets söner arbete, mångdubblat befolkningen i dessa förr jemförelsevis folktomma trakter, en befolkning som hemtar sina behof från det öfriga Sverige, den har skaffat rederinäringen en väl

behörlig fraktmöjlighet, den har framkallat en jernväg, som gifver staten stor inkomst. Dessutom har det visat sig, att den fara för Norrland, för hvilken man med skäl fruktat mest af allt — den finska invandringen och det finska språkets öfverhandtagande — därför har genom grufvudriften vid Gellivare och jernvägen dit blifvit satt en bom, så att, der svensken förr måste taga sig fram med tolk, klingar nu hans eget modersmål honom till mötes.

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

Då det nu förhåller sig så, och detta allt är ovedersägligen af faktisk erfarenhet bevisadt, så kan man icke underlåta att göra sig den frågan, hvarför man skall missunna öfre Norrland att nu få banan utsträckt?

Jag behöfver väl icke för denna kammare orda om jernvägens lif-gifvande kraft. Bästa beviset härför är den ifver, hvarmed södra och mellersta Sverige sökt och söker att förskaffa sig detta samfärdsmedel. Icke heller behöfver jag hänvisa på nyttan af industrien, hvarhelst den må uppspira, huru den som ett uppfriskande vårregn sprider växtkraft till jordbruket och andra näringar. Sin uppfattning i detta afseende hafva denna kammares ledamöter både såsom enskilda och offentliga personer allt för tydligt gifvit till känna.

Nåväl, är det så, huru länge vill man då låta Norrlands rike-domar ligga slumrande, när dock ett tillfälle erbjuder sig till deras tillgodogörande? Huru länge vill man förmena Norrland att använda sina naturliga resurser, till eget gagn, till ingens skada, till hela statens fördel?

Detta är den fråga, som enligt mitt förmenande i dag föreligger till Första Kammarens afgörande. Frågan är, om man vill gifva öfre Norrland möjlighet till den utveckling, hvaraf det är mäktigt.

Man har sagt, att här hufvudsakligen skulle vara fråga om enskilda intressen. Nej, mina herrar, så är enligt min tanke ingalunda förhållandet. Tror någon, att staten någonsin kan våga sig på att försöka bryta bygd på samma sätt som ett enskildt bolag kan göra det? Sådana företag tillkomma enskilda personers initiativ, men deras förvärf är *här medel och icke mål*, och att så är, ser man bäst af det kontrakt mellan staten och det enskilda bolaget, som här är upprättadt. Detta kontrakt är icke gällande för lång tid, det är ingånget endast för 23 år, på det att bolaget under tiden skall hinna ordna sin stora grufdrift. Sedermera har det aldeles intet att säga om bestämmandet af frakttaxor och dylikt. Dessa 23 år äro endast eu kort tid för en stor affär, hvarunder den får i lugn arbeta sig fram.

Jag anser således att frågan bör ses ur denna, jag skulle vilja säga, högre synpunkt, och detta är mitt första och stora skäl.

Mitt andra skäl är hvad jag skulle vilja kalla mitt moraliska skäl, och jag kan icke frigöra mig från tanken, att Riksdagen också bör göra detta skäl till sitt. Den mycket omtalade skrifvelsen af den 18 maj har i sin motivering godkänt samma uppfattning, som jag nysst sökt häfda, om banans syftemål, och skrifvelsens kläm, som jag måste läsa upp, lyder så, att "Riksdagen anser anläggandet af jernväg från Gellivare till Ofoten kunna på goda grunder ifrågasättas". Längre fram heter det vidare: "Af hvad sålunda blifvit yttradt torde framgå

Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)

att, om banan skall anläggas, detta enligt Riksdagens åsigt bör ske icke genom enskildes utan genom statens försorg; och har Riksdagen till följd häraf bifallit Eders Kongl. Maj:ts ifrågavarande förslag med det vilkor likväl, att undersökningen utsträcker till att äfven omfatta, huru staten skall bereda sig garanti för att icke malmbrytningen af en eller annan orsak för mycket inskränkes eller till och med afstannar, utan att staten i sådant fall kan ingripa“.

En skrifvelse af sådan innebörd kan endast fullt förstås och tolkas i belysning af de förhållanden, hvarunder den framkommit, och af den behandling, ärendet erhållit i den svenska Riksdagen. Förslaget till skrifvelsen förekom först i en reservation, afgifven af statsutskottets ärade ordförande, herr Christian Lundeberg med flere, och rigtad gent emot ett afslagsyrkande af utskottets majoritet. Vid den slutliga voteringen inom kamrarne stodo tre olika ständpunkter mot hvarandra. Den första var att man, med förkastande af utskottets motivering, skulle gifva ett tydligt uttalande om att afslagsyrkandet gifve Kongl. Maj:t fria händer att bevilja det enskilda bolaget den begärda koncessionen. Det andra yrkandet var bifall till utskottets hemställan; utskottet stödde sin mening på att det syntes utskottet, som om “banaus byggande knappast kunde ifrågakomma *under de närmaste åren*, då samtidigt skulle utföras två beslutade stambanebyggnader, till hvilka måhända snart nog komme en tredje“. Håri låg således ett absolut uppskofsbeslut, innehållande att banan icke borde byggas under den närmaste tiden, d. v. s. precis samma yrkande, som nu framkommit i statsutskottets hemställan. Det tredje yrkandet var det, som innehölls i herr Lundebergs m. fl. reservation. Vid den votering, som i ärendet egde rum, afgäfvos endast till förmån för det förstnämnda yrkandet i Första Kammaren 34 och i Andra Kammaren 61 röster; alltså var tydligt, att en stor majoritet inom Riksdagen önskade, att koncession icke måtte af Kongl. Maj:t beviljas. Då återstodo de två andra yrkandena, uppskofsyrkandet och reservationen. Voteringen emellan dessa yrkanden utföll så, att reservationen segrade i Första Kammaren med 63 röster mot 46 och i Andra Kammaren med 115 röster mot 95. I tjol hafva således båda kamrarne afslagit uppskofsyrkandet, det yrkande, som innefattade att banan icke borde byggas under den närmaste tiden, och att detta verkligen var kamrarnes beslut framhäfdes fullkomligt tydligt af diskussionen i frågan. I denna kammare torde i detta afseende vara nog att citera en person, till hvars röst kammaren alltid lystrar, och hvilken, oakadt han stod på den motsatta sidan, fullt tydligt och klart uttalade, att ett bifall till den ifrågavarande reservationen innehölle att banan skulle i den närmaste framtiden byggas. Den nämnde talaren, kammarens ärade ålderspresident, herr Reuterswärd, yttrade nemligen i sitt anförande följande: “Fastän här nu endast begärts ett anslag af 40,000 kronor till verkställande af undersökning och upprättande af förslag till anläggning af statsbana från Gellivare till norska gränsen, så kan ett bifall till denna framställning icke uppfattas annorlunda än såsom skulle vi ovilkorligen hafva att under den närmaste framtiden draga konsekvenserna af ett sådant beslut“.

Det var således med fullt öppna ögon, som Riksdagen i detta fall

fattade sitt beslut, hvilket jag vill korteligen definiera så: jernvägen får icke byggas af enskilde, utan den skall byggas såsom en statsbana och den skall under den närmaste tiden byggas.

Men, svarar man mig, allt det der må vara sant, det förekommer dock en viss tveksamhet i statsutskottets utlåtande. Der heter det nemligen, att "det kan på goda grunder ifrågasättas, att jernvägen skall byggas". Och det står vidare "om banan skall anläggas, bör detta ske" o. s. v. Hvad är nu förklaringen på detta? Jo, det framgår dels af utskottets egen motivering, hvaruti står: innan några som helst åtgärder för banans byggande vidtagas, torde med egarne till Luossavaara och Kiirunavaara grufvor vara träffad öfverenskommelse, som lemnar staten verksam sakerhet för malmintransport å den ifrågasatta jernvägen och på samma gång trygghet för att trafikinkomsterna å Luleå-Gellivare-banan ej minskas genom denna banas fortsättande till vesterhafvet, dels af det vilkor, som i Riksdagens skrifvelse fasislagits, så lydande: undersökningen utsträcker till att äfven omfatta, huru staten skall bereda sig garanti för att icke malmbrytningen af en eller annan orsak för mycket inskränkes eller till och med afstannar utan att staten i sådant fall kan ingripa.

Äro dessa vilkor uppfyllda, så äro ock enligt skrifvelsen hindren för att fatta definitivt beslut om en statsbanas anläggande Gellivare-riksgränsen upphäfda. Detta återstår mig att i korthet beröra.

Det första, som det gälde att få ordnad, var att bringa till stånd en öfverenskommelse med Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag. En sådan har ock blifvit träffad, och under ärendets behandling i utskottet framkommo visserligen flere anmärkningar mot detta aftals form, men dessa anmärkningar voro af den obetydliga beskaffenhet, att, trots det att majoriteten i utskottet låg emot banan och trots att yrkande framställes om återremiss af ärendet till afdelningen, utskottet dock icke ens ansåg anmärkningarna föranleda en återremiss inom utskottet. Jag kan här icke underlåta att uttrycka den tanken, att, om mina motsståndare på afdelningen kunnat i kontraktets bestämmelser spåra något giltigt argument att kullslå den kongl. propositionen, detta för dem skulle varit en allt för välkommen och välbehöflig förstärkning i deras argumentation, men häraf begagnade de sig dock icke.

Den andra frågan gälde att åstadkomma trygghet för trafiken på Luleå-Gellivare-banan. I detta fall som i andra fäster jag bra liten vikt vid skrifna öfverenskommelser — så mycket kan komma emellan och inverka på sådana. Emellertid är i det uppgjorda kontraktet en garanti lemnad för att banan skall förräntas till fyra procent; men ett mycket starkare skäl finnes till antagande, att så skall komma att ske, och detta är det faktiska nedläggandet af mellan sju och åtta millioner kronor på anordningar för grufdriften, på hus, byggnader och redskap vid Gellivare malmfält, på anläggandet af förädlingsverk vid Luleå m. m. Tror någon, att, sedan sju till åtta millioner kronor nedlagts på ett företag, vederbörande kunna släppa det hela och kasta bort sina pengar för intet? I den summa, som nedlagts å företaget, ligger en ovilkorlig garanti för dettas fortbestånd, i hvilken hand det än må komma. Det nedlagda kapitalet utgör en så kraftig försäkran

Anläggning af en statsbana från Gellivare till norska gränsen.
(Forts.)

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

som möjligt om att banan skall blifva räntebärande. — Vidare finner jag en god garanti deri, att det bevisligen är en lönande affär att föra malm från Gellivare och sälja den till Ost-Tyskland via Stettin. Denna malm kan aldrig med fördel föras den andra vägen, utan måste alltid utföras öfver Östersjön, och tillräckliga quantiteter finnas deraf att förse både Sveriges och utlandets behof i långa tider.

Dessutom är öfverenskommelse träffad med Gellivare-bolaget om en graderad taxa, så att bolaget endast vid så hög transportsiffra som 600,000 ton eger tillgodoräkna sig den lägsta frakten. Alltså förhåller det sig äfven i detta afseende så, att bolaget derigenom, att detta i längden blir mest lönande, har en eggelse att uppehålla en stor transport.

Om jag härtill lägger, att ett nytt bolag, för exploitering af malmfältet Koskulls kulle, lär vara färdigbildadt, hvilket äfven skall exportera malm från Luleå, torde man finna, att all möjlig säkerhet förefinnes för att bandelen Luleå-Gellivare icke blott skall fortfarande bibehålla sina nuvarande inkomster, utan snarare öka dessa.

Den tredje frågan, som det gälde att utreda, var den, huruvida garanti funnes för att malmbrytningen icke skulle för mycket inskränkas eller till och med afstanna. Äfven i detta fallet har en förbindelse aflemnats af bolaget Luossavaara-Kiirunavaara, men jag lemnar äfven denna å sido. Bolag kunna falla, bolag kunna gå, fastän förbindelser äro skrifna; och äfven här skall man finna, att det är vida säkrare att, innan man inlåter sig på en affär, se efter, hvilken realsäkerhet föreligger för att affären skall blifva lönande, än att lita på skrifna aftal. Jag vill då säga, att en stor garanti, för att brytningen skall fortgå, det må gå med bolaget huru som helst, ligger deri, att, innan aftalet med staten blir gällande, bolaget skall visa sig hafva förläggare villiga att insätta i affären bortåt 10 millioner kronor, hvilka medel komma att tjena såsom en buffert för att icke malmdriften kommer att afstanna. Och de, som skola lemna penningarna, öka affärsmän, som nog se sig för, och de skulle icke insätta ett sådant belopp, om de icke ansåge affären vara värd detta.

Den allra yppersta garantien i detta fall ligger dock för mig i alla de upplysningar, jag kunnat inhemta om malmens quantitet och kvalitet så väl som om afsättningsmöjligheterna. Afsättningen af malmen synes fullt betryggad under hela den långa tid, som åtgår för banans amortering, och antagligen under flere mansåldrar. I afseende å quantiteten af malmen veta vi, att Luossavaara och Kiirunavaara räckta långa tider, och bakom dem ligga andra berg, Svappavaara, o. s. v., undan för undan upptäckta, hvilka komma att, så länge vi behöfva beräkna, mata exporten och frakten å jernvägen. Och behofvet af denna malm på den europeiska marknaden är utan tvifvel stort, men å andra sidan får man icke säga såsom utskottet, att malmerna genom att vidare förvaras, genom att icke brytas blifva än mera värdefulla, ty deras värde skall jemföras med alla de milliarder ton på andra håll befintlig malm af 30—35 procent. Så snart det lönar sig bättre att använda dessa malmer, kommer man naturligen icke att taga till malm

från Norrbotten. Det hela är en prisfråga eller, såsom man här skulle kunna kalla den, en fraktfråga.

Alla vilkor, som Riksdagen i sin skrifvelse begärt, äro således här uppfyllda. Och då kvarstår för mig, att Riksdagen förbundet sig att under den närmaste framtiden bygga jernvägen från Gellivare till riksgränsen.

Detta är mitt moraliska argument, och jag känner mig förpligtad mot mig själf, som biträdt den Lundebergiska reservationen, mot Riksdagens begge kamrar, som antagit denna reservation, mot den främmande magt, med hvilken regeringen på Riksdagens initiativ inlåtit sig i och avslutat förhandlingar, och slutligen mot de svenske män, hvilka önskat sjelfva bekosta sin jernväg, men fått detta sig nekadt, och hvilka man nu skulle hindra att på fördelaktigaste sätt tillgodogöra sig sina lagligen förvärfvade tillgångar — jag känner mig af de skäl, jag anfört, förpligtad att rösta för det förslag, som af Kongl. Maj:t framlagts.

Jag har nu angifvit hufvudskälen för min röst och jag skall icke till bemötande upptaga utskottets skäl eller deras, som stå på en annan sida än jag. Jag förmodar, att motskälerna under diskussionen skola framkomma i något starkare och klarare form än den, hvori utskottet framlagt dem, och jag skall be att, om förhållandena dertill föranleda, sedermera få upptaga dessa skäl till besvarande.

Emellertid, herr grefve och talman, anhåller jag att få yrka bifall till den af friherre von Otter med flere afgifna reservationen.

Herr Bohnstedt: I en så vigtig fråga som denna, den vigtigaste, som säkert på mycket länge behandlats inom Riksdagen, vigtig icke allena för Sveriges framtid, utan äfven för Sveriges ekonomiska och industriella utveckling och icke minst för Norrbottens industriella utveckling, i denna fråga har jag icke kunnat biträda den motivering, som utskottet lemnat för sitt afslagsyrkande, utan har i en särskild reservation framhållit min åsigt.

De af herrarne, som behagat genomläsa min reservation, finna, att det egentligen är två frågor, som jag der framhållit. Den ena är, att jag önskar *en utredning om huru Norrbottens malmfyndigheter må kunna på det för Norrland och hela riket mest gäneliga sätt tillgodogöras*. Denna utredning är icke gjord i den kongl. propositionen. För det andra har jag äfven berört *den militära frågan*.

Om jag nu öfvergår till den kongl. propositionen, synes mig, att man der får alltför få upplysningar i denna vigtiga fråga. Hvad man der får reda på, är hufvudändamålet med denna bana, hvilket är att frakta malm till vestkusten. Vidare får man upplysningar om kostnaderna för banan, som äro beräknade till $21\frac{1}{2}$ millioner, hvartill antagligen komma 800,000 kronor för spårordningar vid sjelfva malmbergen. Af dessa $21\frac{1}{2}$ millioner äro cirka 17 millioner beräknade till banans byggande och $4\frac{1}{2}$ millioner till materielen. Sedermera får man reda på bergens beräknade malmtillgångar, hvilka skulle enligt senaste beräkningar uppgå till 233 millioner ton. Det är dock endast beräkningsvis. Slutligen får man del af kontraktet. I detta kontrakt ser

Anläggning af en statsbana från Gellivare till norska gränsen.
(Forts.)

*Anläggning af
en statsbanan
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

man, att bolaget är skyldigt att betala till staten 3,8 procent ränta på det kapital, som nedlägges i sjelfva banan (§ 3), att bekosta driftkostnaderna, om banan går med förlust (§ 4), och har bolaget ytterligare ålagts att utfästa ett vite af två millioner kronor, för hvilket belopp inteckning i bolagets fasta egendom skall lemnas som säkerhet (§ 7). Denna fastighet innehar dock ännu icke bolaget. Derjemte skall i bankirättning $1\frac{1}{2}$ million deponeras som säkerhet (§ 8). Tillika har bolaget förbundit sig att, i fall frakten på Luleå—Gellivarebanan skulle minskas, dock godtgöra staten 4 procent ränta på denna bana, hvilken nu lemnar staten 7 procent. På dessa vilkor är bolaget berättigadt att under tjugutre år få fraktad $1\frac{1}{2}$ million tons malm på banan årligen.

I denna fråga finnas emellertid äfven många andra viktiga spörsmål, som icke blifvit belysta i den kongl. propositionen. Bland dessa skall jag be att få uppräknat några, som enligt mitt förmenande bort beröras, nemligen fraktförhållandena; hvad malmen kostar i utlandet; om den är afsättlig; om utsigt finnes, att bolaget kan fullgöra sina skyldigheter på grund af kontraktet; om svenska bruks societeten är hörd i en så viktig fråga; om malmexportens inverkan på den svenska jernhandteringen, samt hvilka förutsättningar, som finnas för jernindustri i Norrbotten.

Vår jernindustri är dock en stor-industri. Den föder hundra tusental af Sveriges befolkning och den inbringar till statsverket många millioner årligen. Jernhandteringsens målsmåu borde dock hafva lemnats tillfälle yttra sig i denna fråga. För att anföra några siffror, skall jag meddela, att 1850 i Sverige tillverkades 140,000 tons tackjern, som sedan hufvudsakligen förädlades inom landet, och att 1896 tillverkades 494,000 tons tackjern samt enligt upplysningar för 1897 535,000 tons, hvilka hufvudsakligen förädlats inom landet. Detta bevisar, att det är en stor-industri, som äfven torde hafva rättighet att i en så viktig fråga som denna, och som äfven berör en så viktig sak som malmexporten, hafva ett ord med i laget.

Utskottet har haft svårt att skaffa sig upplysningar i frågan, men har dock fått till sitt förfogande den kongl. propositionen till norska Stortinget af den 9 februari detta år, och i denna kongl. proposition äro många af dessa af mig framhållna synpunkterna berörda. Jag skall därför be att få lemna några upplysningar ur denna kongl. proposition. Den är, såsom allt hvad norrmännen göra, praktiskt och affärsmässigt uppställd, så att man får reda på hela gången af frågan. Der har arbetsdepartementet beräknat, att malm brytningen vid Kiirunaavaara—Luossavaara ställer sig minst en half krona billigare än vid Gellivare, att inlastningen i Ofoten är omkring 20 à 25 öre billigare än i Luleå, och att skeppsfrakten till vestra Tyskland, Belgien, England m. m. är omkring 3 pence lägre från Ofoten än från Luleå. Hvad brytningskostnaden beträffar, är den i stortingspropositionen beräknad till omkring 2 kronor, vidare beräknas fraktkostnaden från malmbergen till Ofoten till två kronor, möjligen $2\frac{1}{4}$ krona, och inlastningskostnaden i Ofoten till 25 öre, hvarigenom malmen bruten och inlastad i Ofoten går till omkring 4 à $4\frac{1}{2}$ krona per ton. Seder-

mera uppgifves skeppsfrakten från Ofoten till utlandet. Denna är i förevarande proposition, med stöd af uppgifter från skeppsredare i Norge, beräknad till $5\frac{1}{2}$ shillings för malm, fraktad till Rotterdam, Middlesborough o. s. v. Läger man detta tillsammans, gör det 10 kronor. Man får äfven uppgift på priset på malm i utlandet. Detta är efter nu gällande pris 14 à 15 kronor. Således cirka 14 kronor per ton. När nu brytnings-, frakt- och lastningskostnader gå till 10 kronor, så kan bolaget påräkna en behållning af cirka 4 kronor per ton. Detta gör för eu brytning af 1 million tons cirka 4 millioner kronor. Deraf skall bolaget betala ränta till svenska och till norska staten efter 3,8 procent på 30 millioner kronor eller något öfver 1 million. Vidare har bolaget att betala ränta på sitt eget nedlagda kapital, cirka 15 millioner, eller 600,000 kronor, hvarigenom bolagets räntor utgöra cirka 1,600,000 kronor. Resten blir bolagets förtjenst. Jag unnar bolaget gerna förtjenst, men det synes mig billigt, att äfven staten skulle få något med af vinsten. — Staten är nu reducerad till att under 23 år endast få 3,8 procent på banans anläggningskostnad. — I den norska kongl. propositionen framhålles den stora kommersiella inverkan, banan skulle få för Norge. Det beräknas ett starkt uppsving för skeppsfarten, och det beräknas, att Norge skall öka sitt handelsområde med Norrbotten och måhända ännu mera, hvarigenom den svenska handeln kommer att lida stort afbräck. Man har äfven gjort beräkningar på att tillgodogöra sig vid Ofoten de fattiga norska jernmalmer, som finnas der i närheten, men hvilka för närvarande, såsom allt för fattiga, icke äro enbart användbara. Men genom blandning med de rika Kiirunavaara-malmerna skall vid Ofoten kunna uppstå en betydlig jernindustri.

Hvad sjelfva byggnadskostnaden beträffar, är den beräknad för den norska delen af banan till 6 millioner kronor. Derjemte hade man tänkt sig, att Norge skulle betala äfven anläggningen af kajer m. m. vid Ofoten, hvarför kostnaden beräknats till 2,400,000 kronor. Detta har dock departementet ansett icke fördelaktigt, utan man har funnit det bättre, att bolaget får bekosta kajanläggningen m. m., emedan derigenom bolaget skulle blifva mera intresserad att fullgöra sina skyldigheter.

Hvad trafiken på banan beträffar, har departementet meddelat, att genom att mötesplatser skulle anläggas å banan på den 8:de, 14:de, 21:sta och 30:de kilometern samt vid gränsen, så skulle man kunna trafikera banan med 20 tåg om dygnet med 500 tons malm på hvarje tåg, eller för år frakta 3 millioner tons. Skulle åttakopplade lokomotiv användas, skulle man kunna öka malmtransporten till 700 tons per tåg, hvilket skulle göra, att quantiteten ginge upp till 4 millioner, då man från svensk sida anser sig ej kunna frakta mer än högst $1\frac{1}{2}$ million tons på en enkelspårig bana. Departementet har beräknat, att det skulle fraktas icke en eller $1\frac{1}{2}$ million tons, utan att det blefve både 2, 3 och 4 millioner.

För att kunna möta en ökad trafik, har norska jernbanestyrelsen föreslagit, att, när banan bygges, den skall från början så anläggas, att den kan, när så behöfves, beläggas med dubbla spår.

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

I den norska kongl. propositionen lemnas för öfrigt många intressanta upplysningar, som för frågans rätta bedömande varit af stort värde få meddelade i den kongl. propositionen till svenska Riksdagen. Man får i den norska propositionen en klar inblick i Europas och norra Amerikas malmbehof, Europas jernproduktion, export och import af malm från och till olika länder, m. m. Jag skall be att få nämna några siffror i afseende å jernproduktionen. 1850 producerades i Europa cirka 4 millioner tons jern, 1896 uppgick produktionen till 21,9 millioner. Malmätgången var 1860 16 millioner tons och 1896 45 millioner. Den har gått i en ständig stigning, och uppgifterna visa, att malmätgången ökats i betydlig grad för hvarje årtionde. Man får äfven reda på de större grufdistrikten i Europa, deras beräknade malmtillgång och malmens jernhalt samt exporten af malm från svenska hamnar till de olika afsättningsorterna och transportafstånden från dels Luleå, dels Oxelösund, dels Ofoten och dels Bilbao till å andra sidan Rotterdam, Antwerpen, Tyskland och engelska hamnar. Tack vare denna kongl. proposition, har man fått en inblick i denna stora fråga, som i den svenska propositionen behandlats endast som en vanlig jernvägsfråga. Vi hafva visserligen fått en liten uppsats från kommerskollegium af den 17 innevarande mars, men den utgår från förutsättningen, att $1\frac{1}{2}$ million tons malm skulle förvandlas till tackjern vid Luleå. Det är dock väl ingen, utom kongl. kommerskollegium, som tänkt sig, att man der skulle ordna sig för en så omfattande svensk tackjernsindustri, utan vore väl meningen att söka frambringa en färdig produkt, såsom t. ex. jernvägsskenor, balkar och dylikt. Jag vill vidare fästa uppmärksamheten på; att i denna kommerskollegii skrifvelse står, att fartygen kunna endast göra tre resor årligen från Luleå till Tyskland, Holland och Belgien. Det förefaller mig, som om detta vore att se saken alltför omöjlig.

Om jag sedermera öfvergår till motiveringen i min reservation, så har jag deri framhållit, att en jernvägs hufvudsakliga ändamål är att bringa utveckling, kultur och välstånd, men huruvida den ifrågavarande jernvägen kan i de trakter, den genomgår, bringa utveckling, välstånd och kultur, vågar jag betviffa. Här är ju endast fråga om malmexport från en fjellbygd, och en sådan export är i sig sjelf icke något kulturarbete. Den bör visserligen föda sina arbetare (malmbrytare och handtlangare), då deremot en industri kräfver många flera arbetare och skänker utveckling i helt annat afseende; det är därför jag framhållit den önskan, att man skulle noga pröfva, huruvida icke möjligen en del af denna malm måtte kunna med fördel inom Sverige tillgodogöras, och öfverskottet af brytningen exporteras öfver norrländsk hamn. Sveriges näringar, dess industri och skeppsfart skulle derigenom få ett betydligt uppsving, under det att i stället, om man fraktar malmen till vesterhafvet, hvarken Sveriges näringar, industri eller sjöfart erhålla någon utveckling. Jag har därför framhållit såsom ett önskemål, att det måtte byggas jernväg från Gellivare till dessa malmberg och att man skulle försöka ordna saken så, att man inom Sverige kunde tillgodogöra en del af den brutna malmen och exportera en del öfver svenska hamnar. Den svenska jernhandteringen har på seure åren

kommit i rätt stor utveckling och är mäktig en ännu större, dess behof af malm kommer att ökas, och då det mellersta Sveriges gruvor äro hårdt efterhållna och tillgången af malm på många ställen är starkt medtagen, är det ingen omöjlighet att inom Sverige tillgodogöra betydliga quantiteter af dessa Norrbottens malmer — Sverige har alla förutsättningar för en utvecklad jernindustri. Ser man på en karta öfver Norrland, finner man hvilka vattenkrafter vi hafva, som ligga obegagnade. Tager man vara på dessa, kan mycket vinnas. Enligt professor Ångströms utlåtande, kostar en hästkraft stenkol i England 160 kronor mer än en hästkraft vatten i Sverige. När elektriska kraftledningar komma allmännare i bruk, blir dock antagligen den svenska hästkraften billigare, då den kan ledas till lämpliga trakter för industrien. Om man emellertid bibehåller denna siffra af 160 kronor för hästkraft, gör det för en anläggning på 2,000 hästkrafter 320,000 kronor årligen inbesparad förtjenst, och dermed kan lemnas ersättning för ogysammare fraktförhållanden. För öfrigt har man redan en stambana genom hela Norrland, hvilken står i förbindelse med hela det öfriga Sverige, och äfven om Luleå hamn är stängd, är man därför icke infrusen. Man kan forsla sina effekter rätt långt på jernväg, blott frakterna ställas derefter.

Anläggning af en statsbana från Gellivare till norska gränsen.
(Forts.)

Jag nämnde i början af mitt anförande den militära frågan. Jag skall icke mycket orda derom, då jag antager, att den kommer att behandlas af andra talare, som äro mer initierade i denna fråga än jag.

I den kongl. propositionen i fjol, då 40,000 kronor begärdes till undersökning för en bana till Ofoten, sammankopplades denna fråga med försvarsfrågan, men i år är Norrlands fasta försvar ej ens berördt i den kongl. propositionen annat än i krigsministerns reservation. Skall man nu bygga en bana vesterut utan att ordna försvaret, kommer man säkerligen att om två år äfven besluta en bana mot öster, utan att försvaret blifver tillgodosedt. Hvad kommer sedan?

Herr grefve och talman! Jag ber att såsom slutord få säga, att då mig synes en förnyad pröfning och en allsidig utredning af alla med denna fråga sammanhängande frågor vara ytterst nödvändig, för att ej en obotlig skada må drabba Sveriges framtida industriella utveckling och äfven dess politiska ställning, har jag biträdt utskottets förslag, och jag anhåller att få yrka bifall till detta med den motive-ring, som innehålles i min vid betänkandet fogade reservation.

Herr Fränckel: Då jag nu går att inför kammaren föra statsutskottets talan i en fråga af så stor betydelse som denna, vågar jag naturligen icke lita på den erfarenhet, som för ett sådant uppdrags fullgörande kunnat hemtas under min jemförelsevis korta riksdagsperiod. Då emellertid saken rör en jernvägsfråga, har jag trots mig kunna våga det, när jag under de 30 å 40 år, hvarunder jernvägar runnits i landet, haft tillfälle att sysselsätta mig med jernvägar och således om dem vunnit någon erfarenhet. Då jag hittills städe haft glädjen att med min röst kunna understödja Kongl. Maj:ts regering, så snart den framkommit med icke blott nybyggnadsförslag, utan äfven

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

förslag till inköp af enskilda jernvägar i stor skala — allt detta derför att jag ansett det ena och det andra medföra stora fördelar för landet — måste det kännas för mig så mycket mer beklagligt, att jag i dag för första gången står på en annan ståndpunkt, och skälet dertill är, att jag anser den föreliggande frågan hafva en helt annan natur.

Om jag före upptagandet och framhållandet af de skäl, statsutskottet anfört emot den kongl. propositionen, nu tillåter mig fästa kammarens uppmärksamhet å sättet för jernvägarnes i vårt land och särskildt statsjernvägarnes tillkomst, så sker detta för att genom denna inledning må visas, huru den föreliggande frågans behandling ställer sig på helt annat sätt, än med dylika frågor hittills varit fallet. Huru har man förr här i landet tillvägagått med jernvägsanläggningar? Undersökningar och pröfningar hafva utförts af sakkunnige män, och stambanorna hafva blifvit anlagda på sådant sätt, att man först tillgodosett den verkligt stora samfärdseln. Sedan behovet af jernvägar för mellersta och södra Sverige på detta sätt blifvit tillgodosedt, har man sträckt sina omsorger till Norrland samt der fortsatt jernvägsbyggandet, i den mån resurserna tillåtit. Härvid har alltid den försigtigheten iakttagits, att krafterna icke ansträngts utöfver hvad som kunnat ske utan att skada andra näringar. Vi hafva tillsett, att, huru fort än den påtänkta planen förverkligades, man dock icke för hvarje gång beslöt sig för mera, än att man kunde följa med så att våra fabriker och verkstäder skulle kunna hinna att producera tillräckligt för att förse de nya banorna med redskap och materiel och med hvad mera för deras drift erfordrades. Den erfarenhet, som här i afseende på anskaffningen af allt detta föreligger, visar, att vi nu äfven dess bättre stå på egen grund, då det gäller att förse våra jernvägar med erforderlig materiel af utmärkt beskaffenhet, åstadkommen genom utvecklade arbetsskicklighet hos de vid verkstäderna sysselsatte arbetarne och genom soliditeten hos dessa verkstäder sjelfva. Eu fråga med den omfattning i afseende på kostnaderna som den föreliggande har icke sedan det nya statskickets införande någonsin förelegat i Riksdagen. Aldrig förut har Riksdagen på en gång beslutit om en jernvägsanläggning till en kostnad, uppgående till 22 millioner. Till och med då man kommit så långt upp i Norrland som till Ånge, ansågs det vara klokt att med det fortsatta jernvägsbyggandet göra halt vid Vännäs, innan man gick vidare. Större belopp, än som häraf betingades, anslogs icke då, och först sedan denna bana var långt framskriden, gick man vidare. Angående denna jernvägsbyggnad afgjordes nemligen genom 1886 års beslut. Nu frågar man: hurudan har denna frågas föregående behandling varit? Dess början är att finna uti fjolårets beslut om ett statsbidrag af 40,000 kronor till undersökning af den blifvande banan. Först och främst är dervid att märka, att beslutet, som då fattades, afsåg bifall till Kongl. Maj:ts proposition, som äfven innehöll, att medlen för ifrågakvarande undersökning skulle beviljas för 1898, med rätt för Kongl. Maj:t att använda dem redan under 1897. Såsom man nu finner, har det beviljade beloppet redan förbrukats. Hvadan denna brådska? I motsats till den förste föregående talaren påstår jag, att den majoritet, som förra året fattade beslut om medel för nyss nämnda

undersökning, på intet vis hade den uppfattning, att beviljandet af detta anslag å 40,000 kronor för 1898, men användbart redan 1897, skulle hafva till följd, att redan 1898 en kongl. proposition skulle föreligga om utförandet af en jernväg för en så stor kostnad som 22 millioner kronor. Härtill svarar man kanske: en sådan anmärkning är icke af någon svårare beskaffenhet; det kan icke vara annat än glädjande, att ärendets behandling gått så fort. Man har vidare sagt, att under debatten rörande undersökningsanslaget här i kammaren sådana skäl anfördes, som tydligt visa, att det derpå följande beslutet innehöll en förväntan, att propositionen redan nu skulle vara framme. I detta hänseende vill jag, liksom den ärade talare, som nyss hade ordet, påpeka ett yttrande af en talare, hvars röst gerna och många gånger hörts i kammaren och hvars ord naturligtvis väga mycket tungt. Det är herr von Ehrenheim, jag afser. Han yttrade till fjolårets protokoll, att han, som för sin del stode på den ståndpunkten, att den enskilda koncessionen borde beviljas, och således motsatte sig det för en undersökning begärda anslaget, i och med dess beviljande ansåge en banas anläggning i dessa trakter etter all sannolikhet vara undanskjuten för lång tid. Han kunde icke hoppas, att en statsbana, huru gerna han än önskade, att detta blefve händelsen, snart skulle kunna komma till stånd. Jag vill icke besvära med ett uppläsande af yttrandet in extenso, men hänvisar till protokollet af den 10 maj 1897. Detta har jag emellertid velat framhålla i motsats till hvad som sagts från annat håll.

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

Jag kommer nu till de skäl, statsutskottet anført för afstyrkande af det föreliggande förslaget. Man har här förebrått statsutskottets majoritet, att det anført endast få, stora skäl, samt lemnat åtskilliga andra obeaktade. Anledningen härtill är den, att statsutskottets majoritet i afseende å de öfriga skälen icke varit fullt enig. För min del afstod jag från yrkandet, att ytterligare skäl skulle i motiveringen intagas, då jag ansåg de nu anförda starka nog, men jag förberedde mina kamrater derpå, att jag utöfver dessa hade andra att framdraga. Sjelfva hufvudskälet, det som först och främst måste af Andra Kammarens män tillmätas betydelse, gälde, i hvad mån ett så ohejdadt jernvägsbyggande, som man nu är på väg att fullfölja, kunde inverka skadligt på tillgången af arbetskraft inom landet. Går jag till det utlåtande, statsutskottet förlidet år afgaf rörande då föreslagna jernvägsbyggnader, så finner jag, att statsutskottet redan då ansåg sig endast kunna tillstyrka fortsättandet af den norrländska stambanan, men afstyrkte så väl Krylbo-banan som Bohusläns-banan, och utskottet stälde sig då på den ståndpunkt, som framgår af följande, af utskottet använda motivering.

“Då utskottet nu går att yttra sig angående anläggandet af ofvan omförmälda tre nya statsbanor, önskar utskottet till en början framhålla, hurusom ett påbörjande och utförande af så betydliga arbeten för statens räkning samtidigt dermed, att den enskilda företagsamheten synes i högre grad än vanligt rigta sig på jernvägsbyggande, icke kan undgå att ingifva vissa betänkligheter. Enligt upplysningar, som utskottet från vederbörligt håll förskaffat sig, voro vid 1896 års slut

Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)

under byggnad enskilda jernvägar med en längd af 486,1 kilometer och en beräknad kostnad af 12,782,500 kronor. De jernvägar, hvarå koncession erhållits, ehuru vid nämnda tidpunkt arbete derå ej påbörjats, hade en längd af tillhoppa 1,081,4 kilometer med en beräknad kostnad af 36,075,182 kronor. Härförutom är koncession sökt å jernvägar, hvilkas sammanlagda längd utgör 1,925,21 kilometer och som beräknas kosta in alles 75,712,476 kronor. Sannolikt är visserligen, att en del af de ifrågasatta jernvägarne ej kommer till stånd, men antalet af dem, som ega utsigt att blifva utförda, torde likväl i hvarje fall vara mer än tillräckligt, för att tveksamhet skall uppstå om lämpligheten af att öka den stora mängden enskilda jernvägsarbeten med byggandet af 319,28 kilometer statsbanor för tillsammans 29,644,500 kronor, utom påräknade bidrag från landsting, kommuner eller enskilde.

Det lär icke kunna förnekas, att under de senaste åren kapitalbildningen inom landet till följd af gynsamma ekonomiska förhållanden fortgått kraftigare än under föregående tid. Derom torde, bland mycket annat, äfven vittna just de jernvägsplaner, hvilka framträdt så godt som öfverallt i rikets södra och mellersta orter. Men då, å ena sidan, ingen visshet finnes eller kan finnas om varaktigheten af de förhållanden, i hvilka nuvarande rikliga penningtillgång eger sin grund, samt, å andra sidan, erfarenheten nogsamnt visat, att under perioder med relativt öfverflöd på ledigt kapital öfverspekulation lätt inträder, förr eller senare oundvikligen medförande tider med långt mindre gynsamma ekonomiska villkor, synes nödig varsamhet bjuda, att icke på en gång alltför stor del af det tillgängliga kapitalet bindes i nya jernvägsanläggningar. Den tidpunkt ligger ännu ej synnerligen långt tillbaka, då genom ett dylikt förfarande så allvarsamma svårigheter tillskapades, att för deras utjemnande kräfdes statens mellankomst.

Om hvad sålunda blifvit erinradt hufvudsakligen hänför sig till framtiden, gifves det dock olägenheter, som härflyta af ett forceradt jernvägsbyggande och hvilka drabba lika mycket den närvarande tiden som framtiden. Utskottet syftar härmed på det ofta öfverklagade förhållandet, att jernvägsarbetena draga till sig en betydlig arbetsstyrka till skada för jordbruk och öfriga näringar, som derigenom kunna på ett kämbart sätt beröfvas erforderliga arbetskrafter. När sedermera en tid inträder, då jernvägsarbetena drifvas i väsentligt mindre omfång, efterföljes bristen på arbetskraft af ett lika stort, om icke större, ond, bristen på arbete. Vål är det sant, att sådant icke kan genom statens försorg förekommas, men den fordran torde likväl både kunna och böra ställas på staten, att den icke genom sina åtgärder bidrager till framkallandet af nu nämnda olägenheter. Enligt utskottets uppfattning skulle emellertid staten åsidosätta berörda fordran, om för dess räkning så betydande arbeten som de, hvarom här är fråga, skulle på en gång påbörjas, helst dessa arbeten efter beräkning äfven komme att ungefär samtidigt upphöra.

I sammanhang med detta uttalande, som berör förhållandena å den allmänna arbetsmarknaden, vill utskottet fästa uppmärksamheten derpå, att jemväl för staten sjelf såsom arbetsgifvare ett samtidigt byggande af de föreslagna banorna skulle medföra olägenheter, hvilka

undginges, derest jernvägarne — om de öfver hufvud alla böra komma till utförande och anläggas såsom statsbanor — icke byggdes på en gång. Det är nemligen gifvet, att, för den händelse banorna utföras successivt, staten icke skulle behöfva för arbetet anställa tre särskilda arbetschefer, ej heller ett så stort antal under dem lydande ingenjörer och andra biträden, som blifver nödvändigt, om den arbetsplan tillämpas, hvilken angifves i den kongl. propositionen, enär de personer, som antagas för arbetet å en bana, efter dess färdigbyggande kunna fördyttas till annat ställe. Genom jernvägarnes byggande successivt vunne staten dessutom den fördel, att äfven arbetsmaterielen kunde öfverföras från en byggnadsplats till en annan och anskaffandet af dylik materiel följaktligen inskränkas. För öfrigt skulle möjligen kunna ifrågasättas, huruvida icke ur ekonomisk synpunkt vore lämpligare, att arbetet på hvarje särskild jernväg drefves mera intensivt, än som ställes i utsigt i den kongl. propositionen, och dertill skulle tillfälle lättare yppas, om jernvägarne ej byggdes samtidigt.“

Jag vill icke besvara kammaren med ett vidare uppläsande, och det anförda torde vara tillräckligt, men huru hafva icke förhållandena sedan dess förändrats. Vi hafva nyss beslutat till fortsättning af den norrländska statsbanan anslå 1,300,000 kronor, beslutit fortsätta Krylbo-banan samt till och med bifallit förslaget om påbörjandet af en jernväg genom Bohuslän, ehuru med framskjutandet af detta arbete ett år för att icke binda allt för stora arbetskrafter. Och huru ställa sig siffrorna för andra jernvägsbyggnader i landet? Utskottet anför, att vid 1897 års slut voro enskilda jernvägar under byggnad för en kostnad af cirka 19 millioner kronor, koncessionerade, men ännu icke påbörjade till en kostnad af 47 millioner samt dessutom koncession sökt å nya för en beräknad kostnad af 44 millioner, summa 110 millioner. Häremot kan man invända, att icke alla dessa komma till utförande. Må vara, men icke kommer det att gälla om så synnerligen många. Bristen på arbetskrafter har dock redan öfver allt gjort sig känbar, och om också ingen olägenhet ligger deri, att arbetslönen stegras, måste dock i alla fall öferspekulation på ett af näringslifvets områden lända till skada för alla de öfriga. Ätminstone har det synts utskottet, att staten icke bör i detta fall gå i spetsen, att den icke bör i förtid börja en jernvägsanläggning, hvarmed utan olägenhet kan anstå. Förliedet år ansåg sig statsutskottet icke hafva skäl att öka statsbanornas längd med 319 kilometer, såsom då af Kongl. Maj:t ifrågasattes; nu skulle utöfver hvad då beslöts statsjernvägen ökas med 415 kilometer. Från det håll, der man ifrar för Östen-banans anläggning redan nu, har det anförts, att denna icke kommer att draga till sig arbetskrafter från andra landsdelar, ty det vore norrländingar som skulle bygga denna bana. I detta fall behöfver man blott gå till den kongl. propositionen för att finna, att ett annat förhållande torde komma att ega rum. Der säges det försigtigtvis, att de vanliga arbetarne skola tagas på platsen, men att murare m. fl. arbetare i speciella yrken der i ännu högre grad än i andra fall skola tagas från annat håll. Det är således gifvet, att i detta fall arbetarebefolkningen måste dragas från andra håll, och genom ett färskt exempel kan detta ytterligare tydliggöras.

*Anläggning af
en statsbanu
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

Man har nemligen hört, att redan nu för anskaffandet af arbetare vid Kalix-banan fribiljetter måste sändas till arbetare från södra och mellersta Sverige, och detta på sådana vilkor, att, om den nykomne arbetaren icke skulle trifvas der uppe, hvartill i de flesta fall finnes stor sannolikhet, han hade rätt att fritt resa hem igen. En kamrat inom utskottet omnämnde äfven, att för några dagar sedan två flockar blekingsbor passerat Stockholm på resa upp till jernvägsarbeten i Norrland. Härmed faller den invändningen mot utskottets framställning, att de blifvande jernvägsanläggningarna icke skulle inverka på arbetsmarknaden inom landet i dess helhet. Att arbetsprisen sålunda inom hela landet komma att höjas, torde för hvar och en vara alldeles klart. Hvad jag emellertid i denna fråga ännu skarpare vill betona, det är hvad en ledamot af statsutskottet, herr Tamm, i fjol, då han för sin del afstyrkte det då föreliggande förslaget om en jernväg Örebro—Krylbo, i ett anförande för kammaren framhöll. Detta anförande synes mig i närvarande stund vara af den vikt, att jag måste besvära kammaren med att uppläsa en del deraf. Han yttrade:

“Särskildt anfall har rigtats så väl af ordföranden i statsutskottet som af två senare talare mot de allmänna skäl, som förklarats utgöra motiven för statsutskottets afstyrkande af den kongl. propositionen. För min del kan jag icke se annat, än att statsutskottet i detta fall ställt sig på en visserligen försigtig, men under rådande affärsförhållanden fullt grundad ståndpunkt. Det kan ej, mina herrar, förnekas, att för närvarande pågår en alltför stark sträfvan att driva spekulation, i förlitande på de kapitalökningar, som förefinnas — med ett ord, vi nalkas, om vi icke redan äro inne uti, hvad jag skulle vilja kalla en svindelliknande period. Nu se vi, mina herrar, att detta särskildt funnit sitt uttryck i de starka ansträngningar och det febrila intresse för nya jernvägsanläggningar, som öfverallt i Sverige förspörjes. Statsutskottet har sökt förtydliga detta genom de kartor, som bifogats utskottets betänkande; — då förelågo kartor, som visade de föreslagna jernvägsanläggningarne — “och om herrarne se på de röda linierna, projekterade jernvägar, och jemföra dem med de svarta, färdiga, gamla jernvägar, så kan det icke nekas till, att nog är man i våra dagar i färd med att gå raskt på i ullstrumporna — hvad jernvägar be-
träffar.

Men svaras: hvad ondt ligger väl häruti? Jo, det ligger fara deri, och den faran är, att man fastbinder det lilla lösa kapital, som vi lyckats, så att säga, skrapa i hop, och som dock utgör icke blott för handel och industri, utan för landet i sin helhet en så viktig häfstång för framåtskridande. Det går ju an att göra det, men min öfvertygelse är den, att det icke kommer att dröja länge, innan man får se verkningarna deraf, och då träffar slaget icke blott dem, som satt in sina penningar i jernvägar, utan äfven industrien i sin helhet genom att räntorna springa upp. Då kanske man vaknar för att man gått för raskt till väga, då man fastbundit kapital, som man väl behöft hafva löst. Kapitalöfverflöd svinner snart; hafva vi, mina herrar, ej i just dessa dagar haft varningar, huru kapital, äfven der de stå i snilletts tjänst, men ej med klok, varsam försigtighet behandlas,

lätt kunna förflygta och förintas.“ — Om någonsin har detta sista tillämpning på nu ifrågavarande förslag.

“Men jernvägsbyggnadernas forcering har med sig en annan fara, som herr statsrådet sökte förringa, och det är den, att det skulle komma att draga bort arbetskrafter från de gamle näringarna, särskildt jordbruket. Man må säga: hvad gör det, att vi kasta in 30 millioner för att bygga statsjernvägar? Jo, det har mycket stor betydelse därför, att samtidigt pågår en stark dragning af arbetskrafter från jordbruket till många andra håll, till den allt mer sig utvecklande industrien och till de många projekterade enskilda jernvägarne, hvilkas byggnadskostnad beräknas till 114 millioner. — Om man under sådana förhållanden ökar efterfrågan af arbete för 30 millioner jernvägar, skall det icke stå länge på, förrän verkningarna af att taga bort arbetskrafter från sådana näringar, som hafva ganska svårt att redan nu skaffa sig arbetskraft, skola göra sig känbara. Reservanterna hafva likasom herr statsrådet ej kunnat underkänna detta skäl och därför sökt en utväg att komma undan detta faktum genom att föreslå, visserligen att besluta dessa jernvägar, men till deras byggande icke bevilja så mycket, som Kongl. Maj:t föreslagit — *i år*. Jag hemställer till kammarens ledamöter: hvad vinnes dermed? Intet, ty nog går det an att bevilja litet *i år*, men när jernvägarne väl äro beslutade, kommer det icke att bida längre än till nästa år, innan man säger: hvarför bygges så långsamt på de påbörjade jernvägarne? Blifver icke kapitalet på detta sätt räntelöst? Hvarför skall orten ej få fördelen af en beslutad jernväg, så fort den kan byggas? Bör man icke tvärt om bygga intensivt? Jag kan icke annat än högakta den öppenhjertighet, hvarmed en reservant bekräftar detta, då han säger: Klokhetsskäl torde därför bjuda att åtminstone för första arbetsåret något inskränka det föreslagna beloppet, hvilket dock icke hindrar att framdeles, om förhållandena dertill gifva anledning, påskynda byggnadsföretagen. Nej, då har statsutskottet anvisat en lämpligare väg, att, om man verkligen anser att försigtighet både i afseende på pengar och arbetskraft bör få råda, först bevilja en bana och gå på raskt med den och så bevilja en annan bana och gå på raskt med den, och så undan för undan. Det tror jag är den klokaste och bästa utvägen.“

Huru ställa sig förhållandena innevarande år? Trots varningen, beslöt föregående Riksdag anlägga Örebro—Krylbo-banan. Sedan dess har utom Kalix-banans fortsättande beslutats större belopp för Krylbo—Örebro-banan, och till den nyss beslutade Bohusläns-banans anläggning har Riksdagen anslagit nödiga medel. När dertill kommer, att det enskilda jernvägsbyggandet tilltagit, kan jag icke finna, att man står till svars med att nu ytterligare påbörja en stor ny bana. Vi hafva i dessa dagar varit i tillfälle att iakttaga, huru regeringen sjelf bedömer liknande arbetarefrågor. På kammarens bord föreligger till godkännande Kongl. Maj:ts förslag rörande 5:te hufvudtiteln. Chefen för sjöförvarsdepartementet yttrar sig här mycket välbetänkt angående nödvändigheten af att för fartygsbyggnader bevilja, hvad därför nu äskas, eller 6 millioner kronor. Han anser, att dervid ett sådant tillvägagående bör iakttagas, att kontinuitet vid de verkstäder, som med dessa arbeten

Anläggning af en statsbana från Gellivare till norska gränsen.
(Forts.)

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts)*

äro sysselsatta, måtte åstadkommas. Jag kan icke underlåta att här närmare påpeka, hvad han i frågan yttrar, öfvertygad som jag är, att framför allt Första Kammaren skall erkänna den fullkomliga rättigheten uti hans resonnement, och önskar jag af hjertat, att hvad han föreslår måtte blifva kammarens beslut. Han säger: "genom ett lugnt, men konsekvent fullföljande af detta syfte skola de inhemska verkstäder, hos hvilka beställningarna göras, sättas i stånd att på ett systematiskt sätt ordna sin verksamhet i förevarande afseende. Särskildt lemna regelbundet återkommande beställningar verkstäderna tillfälle att så ordna sina materialupphandlingar, att fartygen och deras tillbehör kunna levereras till billigare pris, än eljest blefve fallet. Genom större kontinuitet i arbetena kunna också de i flere afseenden så skadliga rubbningarna i arbetarepersonalens antal undvikas eller åtminstone väsentligen inskränkas, äfven om man vid något tillfälle önskade få en beställning utförd på kortare tid än under vanliga förhållanden. En sådan kontinuitet är för våra jernförelsevis små verkstäder af långt större betydelse än för de stora fartygsetablissementen i flera främmande länder, och svenska staten torde så mycket mindre böra underlåta att taga hänsyn dertill, som äfven hos de stora sjömagterna omtanken om verkstädernas planmessiga sysselsättning spelar en ingalunda oviktig roll vid anskaffning af sjökrigsmateriel. Beskaffenheten af den moderna materielen, vid hvars åstadkommande nya förbättringar och uppfinningar oupphörligt vinna tillämpning under den rastlöst fortgående utvecklingen på det tekniska området, gör det äfven nödigt att tillse, att den i vissa hänseenden alldeles speciella arbetsskicklighet, som är af största vikt vid byggandet af ett nutida krigsfartyg och som vid våra större verkstäder finnes, icke genom ett afbrott går förlorad. Följderna af ett sådant afbrott skulle i mera än ett hänseende kunna medföra stora olägenheter och vara så mycket mera nedslående, som vårt land eger nästan alla förutsättningar för att kunna göra sig fullt oberoende af utlandet i fråga om anskaffning och förbättrande af sina försvarsmedel."

Det synes mig, att sjöministerns ord i denna fråga äro fullt tillämpliga på föreliggande ämne och böra tagas i betraktande, då man nu å annat håll anser sig kunna bevilja anslag till företag, som eu kort tid kräfva stora arbetskrafter, men sedan icke lemna dem sysselsättning. Ett område, der inverkan ovilkorligen måste ega rum i långt högre grad, än jag nu tagit mig friheten påpeka, är det, för hvilket andra stora anslag redan blifvit af Riksdagen beviljade. Jag fäster då uppmärksamheten derpå, att Riksdagen för några dagar sedan enhälligt beviljade 3½ millioner kronor för anskaffning af rörlig materiel vid statens redan trafikerade jernvägar. Nu säger man visserligen, att den nu ifrågasatta jernvägen icke behöfver någon sådan materiel det första året. Men det behöfves i själva verket snart nog, och man har ställt i utsigt, att redan första året 465,000 kronor skulle användas till rörlig materiel för nämnda jernväg. Nu har jag emellertid från säkert håll fått upplysning, att redan detta anslag på 3½ millioner, som Riksdagen nyligen beviljat för rörlig materiel, röner stor svårighet att vinna placering i beställningar hos inhemska verkstäder; om således

jernvägsbyggandet utsträcker utöfver det redan beslutade, så är det all sannolikhet för, att all den härvid behöfliga materielen måste beställas *utomlands*. Jag frågar: är detta att gå till väga med den försigtighet och omtanke, man har rätt att af Riksdagen vänta? Jag vågar påstå, att om också våra verkstäder under nuvarande förhållanden kunna undvara dessa beställningar, medför dock deras verkställande utomlands i närvarande ögonblick, då den mekaniska industriens ståndpunkt i vårt land är sådan, som der visades vid fjolårets utställning, en obotlig skada derigenom, att vid hvarje tillfälle, vid hvarje beställning, då vi skola utomlands uppträda för att konkurrera med vår mekaniska industris utmärkta materiel och fulländade arbete för att dermed vinna ökad afsättning för densamma, svaret skall blifva: "Nej, hvarför har edert eget land funnit sig nödsakadt att utomlands göra beställningar af dylik materiel? Gå hem och se först till, att ni får dessa beställningar." Våra verkstäder hafva icke ännu nått den utveckling som utlandets; de kunna icke när som helst förskaffa sig yrkesskickligt folk till erforderligt autal, utan till följd af vårt lands belägenhet och litenhet måste man i detta fall rätta sig efter de förhållanden, som äro för handen. Nu har utskottet, jemte det anläggandet af en jernväg till Ofoten afstyrkes, föreslagit, att till jernvägsbyggnader under år 1899 sammanlagdt 5,850,000 kronor måtte anvisas. Men om, på sätt reservanterna önska och i enlighet med den kongl. propositionen, Ofoten-banans anläggning skulle beslutas, komme summan att stiga till 11,250,000 kronor, eller nära dubbla beloppet. — Jag hemställer till herrarne, om icke efter dessa premisser statsutskottet haft fullkomligt berättigad anledning att ställa sig på afslag, då en så beskaffad jernvägsanläggning som den ifrågavarande skulle högst menligt inverka på arbetsmarknaden i allmänhet, men i synnerhet på den arbetsmarknad, som sysselsättes af jernvägarne.

Det ytterligare skäl, utskottets majoritet framfört, synes mig fullkomligt befogadt. Det är, att man så långsamt påbörjat den bana, som skall sträcka sig till Kalix elf, samt att man fortsatt densamma med ett så anspråkslöst anslag som det nu anvisade, 1,300,000 kronor, under det man dock väl vet, att banan icke kommer att stanna vid Kalix, utan måste fram till Haparanda. Då denna jernvägs byggande förtgått i så liten skala, så frågar jag, hvarför har den gjort så? Jo, därför att våra resurser icke tillåtit oss att bygga fortare. Vi hafva ansett oss här böra gå till väga såsom vi hitills gjort i afseende å jernvägsbyggnader. Kan det då vara klokt, att, innan man närmelsevis fullbordat hvad man företagit sig åt öster, äfven samtidigt bygga en stor bana åt vester?

Jag kommer nu till ett annat skäl, som icke förekommer i utskottets betänkande, men som med mycken styrka framhölls, redan då Kalix-banan behandlades. Det är nemligen *försvarssynpunkten*. Dåvarande civilministern, som förra året tillstyrkte Riksdagen beviljandet af undersökningsauslaget för denna jernväg, förklarade, att Riksdagen icke borde tillåta, att åt enskilda koncession lemnades å denna jernväg. Huru motiverade han då denna sin mening och framställningen om berörda anslag? Jo, mina herrar, han ansåg önskligt, att den ifrågasatta

Anläggning af en statsbana från Gellivare till norska gränsen.
(Forts.)

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

jernvägsförbindelsen komme till stånd, men alltid under den bestämda förutsättningen, att nödiga försigtighetsåtgärder ur militär synpunkt samtidigt vidtoges. Han framhöll för Riksdagen, att det viktigaste skälet, hvarför denna bana icke kunde få blifva en privatbana, var "dess politiska och strategiska betydelse", och han återopade härvid Riksdagens egen skrivelse af 1893, hvori redan då påvisades, att rent politiska och militära skäl talade för att en sådan bana som den ifrågavarande, som skulle genomgå gränsprovinser, redan från början egdes af staten. Det viktigaste motiv, civilministern då framhöll, stödde han på generalstabschefens yttrande i frågan. Denne senare hade ju öfvervägt de fördelar och olägenheter, en bana från Gellivare till Norges gräns kunde för landet medföra ur försvarets synpunkt, och det resultat, han härvid kom till, var, att han ansåg *olägenheterna betydligt öfvervägande*. Han ansåg detta såsom ett gif akt för vederbörande att föreslå vissa bestämda säkerhetsåtgärder i militärt hänseende, hvilka vore nödvändiga, *innan* en sådan bana medgafs. Herrarne torde påminna sig, att dessa åtgärder afsågo dels Norrlands fasta försvar, dels ökandet af truppstyrkan derstädes och dels slutligen befästandet af Viktoriahamn. På alla dessa skäl stödde sig dåvarande civilministern, när han tillstyrkte beviljandet af dessa 40,000 kronor till en ny undersökning för en eventuel statsbana. Hvad har nu blifvit följden af detta? Huru behandlar samme civilminister, som nu utan vidare tillstyrker banans anläggning, denna fråga? Om man går till den kongl. propositionen, finner man, att civilministern här anför:

"Uti mitt ofvan återopade anförande till 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 utförandet af den föreslagna jernvägen, synes mig dock" — så innesluter civilministern här hela befästningsfrågan inom parentes och fortsätter: — "icke vara nödvändigt att såsom formligt vilkor för jernvägens byggande uppställa fordran på några vissa försvarsåtgärder."

Detta är således de hänsyn, civilministern har tagit till de skäl, samme civilminister anförde 1897. Går man vidare i den kongl. propositionen, skall man finna, att krigsministern till den kongl. propositionen fogat ett eget yttrande, i hvilket han betonar såväl hvad han yttrade år 1897 i försvarshänseende som sina yttranden i frågan, då han var chef för generalstaben, och i detta afseende har han icke gått ifrån sin då uttalade åsigt, utan han betonar tvärt om risken af den föreslagna jernvägslinien, såvida icke *samtidigt* åtgärder vidtagas i försvarshänseende. Att försvarsministern sedermera böjer sig för regeringsmajoriteten, derom är ju ingenting att säga. Mig synes, att om civilministern i sin ifver att tillgodose ett möjligt, men ännu ovisst ekonomiskt intresse sätter detta intresse så långt framför den af krigsministern ytterligare påpekade fara för vårt land, som ligger i fortsättningen af en tvärbana i dessa gränstrakter utan de derför nödvändiga tryggande försvarsåtgärderna, så lärer väl Riksdagen och i synnerhet Första Kammaren här liksom hittills vilja taga hänsyn till vigten deraf,

att sådana åtgärder icke må vidtagas, genom hvilka vår framtida sjelfständighet kan hotas, derigenom att vårt försvar försummas, ja, till och med försvagas.

Man har vidare förebrått statsutskottet, och kanske med skäl, att det icke ingått i detaljerade undersökningar om det kontrakt och det kostnadsförslag, som i den kongl. propositionen förekomma. Men, mina herrar, vi som stälde oss på den ståndpunkten i statsutskottet, att de skäl som redan anförts, såsom jag och skall taga mig friheten att ytterligare visa, voro af beskaffenhet, att ett bifall till hvad som föreslogs icke gerna ansågs möjligt, vi ansågo oss hellre icke skyldiga att i detta fall ingå i någon närmare granskning. Men handsken är ju nu kastad, och jag anser därför min skyldighet vara att äfven i detta fall säga min mening. Huru är denna bana beskaffad? Jo, redan när Gellivare-banan inköptes var det för alla bekant, att i fortsättningen till Ofoten förelåg en jernvägsbyggnad af högst ovanlig beskaffenhet på grund af de ovanligt svåra terrängförhållandena. Man var öfverens om, att tekniska svårigheter skulle möta på denna bana af den beskaffenhet, att de skulle på ett betänkligt sätt föröfva densamma. Att så är förhållandet, framgår också fullkomligt tydligt af den kongl. propositionen. Såsom herrarne finna af denna kongl. proposition, skall denna bana kosta 89,559 kronor per kilometer. Den blir således dyrare än alla andra banor i riket med undantag af sammanbindningsbanan genom Stockholm. Och det är icke underligt, om man går till detaljerna. Lutningsförhållandena, som få uppgå till högst 1 : 100, hafva på flera ställen förut beräknats efter 1 : 80, och krökningsradien, som i regeln icke får understiga 500 meter, har förut för en stor mängd kurvor beräknats till endast 300 meter. Kostnadsförslaget slutar derigenom nu på en summa af 22,300,000 kronor, och det oaktadt frågan om bangård vid riksgränsen ännu är oklar. — Jag har vid behandlingen af detta kostnadsförslag kommit till den öfvertygelsen, att det samma är alldeles för dyrt. Det gamla kostnadsförslaget, som förelåg i fjol, upptager kostnaderna till cirka 15,000,000 kronor. Detta var uppgjort af det enskilda bolaget. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som granskade detta kostnadsförslag, ansåg åtskilliga förhöjningar nödvändiga, och man spädde delför på med 1,074,000 kronor, så att kostnadsförslaget slutade på 16,074,000 kronor. Huru ser det ut nu? Det är, såsom herrarne finna, uppdrifvet till 22,300,000 kronor. Hvadan detta? Jo, säger man, därför att man ansåg en materielanskaffning i större skala behöflig. Äfven här synes man hafva gått något lättsinnigt till väga. Finnes det nemligen någon anledning att genast från början anskaffa all den materiel, som för maximitransport är behöflig?

Hvad är det, som ytterligare fördyrat banan? Jo, såsom synes af den kongl. propositionen, har lutningsförhållandet beräknats till 1 : 100 i stället för såsom vanligt 1 : 80, och krökningsradien i kurvorna till 500 i stället för 300 meter. Jag tror, att man här slagit betydligt öfver målet. Jag tror, att man här velat likställa en bana, som skall frakta malm i fulla vagnslaster från en punkt till en annan, med sådana banor, som hafva till uppgift att befordra passagerare med stor hastighet på långa distanser. Jag tror, att man här i landet liksom

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

annorstädes måste taga hänsyn till, huruvida de tekniska detaljerna vid de särskilda banorna allt efter banornas ändamål må kunna för-
enklas, och derefter göra sina kostnadsberäkningar. Jag sluter till
denna min åsigt redan deraf, att Gellivare-banan, som nu är i statens
ego och som fraktar samma slags varor, hvarken har samma lutnings-
förhållanden eller samma krökningsradie i kurvorna. Då denna jern-
väg nu skall fotsättas inom Norge, torde böra beaktas, att stortinget
der skall bifalla en lutning af endast 1 : 63. Då det är samma trafik,
som skall framgå från Luleå till Ofoten, kan jag icke förstå, hvilka
fördelar som skulle vinnas i transporthänseende, om man på svenska
delen af banan skulle söka föra stora tåg för att på den norska sidan
sedan föra små. På Gellivare-banan har man måst nöja sig med en
lutning af 1 : 80 och kurvor på 300 meter. Jag har af öfverdirektören
för banafdelningen vid statens jernvägar förskaffat mig upplysning rörande
hvarje särskild post, hvarpå detta fördyrande nu beror. Jag vill icke be-
svära kammaren med dessa detaljer, men så mycket har jag fått klart för
mig, att, om man får hvila på hanen, innan man beslutar sig för att bygga
denna bana, den beräknade kostnaden utan öfverdrift bör kunna ned-
sättas med 2,000,000 kronor under det nu beräknade beloppet. Man
kan ju visserligen svara härpå: hvad gör det; ett enskildt bolag skall
ju betala ränta och amortering? Ja, mina herrar, just på den grund
att ett enskildt bolag är redo att, oberoende af en så betydlig för-
höjning i denna jernvägs anläggningskostnad, iklåda sig garanti för
både ränta och amortering gör, att jag tror, att äfven bolaget gjort
sina beräkningar utan att hafva fullständigt klart för sig sina siffror.
Går man nu till det föredrag, som chefen för statens jernvägar haft
godheten att hålla för Riksdagens medlemmar för en tid sedan, finner
man, att han förklarade, att någon befolkning icke finnes på 15 å 20
km afstånd från ifrågavarande malmberg, och att invånarne i de när-
maste byarne knappast torde öfverstiga ett par hundra personer, och
att för något jordbruk utefter banan icke finnes någon möjlighet. Så
vidt man deraf kan sluta, stå vi således här inför en koloniseringsaffär
mer än inför en jernvägsanläggning. Jag har försökt göra klart för
mig, hvad denna affär då slutligen skulle komma att kosta. Jo,
22,000,000 kronor för den svenska jernvägen. Dertill komma 6,000,000
för den norska jernvägen och 2,000,000 för hamnen vid Victoria,
summa 30,000,000 kronor. Generaldirektör Nordström upplyser vidare
om, att det för grufvornas bearbetande behöfs 2 å 3 tusen man, och
att härför kräfvdes en befolkning af 6 till 8 tusen personer. Efter all
sannolikhet, säger han, kommer grufbolaget att nedlägga cirka 10,000,000
kronor för dessa anordningar vid sjelfva grufplatsen, innan så stor gruf-
brytning, som beräknats, kan komma i gång. Detta gör en summa af
40,000,000 kronor. Han påvisar vidare, att för att underlätta malmens
transport från Ofoten till hamnar i Europa man icke tänkt göra sig
beroende af nu tillgängliga fartyg, utan bygga 30 stycken nya båtar å
4,000 ton hvardera, som jag uppskattar till 500,000 kronor stycket
eller tillsammans 15,000,000 kronor. Det belopp jag då får för denna
koloniseringsaffär, slutar således på 55,000,000 kronor, och då frågar
jag, om på den ståndpunkt frågan nu står vi kunna vara redo lägga

ner dessa belopp på denna affär. Till dessa siffror måste komma, om icke i år så åtminstone snarast, de försvarsåtgärder, som måste blifva en följd af denna jernvägsanläggning. Huru skall man ändtligen i afseende på dessa försvarsåtgärder kunna förklara, att detta förslag redan nu framkommit, utan att man först inväntat befästningskomiténs förslag, så mycket hellre som man har förhoppning om att detta redan innevarande år torde komma in till regeringen.

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

Man har vidare framhållit, att denna bana skulle vara af så stor kulturell betydelse för Norrbotten. I det fallet ber jag återigen att få hänvisa till generaldirektör Nordströms föredrag. Han har framhållit, att här föreligger en ödemark, och att icke något jordbruk är möjligt utefter banan. Häraf torde följa, att kulturen kommer att bestå af några små byar samt vid grufvan en grufbefolkning af högst 8,000 personer. Sedan kommer ju banan att gå genom en ödemark. Hvad norrmännen skola vinna i kulturellt afseende, har jag mig icke bekant. Men hvad som återstår såsom en högst viktig faktor *mot* banans anläggning, det är, att man ännu alls icke öfvertygat sig om malmens säljbarhet. Hvad säger herr Nordström derom? Jo, så vidt jag kan påminna mig säger han, att man icke kan bedöma malmens beskaffenhet förr än brytningen börjat, men att den synes vara sådan, att sannolikhet finnes för att den kan säljas. Jag frågar, om man under sådana förhållanden kan anse klokt att endast lita på de garantier, som ligga i det föreliggande kontraktet. Dessa garantier hålla naturligtvis endast streck, så vidt bolaget finner det ekonomiskt möjligt att bearbeta grufvorna. Den normala gången af ärendets behandling borde väl vara den, att man först åstadkomme jernvägsförbindelse mellan Luossavaara och Gellivare för malmens utskjeppning öfver Luleå till cirka 100 à 200,000 tons, och sedan denna kvantitet kommit i marknaden, och man öfvertygat sig om dess säljbarhet till de pris, som här äro beräknade, banan fortsättes vidare från Luossavaara till Ofoten. Jag har hört uppgifvas från sakkunnigt håll, att man med endast kemiska undersökningar icke fullt kan bedöma malmens värde, utan ej förrän masugnsegarne pröfvat den i masugnen. Om jag således måste ställa mig på den ståndpunkten, att denna fråga är *absolut outredd*, måste jag fråga: hvilken skada kan jag tillfoga det öfriga stamban nätet genom att nedlägga 22,000,000 kronor på en bana, som kanske blifver utan trafik. Hvad är det vi sträfva efter vid våra statsjernvägar? Vi sträfva efter att få ränta på det nedlagda kapitalet. I den mån sådan erhålles, komma stambanorna i åtnjutande af fördelen af billigare frakter. Vi hafva åsyftat att göra jernvägarne till en så mäktig häfstång som möjligt för öfriga näringar. Men detta kan endast vara möjligt, om frakterna nedsätts. Vi hafva hittills intagit den ståndpunkten att icke nedsätta frakterna annat än i den mån jernvägarne afkastning i sin helhet tillåta det. Långe hafva vi tåligt afbidat möjligheten att de norrländska jernvägarne ändtligen skulle lemna så stor atkastning, att fraktnedsättning skulle kunna ske på jernvägarne i södra och mellersta Sverige, der afkastningen för länge sedan kunnat berättiga en sådan nedsättning. Skola vi nu, då vi närma oss detta önskemål, ytterligare belasta vårt jernvägskonto med 22,000,000

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

kronor, som under årtal kommer att verka förlamande och som en black om benet på vår stambaneaffär. Jag tror därför, att man bör gå till väga med den största försigtighet, om man vill undgå dessa svåra olägenheter för framtiden.

Jag vill dessutom påvisa, att en annan ovanlig faktor föreligger i det kongl. förslaget i år mot alla liknande förslag, som förelegat. Man bjuder nemligen Riksdagen på att för år 1899 endast anslå 5,404,000 kronor; men i och med detsamma detta beslut fattas, har Riksdagen godkänt det uppgjorda kontraktet och derigenom bundit sig att anslå denna summa 4 år å rad.

Jag tror mig nu hafva visat:

att tidpunkten är olämplig, om hänsyn tages till alla de förhållanden, som i landet skadligt påverkas af ett beslut *nu*; vidare

att de oundgängliga åtgärder, som försvaret af vårt land samtidigt kräfva, äro alldeles åsidosatta; samt

att kontraktet binder kommande Riksdagar för flera år till stora bestämda belopp;

att den enda säkerhet, som erbjudes Riksdagen, är beroende på malmens säljbarhet, som är "absolut opröfvad".

Då vårt nuvarande statsskick genom Första Kammarens sammansättning förutsätter, att denna i främsta rummet skall söka förekomma förhastade beslut, och om man betraktar den djupt ingripande såväl ekonomiska som strategiska betydelse, som denna forcerade jernvägsanläggning innebär, så synes efter mogen öfverläggning deraf följa, att man, i det skick detta förslag i dag föreligger, icke kan bifalla detsamma, och att statsutskottet därför grundade skäl för sitt afstyrkande.

Jag yrkar bifall till statsutskottets förslag.

Hans excellens herr statsministern Boström: Då jag nu erhållit ordet för att försvara den kongl. propositionen, behöver jag icke ingå i någon närmare redogörelse för frågans tidigare behandling. Den är af eder alla noggsamt känd. Jag behöver endast hänvisa till Riksdagens egen skrifvelse af den 18 maj sistlidet år, deri Riksdagen uttalade: att en jernväg skulle blifva af betydande ekonomiskt gagn för öfre Norrland; att öfre Norrlands kulturella utveckling i väsentlig grad är beroende på ökad industri derstädes; att en landsdels framåtskridande i välmåga och kraft otvifvelaktigt bidrager till hela landets bästa; samt 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, och på dessa grunder beviljade Riksdagen det af Kongl. Maj:t begärda anslaget. Det syntes mig af denna skrifvelse, som enligt min uppfattning är affattad i fullt oförtydbara ordalag, att det var Riksdagens afsigt att, sedan de önskade undersökningarna egt rum och de derjemte uttalade fordringarna blifvit uppfyllda, också denna bana skulle komma till stånd. I den omständig-

heten, att regeringen begärde och Riksdagen beviljade ett anslag på extra stat för år 1898 för verkställande af undersökningar med rätt för Kongl. Maj:t att redan 1897 disponera beloppet, deri låg en tydlig antydning om, att regeringen ämnade med största skyndsamhet bedriva saken; och det är gifvet, att om man skall vinna de fördelar, som såväl regeringen som Riksdagen, enligt hvad af dess skrifvelse framgår, voro ense om att banan skulle medföra, går man icke och väntar med saken längre än behöfligt. Att saken så äfven uppfattades äfven af dem, som sistlidet är motsatte sig beviljandet af undersökningsanslaget, framgår af herrar Reuterswärds och Fränckels yttranden, hvori de framhöllo, att anslaget beviljande innebure banans byggande inom den närmaste tiden. Men i år tyckes frågan hafva gått tillbaka. Nu läser jag i statsutskottets betänkande, att det under närvarande förhållanden synes vara så mycket mindre lämpligt att påbörja en ny jernvägsanläggning i nordvestra Norrland, som arbetena för den fortsättning af norra stambanan från Boden i nordöstlig riktning, som redan af Riksdagen beslutits till Ytter-Morjärv vid Kalix elf och säkerligen vidare kommer att fullföljas mot finska gränsen, ännu uuder en följd af år lära komma att pågå.

Men längre fram är utskottet ännu motvilligare, då utskottet säger: Genom hvad förut i detta ärende förekommit är det satt utom all fråga, att denna jernväg, *derest den en gång skall komma till utförande*, bör anläggas genom statens och icke genom enskildes försorg.

Nu tyckes man således inom utskottet vara af den mening, att banan öfver hufvud taget icke bör komma till stånd.

Hvilka äro då skälen till att man i år motsätter sig saken? Man har väl rätt att söka dem i utskottets betänkande, och jag anhåller nu att få granska dem. Hvad jag då först möter, är en redogörelse för längden och kostnaden af de jernvägar, som redan äro under byggnad, af dem, som äro koncessionerade, samt af dem, för hvilka koncessionsansökningar ligga inne. För min del betyda dessa siffror alldeles icke detsamma som de tyckas hafva gjort för utskottet. Finnes det väl någon, som tror, att i vårt vidsträckta land benägenheten att anlägga jernvägar kommer att inom beräknelig tid minskas. Jag föreställer mig snarare motsatsen, i samma mån som man kommer att i de olika orterna erfara deras stora betydelse för produktionen. Eller har, frågar jag mig, det öfre Norrland särskildt visat sig mindre i stånd att tillgodogöra sig detta samtidens yppersta samfärdsmedel? Nej, visserligen ej, ty den som sett eller endast hört beskrivas den utveckling Norrbotten tagit i och genom sina jernvägar, särskildt genom malmbanan Gellivare—Luleå, måste inse, att der behövas de kanske mera än annorstädes. Icke heller kan det vara skäl, att staten tålmodigt väntar med dessa statsbanebyggnader af hänsyn till enskilda intressen; landets intressen torde väl äfven i detta fall böra få gå före det enskildas.

Men det är kanske den ekonomiska sidan, som väcker så stora betänkligheter. Vi hafva redan haft en jernvägskris, och en sådan kan komma än en gång. Ja, visserligen, ty ingen vet hvad framtiden bär i sitt sköte. Men om jag något litet går in på några finansiella siffror, tror jag mig kunna visa, att den farhågan, för närvarande åt-

Anläggning af en statsbana från Gellivare till norska gränsen.
(Forts.)

*Anläggning af
en statsbana
från Gellöware
till norska
gränsen.
(Forts.)*

minstone, är fullkomligt oberättigad, ty jag tror icke, att förhållandena, hvarken för de enskilde än mindre för staten, gifva anledning dertill. Herrarne erinra sig säkerligen diskussionen i fjol. Då gjorde civilministern en framställning af Sveriges finansiella ställning och förkofran under de sista åren. Det vore orätt att nu upprepa densamma. Jag skall endast bedja att få komplettera den med några siffror för det sist förflutna året, 1897, hvilka jag låtit sammanställa. Dervid befinnes, att i postsparbanken hade insättningarna ökat med 8,373,000 kronor. I riksbanken och de enskilda bankinrättningarna hade insättningarna ökat med på sparkasseräkning 12,879,000 kronor, på depositionsräkning 36,953,000 kronor, på folioräkning 4,435,000 kronor, på upp- och afskrifningsräkning 4,402,000 kronor, på löpande räkning 2,850,000 kronor, hvarjemte guldkassan ökat med 6,260,000 kronor. Dertill kommer en ökning i utrikes vaxlar på 7,468,000 kronor. Minskning förekommer icke i annat än tillgodohafvandet hos utländska banker och bankirer med 15,494,000 kronor. Om jag lägger tillsammans alla dessa siffror, så får jag en ökning under detta år af 68,126,000 kronor. För sparbankerna är jag icke i tillfälle att lemna några uppgifter för år 1897 — de hafva ännu icke hunnit samlas — men för år 1896 var ökningen för rikets samtliga sparbanker 20,936,000 kronor.

Jag har från en finansman fått några uppgifter om hvad man möjligen kan antaga, att inköpet från utlandet af värdepapper kunnat stiga till, och han har antagit, att obligationer inköpts för 15 à 16 millioner och aktier för 8 à 10 millioner, under det att värdepapper sålts för $2\frac{1}{3}$ millioner. Lågt räknadt har således hvad vi förskaffat oss från utlandet gått till mer än 20,000,000 kronor.

Jag hemställer till eder, mina herrar, huruvida dessa siffror gifva vid handen, att nu pågående jernvägsbyggnader verkligen absorbera så mycket kapital, att vi hafva anledning tro, att kapitalbildningen inom landet icke lemna utväg att tillgodose industrien och rörelsen i öfrigt. Dessutom bör man, när man talar om jernvägarne, icke glömma, att när vi hade jernvägskris förra gången, var det endast ett fåtal jernvägar, som gifvo ränta på sina obligationer, utan dessa papper lågo och tyngde i bankernas portföljer, under det numera jernvägsobligationer äro mycket eftersökta papper liksom förhållandet äfven är med en stor del jernvägsaktier, hvilka nu ofta gifva sina egare utdelning. Ett ytterligare moment, som man icke heller får glömma, är att vi nu hafva en väsentligt ökad erfarenhet såväl i fråga om huru jernvägar skola byggas som beträffande beräkningarna, när de skola blifva rentabla. Vi riskera således icke att blifva utsatta för så svåra missgrepp som under jernvägsbyggandets första tider.

Öfvergår jag nu till utskottets nästa argument, finner jag, att utskottet klagat öfver den ökade brist på arbetskrafter, som med anledning af denna jernvägsanläggning komme att uppstå i andra delar af landet, och utskottets ledamöter synas hafva den personliga uppfattningen, att en sådan brist verkligen är för handen. Att deras erfarenhet är sådan vägar jag naturligtvis icke bestrida, men jag vill efter min erfarenhet säga, att de fleste, som lemna landsbygden, lemna

den för att söka sig in till städerna och der få arbete, hvilket kanske i allmänhet anses lättare än jordbruksarbetet. Och om man räknar efter, tror jag man skall finna, att af städerna absorberas mera arbetskraft från jordbruket än af jernvägsbyggnaderna. För öfrigt förvånar det mig, att, när man kommer med detta argument, som äfven framdrogs i fjol och då vederlades, man icke försöker vederlägga hvad som då framhölls, nemligen att förhållandena i Norrbotten äro så väsentligt olika förhållandena i det öfriga Sverige, att man icke har att påräkna andra arbetare än ortens egna, undantagandes de yrkesarbetare, som behövas, och på hvilka der uppe icke finnes tillräcklig tillgång. Vi hafva exakta siffror, som visa detta, och erfarenheten såväl från Gellivare-banan som andra jernvägsbyggnader bestyrker detsamma. Ur denna synpunkt torde således ej heller så mycket böra vara att invända mot företaget.

Anläggning af en statsbana från Gellivare till norska gränsen.
(Forts.)

Utskottet uttalar sedan den farhågan — hvilken ytterligare har understrukits af herr Fränckel — att, sedan så stora belopp anvisats till ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade jernvägar och till artilleri- och pansarmateriel samt till fartygsbyggnader, våra verkstäder icke skola kunna effektuera mera än hvad som behöfs för tillgodo-seende af dessa ändamål. De angifna siffrorna 3,500,000 kronor och 2,500,000 kronor äro fullt korrekta siffror, men hafva naturligtvis icke den betydelse de böra ega, då de sålunda tagas hvar för sig; de få sin rätta betydelse först när de ses i jemförelse med andra, och betraktar man dem på det sättet, förhåller det sig visserligen så, att det belopp, som af sistlidne Riksdag beviljades till jernvägsmateriel var omkring 1,000,000 kronor mindre än i år. Men anslagen till anskaffande af materiel under fjerde och femte hufvudtitlarne uppgå i år till ungefär 2 $\frac{1}{2}$ millioner kronor lägre belopp än i fjol; och jag beräknar då, att beslutet skall utfalla i enlighet med Första Kammarrens önskan rörande anslaget till fartygsmateriel. Långt ifrån således att det i år skulle blifva större anspråk ställda på verkstäderna än i fjol, skulle det i sjelfva verket blifva 1 $\frac{1}{2}$ millioner kronor mindre beställningar, och alltså dessa komma att ansträngas mindre. Det är för öfrigt märkvärdigt om verkstäderna, såsom utskottet antager, skulle hafva skäl att klaga, när de hafva fullt upp med beställningar; de måtte väl då hafva just hvad de önska.

Utskottet förklarar sig sedan icke hafva haft anledning ingå på en närmare granskning af kontraktsvilkoren. Jag beder, att herrarne icke måtte illa upptaga mitt yttrande, då jag säger, att så starka synas mig icke utskottets skäl vara, att de icke väl behöft stärkas af de ytterligare anmärkningar, hvartill kontraktsvilkoren kunnat gifva anledning. Det hade dessutom varit åtminstone vänligt att påpeka de anmärkningar, som finnas att göra, för att de måtte kunna iakttagas af den regering, som framdeles kommer att behandla denna fråga.

En anmärkning gjorde visserligen herr Bohnstedt beträffande den föreslagna bestämmelsen, att såsom säkerhet för vitet skulle lemnas inteckning för 2,000,000 kronor i bolagets fastigheter vid Malmberget; han frågade huru detta kunde ske? I denna del får jag meddela, att ifrån bolaget inkommit en anhållan, att tillfälle måtte beredas detsamma

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

till eganderätt till en viss areal omkring malmfältet, på hvilken det skulle uppföra sina byggnader. Saken är ännu ute på remiss, men en kongl. proposition derom kommer att föreläggas Riksdagen, och om den bifalles, får bolaget eganderätt till marken, och staten får första inteckningen i såväl marken som de derstädes uppförda byggnaderna.

I sammanhang härmed vill jag beröra en anmärkning, som herr Fränckel gjorde, och hvilken lät mycket plausibel. Han ansåg, att den verkställda kalkylen vore för dyr i jmförelse med den förra, som stannade vid betydligt lägre belopp. Men jag vill erinra, att denna var icke statens, utan det förra bolagets beräkning. Herr Fränckel talade vidare om, att denna bana blefve så dyr, därför att man gjort kurvorna oskäligt stora och lutningarne oskäligt små, så att de på den norska sidan äro 1 på 63, medan de på den svenska äro 1 på 100. Jag är icke jernvägsman och gifver mig nu kanske in på ett område, som jag icke borde beröra, men mig förefaller det naturligt, att man på den norska sidan kan hafva skarpare lutningar, ty då har man kommit öfver den högsta punkten och det lutar sedan utför, under det man på den svenska sidan måste arbeta sig uppför stigningarna; således kan man på banan från Gellivare nedåt hafvet nöja sig med skarpare kurvor och starkare lutningar, därför att marken der sluttar mot hafvet.

Såväl utskottet som ännu mer reservanterna, herrar Bohnstedt och Lundeberg, hafva framhållit önskvärdheten af att malmen förädlades inom landet, och derom kunna vi alla vara ense, att lyckligast vore, om så kunde ega rum. Men för att detta skall kunna ske, måste naturligtvis också de ekonomiska förutsättningarna därför vara för handen; det måste vara ekonomiskt möjligt. För min del anser jag på grund af såväl det utlåtande, som kommerskollegium afgifvit, som äfven generaldirektör Nordströms föredrag det vara alldes påtagligt, att det icke låter sig göra att få till stånd någon malmförädling i Luleå. Och det synes mig så mycket tydligare, att denna uppfattning är riktig, som under det 10-tal år malmexport pågått från Luleå ingen masugnsdrift der kommit till stånd; och detta icke på grund af bristande kapital eller företagsamhet. Och då der, hvarest förutsättningar finnas för handen, saken ändock icke kommit till stånd, synes det antagligt, att den icke är ekonomiskt utförbar. Och jag styrkes i denna uppfattning deraf, att ej heller i Oxelösund, som har ett så väsentligt mycket bättre läge, någon sådan industri kommit till stånd. Om deremot uppfinningar göras, hvarigenom man skall kunna förädla malmen i Sverige — om man till exempel kommer derhän, att de norrländska elfvarnes kraft kan omsättas i värme för att smälta malm — då är jag viss, att denna uppfinning skall tillgodogöras för vårt land. Men äfven om exporten vester skulle fortgå, finnas så enorma kvantiteter malm i redan nu kända berg, att man icke behöfver hysa tvifvel om att råmaterial för förädlingen skall finnas tillgängligt i en öofverskådlig tid. Och lät mig i sammanhang härmed påpeka beträffande talet om de stora kvantiteter malm, som till äfventyrs skola komma utföras, att icke en enda ton kan utan statens medgifvande utföras utöfver de 1,200,000 ton, som, i händelse Riks-

dagen godkänner det af vissa reservanter afgifna förslaget, skulle bestämmas såsom maximum af statens skyldighet att frakta till Ofoten — och mot hvilken förändring i den kongl propositionen jag icke har något att erinra lika litet som mot den andra förändringen i fråga om kontraktsbestämmelserna, hvilken senare icke innebär någon ändring, endast ett förtydligande.

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

Då man sålunda icke får utan statens medgifvande bortfrakta mera än 1,200,000 ton om året, så förstån I, mina herrar, hvilken obetydlighet detta i själfva verket är och hvilka rikliga tillgångar på malm till förädling inom landet fortfarande finnas. Nog förefaller det också egendomligt, om Riksdagen, som i fjol begärde, att undersökning skulle verkställas rörande möjligheten af malmens utfraktande vester ut, nu skulle vilja utfrakta malmen öster ut. Då vore ju hela undersökningen af den vestra vägen en absolut onödig sak. Jag tror för öfrigt, att all trafik har benägenhet att söka sig fram den rakaste och genaste vägen till bestämmelseorten.

Två reservanter, herrar Bohnstedt och Lundeberg, hafva framhållit försvarssynpunkten och förmenat, att regeringen i detta hänseende gjort sig skyldig till en klandervärd uraktlåtenhet. För min del beklagar jag på det lifligaste, att icke befästningskomitén blifvit färdig med sitt arbete under förlidet år, så att en derpå grundad proposition kunnat föreläggas Riksdagen. Men när Riksdagen i enlighet med Kongl. Maj:ts förslag beviljat 3,000,000 kronor till befästningar, synes mig Riksdagen dermed hafva gifvit vid handen, att den fullt vet att uppskatta betydelsen af det fasta försvaret. Visserligen har Riksdagen vid sitt beslut fogat ett vilkor, nemligen att dessa 3,000,000 kronor skola användas endast för stärkande af det *nuvarande* fasta försvaret, men för min del kan jag icke se, att i detta vilkor ligger något, som berättigar till antagandet, att Riksdagen skulle sätta sig emot hvarje ny befästning. Ty då man vet, att kostnaden för det fasta försvarets ordnande i sin helhet beräknats till 33,000,000 kronor, kunna ej 3 millioner kronor, hvaraf hälften afses till materiel, anvisade till nu befintliga befästningar, betyda, att Riksdagen icke på något sätt vill vara med om nya befästningar. Man må dessutom komma i håg, att det aldrig ifrågasatts, att fästningen i öfre Norrland skulle vara färdig förr än norra banan hunnit gränsen. Jag vill i sammanhang härmed erinra om ett yttrande af krigsministern uti anförandet till statsrådsprotokollet rörande denna proposition. Han säger, att banan "icke kan få annat än ett ganska underordnad värde för öfre Norrlands försvar, hvilket måste tillgodoses på ett vida kraftigare sätt". Jag beder äfven att få erinra om det uttalande i Riksdagens egen skrifvelse, som jag nyss tog mig friheten uppläsa. Om, såsom jag antager, begge dessa uttalanden äro berättigade, synes mig regeringen deruti hafva det bästa försvar för och den bästa förklaring till sitt handlingssätt. Jag vet väl, att de finnas, som säga, att denna banfråga borde aldrig komma fram, förr än fästningen vid Boden är beslutad, naturligtvis i syfte och förvissning om att de, som önska banan, skola samtliga äfven rösta för anslaget till fästningen. Men jag får säga eder, mina herrar, rent ut, att en dylik sammankopplingspolitik tilltalar mig icke; ty jag

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

hyser den fasta förvisningen, att Riksdagen icke skall undandraga sig de utgifter för det fasta försvaret, hvilka visas vara nödvändiga. Och jag kan försäkra eder, mina herrar, att den nuvarande regeringen har lika mycket intresse för det fasta försvaret, som den visat sig hafva för det rörliga.

Jag kommer nu till ett argument af reservanterna — jag håller mig fortfarande till herrar Bohnstedt och Lundeberg — deruti de vilja göra gällande, att det blir Norge, som kommer att draga allt för stor fördel af banan, hvilket argument torde hafva större betydhet, än hvartill uttalandet i reservationen föranleder, om jag får döma efter hvad derom talats och skrifvits. Jag skall då lemna herrarne en upplysning, som jag trodde vara öfverflödig, då jag förmodade, att hvar och en visste detta förut. Förslaget om den norska banan har tillkommit på anmodan från svenskt håll; det är därför norska regeringen utarbetat förslaget och framlagt det för stortinget. Då vi ville hafva en bana ledd vester ut, var det nödvändigt att komma till uppgörelse med Norge, och det var således för att tillgodose ett svenskt intresse och icke ett norskt, som denna banbyggnad ifrågasatts i Norge. Om de villkor, som man från norskt håll uppställt, äro sådana, att bolaget ansett sig kunna gå in derpå, hvad hafva vi för skäl att vara missbelåtna dermed? Och skulle det i en framtid blifva möjligt att smälta malmen vid Ofoten, medan det är omöjligt hos oss, hvilken anledning hafva vi att klaga öfver att förtjensten härpå kommer norr-männen till godo, hvilken eljest skulle tillfalla en främmande nation? Man har också talat om att öfver Ofoten skulle varor kunna fraktas till befolkningen der uppe, hvilket menligt skulle inverka på afsättningen af svenska produkter. Jag tror, att denna fruktan är öfverdrifven. Ty mau må komma i häg, att allt utländskt gods mötes vid gränsen af den svenska tulltaxan. Erfarenheten gifver, synes det mig, också vid handen, att denna fruktan är ogrundad; ty icke har jag hört, att de mellan-norrländska städerna hafva mistat sina handelsförbindelser med det inre landet, därför att mellanriksbanan genom Jemtland kommit till stånd; och dock har genom denna bana det inre Norrland kommit i lättare förbindelse med en så gammal, rik och dessutom bättre belägen handelsstad som Trondhjem.

Reservanterna säga vidare, att det endast är fråga om ett uppskof för att få ytterligare undersökningar verkställda särskildt i fråga om möjligheten att kunna smälta malmen inom landet eller att kunna få sådana tidsenliga anordningar för malmens inlastning, som lära finnas i Amerika, hvarigenom malmens export öfver de norrländska hamnarna skulle möjliggöras. Men allt synes mig falla på det enligt mitt förmenande konstaterade faktum, att det är omöjligt att under den korta seglationstiden betinga sig till rimligt pris nödigt fraktrum. Maskiner kunna uppfinnas för en raskare lastning och komma nog äfven till användning, i den mån de befinnas lämpliga och ändamålsenliga. Men hvad som behöfs och hvad som icke upfunnits icke ens i Amerika är att kunna hindra hafvet att frysa. Dessutom, hvad innebär i sjelfva verket detta tal om uppskof? Jo, naturligtvis att uppgörelsen med såväl bolaget som norska staten blir om intet. Nå ja, säger man,

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

den kan väl alltid förnyas. Är det då så säkert? Herrarne veta alla, hvilka betydliga kapital, som erfordras för att sätta denna affär i gång och få den på benen. Bolaget vet, att det för närvarande disponerar dessa kapital, men kan man antaga, att kapitalen äro tillgängliga när som helst? Eller äro herrarne vissa om, att norska regeringen och stortinget skola vara färdiga att, när helst från svensk sida sådant påyrkas, gå i författning om byggande af den norska bandelen? För min del tror jag icke det kan tagas såsom ett afgjordt faktum. Det finnes vissa likhetspunkter i synnerhet i ekonomiskt afseende mellan enskilda personer och stater. En person kommer t. ex. till mig och säger: "Jag har tillgångar, som jag vill exploitera, men jag kan icke göra det ensam, utan behöfver biträde af eder"; han föreslår mig en uppgörelse och jag går in derpå. Sedan kommer han tillbaka och säger, att han ändrat sig — såsom jag tycker utan giltig anledning — och att han önskar att uppgörelsen går åter. Vill han sedermera förnya denna uppgörelse, kan det mycket väl hända, att jag säger nej. Visserligen kan så vara, att jag skulle få en liten inkomst af företaget, men han bråkade förra gången, så att jag bryr mig icke vidare om saken. På samma sätt kan möjligen äfven norska staten göra. Ty tron I, mina herrar, att Norges vinst på denna affär är så synnerligen stor? Den är det kanske i och för sig, men i förhållande till omfattningen af Norges hela industriella lif är den en obetydlighet. Dertill beder jag eder, mina herrar, äfven betänka, att om norrmännen vägra att bygga banan, skada de icke ett enda nu bestående norskt intresse.

Det har i reservationen talats om — och jag har äfven enskildt hört samma åsigt uttryckas — att man tänkte sig afslå förslaget att bygga en bana vester om Malmberget, men i stället bevilja anslag för byggande mellan Gellivare och Luossavaara och så besluta en skrifvelse med begäran om utredning, huru det skall låta sig göra att frakta malmen öster ut, För min del anser jag ett sådant förslag icke möjligt, ty det skulle innebära, att banan skulle byggas för malmens fraktande österut, hvilket efter min mening är bevisadt vara omöjligt, under det man på samma gång afskär vissheten om malmens fraktande vesterut, ty kontraktet med Norge skulle ju genom beslutet häfvas. Ett sådant förslag är efter mitt förmenande i sak sammanfallande med afslag liksom hvarje yrkande på uppskof.

Jag torde efter eder mening, mina herrar, hafva allt för länge och allt för omständligt berört dessa frågor, men jag har gjort det med flit för att derigenom antyda, hvilken betydelse jag fäster vid denna proposition. Det är för mig icke en simpel jernvägs- eller anslagsfråga utan något helt annat och mera, ty det gäller att lyfta en hel provins och göra dess rikedomar tillgängliga för hela landet.

När Kongl. Maj:t i fjol skref till Riksdagen och frågade, hvad Riksdagen önskade beträffande denna bana, fick Kongl. Maj:t ett svar, som icke lemnade något öfrigt att önska i afseende å tydlighet. Regeringen gjorde då de undersökningar, som Riksdagen begärt, och träffade de öfverenskommelser, som voro erforderliga. Och jag vågar tro, att hvad regeringen i detta hänseende uträttat tillfredställer äfven

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

högt ställda anspråk. Men då saken nu återkommer till Riksdagen, föreslår statsutskottet Riksdagen att svara: nej, nu vilja vi det icke, frågan har gått för fort, nu vilja vi hafva nya undersökningar! Och så anföres en del skäl, hvilkas berättigande jag tillåtit mig visa icke är stort. Är det att undra på, om den föredragande departementschefen känner sig komprometterad af ett dylikt tillvägagångssätt? Jag undrar ej derpå; jag delar fullkomligt hans uppfattningssätt och jag ställer mig helt solidarisk med honom. Frågan är så mycket värre, som den berör Norge, och den uppgörelse, som träffats med detta land, också går om intet. Denna uppgörelse är visserligen till formen en uppgörelse mellan bolaget och Norge, men i realiteten har den tillkommit efter öfverläggning äfven mellan regeringarna. Vore det oss möjligt att tillstyrka Kongl. Maj:ts att bevilja den af bolaget sökta koncessionen på banan, så vore saken hjälpt. Men då vi, med vår uppfattning af hvad som är rätt, icke kunna tillstyrka något sådant, måste saken genom ett afslag komma i ett läge, ur hvilket vi icke kunna föra den.

Hvad jag nu sagt, mina herrar, är en öfvertygelse, till hvilken jag kommit, hvarken af nyck eller begär att göra min åsigt gällande, utan efter en allvarlig pröfning. Jag har trott det vara min pligt att här säga denna min mening, icke för att derigenom utöfva tryck på någons öfvertygelse, utan för att bevara åt mig rätten att efter min pröfning få handla, sedan Riksdagen fattat sitt beslut.

Herr af Burén: Det är en synnerligen allvarsam fråga, som här i dag debatteras, och den har blifvit ännu allvarsammare efter det anförande, som vi nu fått höra af hans excellens statsministern. Emellertid har Kongl. Maj:ts regering föreslagit Riksdagen att bevilja ett belopp af 22 millioner till en bana Luleå—Ofoten, och Kongl. Maj:ts proposition predikar för oss att antaga detta förslag, och den svenska pressen har, nästan utan undantag, instämt uti yrkandet om bifall till den kongl. propositionen. Under sådana förhållanden är det nog vågadt att hysa en annan åsigt; men jag kan icke annat, äfven om jag skulle stå helt allena med denna min mening. Och hvarför, jo, mina herrar derföre, att naturens Herre och Mästare sjelf talar ett annat språk. — Tro herrarne verkligen, att i den svenska jorden deruppe dessa skatter äro nedlagda, på det att råvaran oförädlad skall utforslas för att förädlas i Norge och i utlandet. Jag tror det icke. Jag tror fast hellre meningen vara den, att dessa skatter skola och böra förädlas och bära frukt i gamla Sverige, uti vårt eget land, och jag kan icke finna annat, än att de mest klara och tydliga bevis förefinnas för denna mening. Först och främst den omständighet, att dessa malmer innehålla en enastående quantitet jern. Det finnes icke, så vidt jag vet, sådana malmer i hela världen. De innehålla nemligen 70 procent jern. Dertill kommer den omständigheten, att invid dessa malmer ligga forsar och elfvar med tusentals obegagnade hästkrafter, för att med dessa utan den dyrbara ångkraftens tillhjälp uppväcka och framkalla en storartad jernindustri, hvilka forsar och elfvar alla utmytna uti det svenska Bottenhafvet. Vidare finnas invid dessa

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

malmberg mossar och myrar, hvarifrån man kan hemta erforderligt bränsle för att i vällugnar förädla jernet efter de nyaste och bästa metoder. Än vidare finnes i dessa malmer en biprodukt, som är af ett synnerligen stort värde för vårt lands jordbruk, nemligen ett viktigt gödningsämne, af hvilket icke allenast landets eget behof kan fyllas, utan derutöfver mycket kan åstadkommas för export. Utan att dessa malmer förädlas deruppe i Norrbotten, kan jag åtminstone icke tänka mig en kolonisation i denna del af vårt land. Först derigenom kan man tänka sig, att der kan uppstå en ny storartad bergslag i stället för den gamla, som håller på att sina ut. — Härigenom och endast härigenom kan man påräkna en afsättningsort för landets sydligare delar af deras laudtmannaprodukter till denna nya bergslag, som endast på detta sätt kan komma att utvecklas, men ingalunda kan jag tänka mig en kolonisering kunna åstadkommas genom en blott och bar utbrytning och export af dessa malmer.

Meningen måste vara den, att dessa stora malmtillgångar icke skola gagna endast en generation, utan alla generationer i alla tider.

Hans excellens herr statsministern yttrade, att det finnes oerhörda massor af malm deruppe, och det är således ingen fara för exporten. Jag vågar för min ringa del betvifla, att dessa tillgångar äro så ofantliga. Visserligen äro dessa tillgångar stora för våra förhållanden, men, tager man i betraktande å ena sidan det allt jeint ökade behofvet af jernmalm i världen och å andra sidan den allt mera minskade tillgången, så kunna de lätt exploiteras, om en sådan pulsåder, som den här ifrågavarande jernvägen, öppnas. Nu säger man, att det är naturligtvis meningen, att vi, jemte och bredvid malmexport, äfven skola förädla vår malm i Norrbotten och der uppväcka en storartad jernindustri. Den räcker till både för det ena och för det andra. Nej, mina herrar, det tror jag icke. Om vi få en jernväg till Ofoten, så är det min fulla öfvertygelse, att det kommer att blifva export af malm och icke annat än malm.

Det finnes äfven andra anvisningar, som borde mana oss att vara försigtiga med anläggandet af denna bana. I den kongl. propositionen antydes, hvilka oerhörda svårigheter som möta för att komma fram med denna jernväg till riksgränsen. "Norr om Torneträsk", heter det, "måste linien dragas intill högfjellen, hvilkas utsprång måste genomskäras, och sålunda försakades, utom de ofvaunnämnda tunlarna, en mängd mer eller mindre betydande sten- och bergsprängningsarbeten, hvilka i synnerhet närmare riksgränsen kräfde ansemliga kostnader." Och vidare: "matjord för beklädnad af bankars och jordskärningars sidosluttningar förekomme mycket sparsamt." Och slutligen säges det: "Skog förekomme ytterst sparsamt i närheten af jernvägslinien och saknades alldeles kring dess norra sträckning, hvadan anskaffning af nödigt virke till bostäder för befäl och arbetsmanskap samt till förråds- och andra under arbetstiden behöfliga byggnader komme att medföra stora svårigheter och kostnader."

Jag vet icke, men jag tror icke, att någon nation i världen har vågat sig på att bygga en 50 mil lång jernväg ofvanför polcirkeln. Det framstår för mig såsom ett mycket vägsamt och farligt *experiment*,

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

och dessa människor, som skola arbeta på jernvägen och icke äro vana vid den starka kölden och det hårda klimatet deruppe, huru går det väl med dem?

Den kongl. propositionen säger, att jernvägen skall byggas färdig på 4 år. Jag antager, att en så ofantlig sträcka icke kan göras färdig på denna tid, utan att det arbetas hela året om. Men huru skall detta blifva möjligt i en trakt, der snart sagdt vinter och mörker äro rådande halftva året om. Tro herrarne, att arbetsfolket, som ovilkorligen måste tagas ner ifrån landet, skall stå ut med att bygga jernvägen under sådana förhållanden, som äro rådande der uppe i höga norden? Man har i Riksdagen mycket talat om att sätta en gräns för djurplågeri. Men, mina herrar, här tvekar man icke att offra lif och helsa för att lösa ett problem, som till äfventyrs icke kan lösas. Jag tror icke, att den arbetareskara, som under byggnaden af banan skall anskaffas, kommer helskinnad tillbaka hem. Man klagar öfver, att man ej öfver Luleå kan utskeppa malm mer än 4 månader om året. Äfven härutinnan ser jag en vis anordning, emedan det starka istäcket hindrar vinstbegäret att uttömma våra malmtillgångar så hastigt, som med öppet vatten hela året om öfver Ofoten kommer att ske.

Kongl. kommerskollegium säger, att det bär sig icke att frakta kol upp till Gellivare och der göra den första förädlingen till tackjern af malmen. För vidare förädling finnes bränsle på platsen. Detta är kollegiets teoretiska uppfattning af saken. Det är likväl alla praktiska bergsmäns erfarenhet, att bär det sig att föra malmen till kolet, så bär det sig också att föra kolet till malmen. Det är den erfarenhet, vi hafva inom vårt land. Här finnas många jernverk, som föra malmen till kolet, och många andra jernverk, som föra kolet till malmen. Det är den praktiska erfarenhet, som brukshandteringen gjort under många år. Här gäller det dock, som sagdt, icke denna sak, utan här gäller det att så fort som möjligt krafva sina kastanjer ur elden och på kort tid förtjena penningar. Man betänker icke och tager icke i betraktande, att äfven våra efterkommande skola lefva. — Nej! Bara vi sjelfva kunna på kortaste tid samla oss en stor förmögenhet, kommer detta andra ej oss vid. Det är vinningslystnadens och girighetens ande, som griper omkring sig under slutet af detta nittonde århundrade.

Det förhåller sig dessutom icke med dessa malmer som med våra skogar. Skogarne sköflas visserligen allt för mycket, men de växa igen — men malmen deremot, den växer icke upp igen; när den en gång är borta, förblir den borta.

Ett bevis på, att man icke vill egna sig åt jernförädlingsindustri är den export af Grängesbergs-malm, som nu pågår öfver Oxelösund, oaktadt att här finnes ganska goda betingelser för att framkalla en stor och lönande jernindustri. — Men, mina herrar, sjukan är, att härtill fordras det arbete och omtanke, kraft och energi, tyvärr mycket sällsynta föredömen nu för tiden. Här gäller det åter att på bekvämaste sätt och på kortaste tid blifva rik.

Jag måste beklaga den malmexport, som redan eger rum från såväl Gellivare som från Grängesberg. Det kan vara nog härmed. Vi tåla icke vid någon ytterligare återlätning.

Jag borde äfven hafva vidrört några andra synpunkter, som äro lika viktiga, och kanske ännu mycket viktigare, nemligen de strategiska och de politiska, och som tala emot anläggandet af denna jernväg, men det må vara nog med den ekonomiska, som jag nu något berört och som för mig utgör en tillräcklig anledning att ställa mig på utskottets sida.

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

Jag yrkar, herr grefve och talman, bifall till utskottets hemställan i denna punkt.

Herr Almgren, Fredrik: Till en början skall jag tillåta mig att med ett par siffror belysa ett påstående, som återfinnes i statsutskottets betänkande och särskildt betonats af en talare på stockholmsbänken.

Det heter nemligen i utskottets utlåtande: "I händelse jernvägen Gellivare—riksgränsen skulle nu beslutas, synes det utskottet icke vara möjligt, att den för denna bana erforderliga rullande materiel, som beräknats till en kostnad af 4,534,000 kronor, skulle kunna inom landet anskaffas."

Förhållandet är följande. Det sammanlagda beloppet i penningar för rullande materiel, som behöfves för såväl Bohusläns-banan som Ofoten-banan, utgör i rundt tal 5,800,000 kronor. Fördeladt på 4 år utgör detta, högt räknadt, 1,500,000 kronor om året. Läger man nu till denna summa det högsta belopp, som kan antagas komma att erfordras för anskaffande af rörlig materiel för de redan trafikerade statsbanorna, eller 3,500,000 kronor, så kommer man till ett belopp af 5 millioner kronor. Men efter hvad med full visshet är känt, går redan nu kapaciteten hos de inhemska verkstäderna inom den branch, som här är i fråga, upp till ett tillverkningsvärde af 10 millioner kronor, och den kommer utom all fråga att under de närmaste åren ökas med $1\frac{1}{2}$ å 2 millioner. Drager man ifrån dessa $11\frac{1}{2}$ å 12 millioner de 5 millioner, som skulle erfordras för statens räkning, så kommer för de enskilda banorna att återstå en summa af mellan 6 och 7 millioner. Och det synes mig vara tillräckligt.

Ytterligare kan jag i denna fråga meddela, att, så vidt jag vet, det icke har, såsom talaren på stockholmsbänken antydde, mött några synnerliga svårigheter att till leverans år 1899 inom landet beställa, om också icke hela beloppet 3,500,000 kronor, som Riksdagen för det året beviljat till rullande materiel, men likväl den allra största delen. Om nu också till denna summa af 3,500,000 om ett par år måste läggas de 1,500,000 kronor, som för de nya banorna årligen skulle erfordras, men verkstädernas kapacitet till dess stigit med 1,500,000 kronors leveransvärde årligen, så blifva ju förhållandena icke i någon mån ändrade mot hvad de nu äro. Jag kan därför icke finna annat, än att denna utskottets anmärkning icke har något fog för sig.

Jag skall vidare tillåta mig att i min egenskap af representant för Norrbotten uttala min åsigt i den nationalekonomiska delen af den nu föreliggande frågan.

Det fans en tid, då invånarne i Norrbotten hängäfvö sig åt den förhoppning, att fortsättningen af stambanan norr om Gellivare

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

skulle af Riksdagen beslutas att ske enligt samma princip, som Riksdagen hittills tillämpat i afseende på den norrländska stambanan, d. v. s. utan fordran på någon garanti för banans rentabilitet, endast med förhoppning att banan förr eller senare i en närmare eller fjärrare framtid skulle kunna bära sig; sålunda med hänsyn framför allt till banans kulturella ändamål, i detta fall sålunda i ändamål att längs utmed banan införa odling och boskapsskötsel, framför allt att befrämja industriella anläggningar för tillgodogörande af vattenfallen på mångahanda sätt, men väl mest för förädlandet af de i malmbergen förvarade rikedomarne.

Under sista tiden ha emellertid genom omständigheternas magt dessa förhållanden högst väsentligt förändrats. Man har funnit, att om man kunde förbinda jernvägsanläggningen med en malmbrytning i stor skala, så skulle man derigenom kunna vinna en garanti för jernvägsanläggningens rentabilitet. Riksdagen har tagit fasta härfpå och uttalat, att "under antagande att förutsättningarne för malmbrytning i större skala i Luossavaara och Kiirunavaara grufvor visa sig rigtiga, måste denna jernväg blifva af betydande ekonomiskt gagn för öfversta Norrland", och det är under vilkor, att undersökning göres, huru staten skall bereda sig garanti för att icke malmbrytningen för mycket inskränkes eller till och med afstannar, som Riksdagen funnit, att denna jernvägsanläggning kan på goda grunder ifrågasättas. Och härmed är saken klar. Vi måste, om vi vilja en fortsatt utveckling af Norrbottens kolonisation, hafva denna bana byggd. Men med banan sammanhänger malmbrytningen; utan malmbrytning och malmexport ingen fortsättning af stambanan. Vilja vi sålunda en utveckling af Norrlands kolonisation, då måste vi också vilja denna malmexport. Vi måste försona oss med tanken på att få se ännu större malmkvantiteter än hittills utförda. Då uppstår frågan: är detta vederlag för Norrbottens kolonisation för högt, eller är detta vederlag antagligt? För mig ställer sig då saken så: Den största mängd malm, som staten, enligt det föreliggande kontraktet, kunde blifva tvungen att se exporterad, utöfver den som nu utföres, utgör 1,500,000 tons om året under 23 år. Emot en större malmexport kan staten när som helst inlägga sitt veto. Om 20 år kan staten uppsäga kontraktet, som 3 år derefter upphör att gälla. Staten har då fått en god del af det i banan nedlagda kapitalet amorteradt. Norrbotten har vunnit högst betydligt i kolonisation, och staten har full frihet att sedermera bestämma öfver denna del af malmexporten.

Sålunda: Några och 30 millioner tons malm, borttagna ur våra berg på så sätt, att i landet icke lemnas kvar mer än högst hälften af det värde, som ur malmen skulle kunnat uttagas, i fall vi förädlat den och sålt den förädlade produkten, det är det pris, som vi betala för denna kolonisation. Jag frågar mig då: är detta pris för högt? Naturligtvis få vi, om vi uträkna det i kronor, en mycket hög summa, såsom förhållandet ju alltid är, då fråga är om nationalförmögenheter. Men se vi saken såsom den bör ses, d. v. s. betrakta vi detta värde relativt, så kunna vi säga, att det är endast hälften eller möjligen $\frac{3}{4}$ af högsta nationalekonomiska värdet af en malmkvantitet, som utgör

endast åttendedelen af hvad som finnes i *ett* af Norrbottens malmberg. Och då måste priset sannerligen icke synas oss för högt.

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

Men saken har äfven en annan sida. Jag kan ju icke neka till, att det för hvarje svensk man måste vara föga uppbyggligt att se, att vi, som med framgång sträfva uti industriens tjenst, skola ertappas med att handla på samma sätt som man gör i Spanien och Algeriet, låta en del af vår nationalförmögenhet förfaras utan att taga vara på densamma.

Jag frågar mig då: är det verkligen möjligt för oss att förhindra denna olägenhet att åtminstone i någon mån framträda, och, framför allt, kunna vi förhindra det på det enkla sätt, att vi icke bygga denna bana? Derpå måste jag svara ett bestämdt nej. Ty antag, att denna bana icke bygges. Hvad kommer då att ske? Vi måste först och främst komma i håg, att Ofoten-fjordens Viktoria-hamn icke är den enda isfria hamnen der uppe. Det finnes längs denna del af den norska kusten flera andra isfria hamnar. Och vi måste alltså komma i håg, att äfven om Kiirunavaara är det af våra malmberg, som är mest noggrant undersökt och hittills befunnet hafva den rikaste malm-tillgången näst Gellivare, så är det dock icke det enda malmförande berget i denna del af Norrbotten. Vi hafva strax söder om Torne träsk Kuokola- och Abiskobergen, ytterligare söder om dessa Sjängeli- och Järtabergen, för att icke tala om Ivarsten. Från hvarje af dessa malmberg, som äfven de äro rika och mäktiga, kan med lätthet åstadkommas kommunikation till Vesterhafvet genom att bygga jernväg till någon norsk hamn.

Hvad är då naturligare, än att det kapital, för hvilket vi i hög grad skulle försvåra exploiterandet af Kiirunavaara, om Ofoten-banan ej kommer till stånd, i stället komme att vända sin håg till dessa berg, hvilka jag nyss nämnde; att detta kapital eller rättare sagdt dess egare komme att begära koncession på 2 eller 3 jernvägar af helt och hållet lokal betydelse för att exploitera dessa malmberg och för att utföra den i bergen förefintliga malmen. Hvad hafva vi då vunnit med vårt afslag på Ofoten-banan? Jo, ingenting annat än det, att ett oberäkneligt värde af malm kan komma att föras ut ifrån vårt land, utan att staten förmår öfva kontroll deröfver, ja, kanske utan att det ens är möjligt för staten att stäffa en sannskyldig malmsköfving i nordvestra delen af Norrbotten; och allt detta utan det minsta vederlag i kultur och kolonisation af Norrbotten. Men kommer Ofoten-banan till stånd, då kan koncession vägras på dylika lokalbanor direkt till Vesterhafvet, och de sökande hänvisas att ansluta sig till stambanan.

Derför vågar jag tro, att om vi också icke kunna på något fullständigt och säkert sätt aflägsna den olägenhet, som onekligen följer med exporten af den oförädlade malmen, så kunna vi dock rätt betydligt reducera den, och detta just derigenom, att vi bygga denna bana. Ty derigenom blir det möjligt för staten att taga reglerandet och ordnandet af malmexporten i sin hand.

Man har talat om, att saken på långt när icke är utredd och att den innefattar många ännu outredda moment, hufvudsakligen beträffande möjligheten af industriella anläggningar. För mig synes deremot saken

Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)

vara tydlig och till fullo utredd, då jag ju med trygghet kan säga mig, att det högsta vederlag, som kan komma att fordras utaf oss, för att nå den eftersträfvade kulturella utvecklingen i Norrbotten, att detta vederlag visserligen är högt, men alls icke oantagligt. Och försumma vi det tillfälle, som nu erbjudes att taga emot det, så uppskjuta vi för en lång tid möjligheten att göra af detta öfre Norrbotten något annat än hvad det för närvarande är — en ödemark. Till på köpet utsätta vi oss för att en stor del af det värde borttages, som nu finnes i denna ödemark och som vi väl böra hoppas kunna tillgodogöra oss en gång i framtiden.

Jag anhåller, herr grefve och talman, om bifall till den vid utskottets betänkande fogade reservation.

Herr Ljungberg: Den fråga, som nu här föreligger, är *svensk* och bör såsom sådan betraktas, och icke såsom en *bolagsaffär* eller såsom en *norsk* fråga. Betrakta vi den då såsom *svensk*, måste vi göra oss den frågan, om det kan vara klokt och öfverensstämmande med vårt lands intresse att så forcera utskieppningen af våra dyrbara malmer, att denna utförsel skulle gå ända till mer än fem millioner tons om året. Vi utskieppa nemligen redan nu 875,000 tons årligen ifrån Gellivare samt omkring 600,000 från Grängesberg och andra bergslager, och om man nu kommer att, såsom man hoppas, utskieppa 4 millioner från de nya gruffälten, skulle den årliga exporten komma att uppgå till 5 $\frac{1}{2}$ millioner tons.

Även i finansiellt hänseende måste det vara betänkligt att fortgå på denna väg. När vi för några år sedan fattade beslutet om att inköpa Gellivare-banan, hvilken för närvarande står oss till öfver 13 millioner (13,400,000) kronor, hyste vi väl icke den farhågan, att så snart en ytterligare uttömning af våra finansiella krafter skulle påfordras för liknade ändamål; nu begäres emellertid öfver 21 millioner kronor endast till denna bana. Sammanräknar man nu detta belopp och det, som i dag redan har beviljats för Bohusläns-banan, 13,091,000 kronor, med kostnaderna för ifrågasatta eller redan koncessionerade jernvägar — hvilka kostnader, enligt hvad statsutskottet upplyser, uppgå till 110 millioner kronor, samt dertill lägger anslagen till norra stambanans fortsättning och till jernvägsmateriel, så skulle den summa, som under de närmaste åren komme att, efter all anledning, tagas i anspråk för jernvägsbyggnader, belöpa sig till vid pass 150 millioner kronor. Detta är väl ändock något väl starkt för våra finanser, när allra största delen af dessa millioner måste anskaffas genom lån.

Dertill kommer nu, att arbetskraften i och för dessa mångfaldiga jernvägsanläggningar drages ifrån jordbruket och andra näringar. Det har visserligen sagts, att det icke kan komma i fråga, att något sådant skulle hända, emedan det egentligen är infödda norrländingar, jemte norrmän och finnar, som skola användas deruppe i lappmarkerna. Men deremot har det anmärkts, att specialister, eller sådana som hafva särskild yrkesskicklighet, likväl måste hemtas från de södra landskapen; och nog är det ganska egendomligt att påstå, att man skall använda finska och norska arbetare, när det annars talas om,

att den svenska kulturen skall befordras genom denna bana och att derigenom det finska språket skall undanträngas. En ärad ledamot af denna kammare, friherre von Krämer, yttrade för ej länge sedan, att följderna af Luleå—Ofoten-banans anläggning skulle blifva den, att ett nytt främmande språk, nemligen det dansk-norska, skulle vinna insteg i dessa trakter, och detta vore ju en klen vinst för den svenska kulturen. I sjelfva sakens natur torde också ligga, att mycket icke kan vara för den svenska kulturen att vinna genom en bana, som går så långt mot norr, att den kommer närmare Nordkap än Vesterbotten.

Anläggning af en statsbana från Gellivare till norska gränsen.
(Forts.)

När det nu är fråga om sådana kraftansträngningar både i finansiellt hänseende och med hänsyn till vår bergshandtering, måste man fråga sig, hvarför detta företag egentligen bringas å bane, om det är för Sveriges skull, eller för Norges, eller för bankirernas skull. Det senare kan jag icke hålla troligt. Och jag vill medgifva, att Sverige får vara med på ett hörn, äfven om detta är ganska litet i jämförelse med de fördelar, som genom denna bana skulle tillföras Norge. Det finnes en beräkning af denna de båda ländernas andel i vinsten, hvilken icke är utan intresse och icke kan jäfvas, grundad som den är på lätt kontrollerade, delvis norska uppgifter. Då man antager, att inlastningen i Ofoten skulle komma att kosta 40 öre per ton, och en del andra kostnader derstädes belöper sig till 25 öre per ton, skulle kostnaderna i Ofoten gå till 65 öre per ton, hvilket, beräknadt för en malm mängd af 4 millioner tons, skulle gifva Norge blott på denna plats en inkomst af 2,600,000 kronor. Derefter kommer frakten, och den kan antagas stiga till 5 millioner kronor. Ty det är det egna med det kontrakt, som bolaget uppgjort med norska staten, att det endast innehåller en skyldighet för norrmännen att frakta 1,500,000 tons malm årligen för en viss bestämd afgift, 3,8 proc. å anläggningskostnaden, och det framhålles i den kongl. propositionen till stortinget, att man är obunden för öfrigt, det vill säga, att man kan lägga hvilken fraktafgift man vill på det återstående. Skulle nu den export, som skall gå öfver Ofoten, uppgå till 4 millioner tons, och norrmännen pålade en frakt af 2 kronor per ton — det har till och med talats om kr. 2,50 per ton — så skulle frakten för de återstående 2 1/2 millioner tons uppgå till 5 millioner kronor. Vi komma så till sjöfrakten från Ofoten till England eller Rotterdam. Antager man, att hälften af allt malmgodset, eller 2 millioner tons, kommer att fraktas med norska fartyg, kan frakten, å 6 kronor per ton, beräknas till 12 millioner kronor. Norge skulle alltså på detta sätt tillföras en vinst af 19,600,000 kronor.

Frågar man då, huru stor Sveriges vinst skulle bli, torde svaret blifva, att densamma egentligen inskränker sig till *brytningskostnaden*. Beräknar man denna till 2 kronor per ton, skulle den på 4 millioner tons belöpa sig till 8 millioner kronor. Det skulle således blifva mindre än hälften af hvad norrmännen skulle förtjena; ja det finnes personer, som beräknat Sveriges vinst af detta företag till endast en femtedel af norrmännens. Ty de senare skulle säkerligen förtjena vida mera än den slutsiffra angaf, som jag nyss anförde.

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

Deras hamnplatser skulle naturligtvis vinna i folkmängd och välstånd, deras skeppsfart, näringslif och rörelse i allmänhet skulle ökas högst betydligt; med ett ord, norrmännens vinst af denna bana skulle blifva ofantlig. Slutligen skulle vi äfven få se dem anlägga jernverk vid Ofoten för förädling af våra egna jernmalmer. En talare på motsidan har visserligen sagt, att det gör detsamma, om vårt jern förädlas i Norge eller i något annat land. Men nog är det väl ändå ganska nedslående, att våra egna malmer skola föras vesterut och förädlas af norrmännen, då de, om de fördes österut, skulle kunna bearbetas af oss sjelfva; hvilket ju, enligt hvad af sakkunnige nyligen blifvit upplyst, verkligen kunde låta sig göra. Nu har visserligen blifvit påstådt, att transporten af malmen österut från Luossavaara icke skulle bära sig. Den blefve för dyr. Man bör väl dock komma i håg, att emellan de 7,3 proc., som Gellivare-jernvägen gifver (efter 1896 års uppgift), och de 4 proc., med hvilka svenska staten, i sitt kontrakt med bolaget, synes anse sig betäckt, är steget stort, och man bör därför besinna, att Gellivare-banans goda inkomster innefatta en möjlighet att sänka fraktpriset å denna, under det att den omständighet, att bolaget bygger Luossavaara—Gellivare-banan åt staten, tillåter denna att taga endast en obetydlig fraktafgift å sistnämnda bana. Det skulle då godt bära sig att frakta ned till Luleå 1,400,000 tons, det vill säga 600,000 ton från de nya bergen och 800,000 från Gellivare. Detta kunde väl vara tillräckligt, synes det mig, och jernvägschefen har förklaradt, att det äfven med endast ett spår låter sig göra att transporterä ned 1,400,000 tons årligen. Dermed hade man ju, synes det mig, en ganska tillräcklig export. Ty icke kan det väl vara af någon sann fördel för oss att så häftigt utskeppa allt hvad vi ega der uppe. Med en årlig export af 4 millioner tons skulle ju bergen, om de, såsom man uppgifvit, endast innehålla 233 millioner tons malm, inom en å två mansåldrar vara uttömda.

En fördel af lika stor vigt, som vi skulle vinna genom att transporterä malmen åt östra sidan, vore att vi undslupe det beroende af Norge, hvaruti vi ovilkorligen skulle råka genom anläggande af den nu föreslagna banan. Man bör komma i håg, att det icke finnes någon traktat med det s. k. brödrariket, som förbinder norrmännen att låta strömmen af malm fortgå ohämmad. Man skulle väl kunnat vänta, att norrmännen, då de erfara våra betänkligheter i detta afseende, sjelfva skulle hafva erbjudit att förbinda sig att icke lägga något hinder i vägen för en obegränsad malmtransport. Ett sådant erbjudande har emellertid icke blifvit gjordt, och regeringen, som nyligen genom sin representant här sagt, att förhandlingar med Norge egt rum, har alldeles icke låtit oss veta, att en sådan förbindelse blifvit af norrmännen gifven eller ens från vår sida begärd. Det är icke nog med, att transporten när som helst kan af dem hämmas genom ett enkelt förbud, utan de kunna äfven pålägga vår malm en exporttull; denna exporttull, som vi neka oss sjelfva, den kunna norrmännen påbjuda.

Eu annan omständighet, som bör beaktas, äro de ömma ögonkast, som norrmännen nu så ofta gifva Ryssland. Det torde därför icke

vara omöjligt — då man vet, att herrar Ullman och Björnson, erbjudit ryssarne en isfri hamn — att kontrakt kan afslutas mellan Norge och Ryssland derom, att Ryssland får arrendera deras hamn vid Ofoten. Jag undrar, om vi svenskar icke då skulle finna, att det varit ganska klokt, om vi haft ett kontrakt med norrmännen, som beträffande vår malmutförsel bundit deras handlingsfrihet vis à vis denna hamn. Efter att sålunda hafva arrenderat bort hamnen åt Ryssland, kunde norrmännen helt enkelt förklara, att icke de, utan Ryssland lagt hinder i vägen för vår malmtransport, samt att de aldrig förbundit sig att hålla denna hamn öppen åt oss.

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

Man kan visserligen i afseende på den stängning af trafiken, som norrmännen sjelfva kunde vidtaga, invända, att det ju ligger i norrmännens eget intresse att icke stänga vägen, emedan de sjelfva hafva fördel af att den hålles öppen. Ja väl, det är ganska sant, men det är ofta så, att de ekonomiska intressena få stå tillbaka, emedan de politiska tala ett kraftigare språk. Detta har man sett exempel på förr, både i ekonomiska och politiska frågor, att våra grannar i vester icke, när den politiska passionen beherskar sinnena, fråga efter hvad följden kan blifva. Vi minnas t. ex., huru norrmännens åtgöranden i diplomat- och konsulatfrågorna lemnade all besinning af följderna å sido. Vi veta vidare, hurusom norrmännen alltid undandragit sig all försvarsskyldighet gemensam med Sverige, utan att betänka, att en väl ordnad sådan skyldighet varit uti deras eget stora intresse. Ett närmare liggande faktum är, att de, ehuru varnade både från Sverige och af sina egna pressorgan att icke spänna bågen för högt och förbjuda importen af svensk boskap äfven sedan all kreaturssjukdom var slut i Sverige, likväl läto förbudet fortvara, ehuru det förutsades, att följden kunde blifva, att hela mellanrikslagen, som för dem var så fördelaktig, upphäfdes. Detta skedde också.

Norrmännen kunna ofta af oförstånd endast se saker och ting, som ligga dem närmare, och icke fatta det stora hela, hvarför de ock lätt skulle kunna spela oss det sprattet, att de stängde hamnen, visserligen icke för lång tid, men dock för en tid af 4 à 6 månader, hvarigenom bolaget skulle ruineras, och ett förskräckligt skri af dess och Norges anhängare uppstå. För att erhålla en politisk fördel skulle de ingalunda draga i betänkande att åstadkomma ekonomisk ruin för stora landsdelar och ett stort bolag.

Häruti ligger nu något ganska betänkligt, som man måste konsiderera. Jag föreställer mig äfven, att regeringen sjelf icke förnekar nödvändigheten deraf, att man, om denna bana emot förmodan skulle gillas af kamrarna, måste förskaffa sig någon garanti i detta fall.

Det är emellertid icke blott på det *politiska* området, som dylika säkerhetsåtgärder måste träffas, utan sådana måste äfven vidtagas på det *militära*. Antag att vi komma i krig med Ryssland, så är det en småsak för denna magt att skicka en armécorps från öster och en från vester emot oss. Hvilka säkerhetsåtgärder hafva vi då vidtagit häremot? Vi hafva visserligen tänkt eller talat om att anlägga en fästning på den östra sidan, ehuru vi ännu icke hunnit så långt som

Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)

till ett beslut derom. Men huru är det på den vestra sidan? Vi hafva ingenting åtgjort för att af norrmännen förskaffa oss säkerhet för att de göra något för att befästa Viktoriahavn, och af sig sjelfva göra de helt säkert ingenting derför, då de alltid ganska mycket se på penningen. Det blir således vi, som äfven åt vester måste befästa riksgränsen. Skall Ofoten-banan byggas, måste vi nödvändigt hafva befästningar på den ena sidan lika väl som på den andra. Men när kunna dessa fästningar blifva färdiga? Det är väl bekant, att ofärdiga fästningar äro farligare än inga alls. Ja, när dessa befästningar skulle kunna blifva färdiga, derom veta herrarne lika litet som jag, men man kan ju antaga, att de kunde vara färdiga om en 20 år eller så. Men huru länge skulle det dröja, innan jernvägen blefve färdig? Jo, efter fem år har man ju beräknat. Hvarför man nu har en sådan brådska att få den för Norge fördelaktiga jernvägen till stånd, det lemnar jag derhän, men visst är, att ingen enskild person skulle handla så, som nu blifvit af höga vederbörande begärtdt.

En högt ärad talare har här sagt, att man icke har att befara någon större import från utlandet på Ofoten-vägen, enär ingen sådan uppstått i större omfattning på Trondhjems-vägen och Kristiania-vägen. Ja, men förhållandena äro dock ganska olika emellan den nu föreslagna vägen och de båda andra förut befintliga. Trondhjems-vägen är mer än dubbelt längre än den från gränsen till Ofoten (106 kilom. emot 41) och ganska klen trafikerad. Detsamma är, hvad angår trafiken, förhållandet med Kristiania-vägen, som är mer än *tre* gånger längre (143 kilom. mot 41). Men huru skulle det i detta fall blifva med Ofoten-vägen? Med den jemna och oerhördt stora trafik, som der skulle öppnas för malm, blefve det naturligtvis lätt för fartygen att för synnerligen billig frakt kunna införa till Norge alla möjliga förnödenheter. Ja, invänder någon, men vi hafva ju vår tullmur, som skyddar oss. Jo, den är just herrlig, då det är så många betydande produkter, såsom t. ex., stenkol, tackjern, fiskvaror m. fl., som äro fullkomligt tullfria; och äfven för andra artiklar kan ju vår tulltariff, på grund af de billiga frakterna, icke verka afskräckande.

Jag tror mig sålunda hafva visat, att det icke är för landet nyttigt att, på sätt nu är ifrågasatt, forcera brytningen af våra malmer; att vi måste bevara denna malm åt oss sjelfva och icke, utan nämnvärd vinst, öfverlemna de skatter, våra berg gömma, åt andra nationer; samt att vi icke böra besluta byggandet af denna bana förr än en ordentlig transitotraktat blifvit afslutad med Norge, och jag vill tillägga, att från militärisk synpunkt en centralbana igenom Norrland, enligt de fordringar som generalstabschefen uppstått, bör byggas, äfvensom andra af honom anbefalda anordningar vidtagas, innan vi fortsätta jernvägen från Gellivare till riksgränsen.

På dessa grunder yrkar jag bifall till utskottets förslag.

Herr Åkerman: Min ärade vän herr Bohnstedt har såväl i sin reservation som i sitt yttrande här i dag bjudit till att framhålla nödvändigheten af att uppskjuta den nu föreslagna banans anläggning, alldenstund frågan derom, enligt hans förmenande, saknade tillräcklig

utredning. Vidare hafva vi både af hans reservation och af hvad han här i kammaren yttrat, erfarit, att det egentligen är med hänsyn till möjligheten att på svenskt område kunna tillgodogöra sig de stora tillgångarne i Kiirunavaaras och Luossavaaras malmfyndigheter, som han anser en vidare utredning vara nödvändig. Äfven den siste talaren har nyss framhållit detsamma, i det han yttrade, att det ännu icke är utredt, huruvida det lönar sig att i Sverige göra jern af dessa malmmassor.

Anläggning af en statsbana från Gellivare till norska gränsen. (Forts.)

För min del är jag i högsta grad förvånad öfver att man kan hysa sådana åsikter utan att på något sätt söka bevisa, att den af kommerskollegium lemnade utredningen i denna del är oriktig. Icke med ett ord har någon sökt bemöta det slut, hvartill kommerskollegium kommit, nemligen att det ställer sig för dyrt att på svenskt område af ifrågavarande malmer framställa tackjern, då man nemligen med denna tackjernsberedning afser att tillgodogöra sig dessa malmmassor i stort, eller, såsom jag vill kalla det, i *verldsskala*, och icke endast vill tillverka tackjern för afsättning i orten eller för eget lands behof, hvilket blir något helt annat. Detta senare vill jag kalla för *svensk skala*, och skall sedermera återkomma dertill, men vill redan nu framhålla, att en bearbetning af Kiirunavaaras och Luossavaaras malmfält i *endast* sistnämnda skala ej skulle kunna blifva för grufbolaget tillfredsställande.

Ehuru kommerskollegii bevisföring icke blifvit bemött och än mindre vederlagd, påstår man som sagdt icke förty frågan om sagda stora malmtillgångars tillgodogörande i Sverige sakna utredning. Man säger sig nemligen ause att, om än kommerskollegium har aldrig så rätt i sitt påstående, att en tackjernstillverkning i stor skala för verldsmarknaden icke kan löna sig vid Luleå, deraf alldeles icke följer, att man ej i Sverige af ifrågavarande malmer skulle kunna i verldsskala med fördel framställa färdiga jerneffekter.

Ja, det var då något, som kommerskollegium aldrig kunnat tänka sig. Genom att, såsom kollegium ansåg sig hafva gjort, visa att tackjern icke kan med fördel beredas, trodde kollegium sig äfven hafva ådagalagt, att Luleå-trakten icke på verldsmarknaden kan täfla med produkter, till hvilka tackjern ligger till grund.

Det blef emellertid i måndags med ens klart för mig, hvarpå mina vänner motståndare grundat sin motsatta förmodan, att vi, ehuru vi icke kunna konkurrera på verldsmarknaden med vårt tackjern, likväl skola kunna täfla med af tackjern framställda produkter. Vid professor Sjögrens föredrag å hotell Phoenix i måndags, till hvars åhörande Riksdagens ledamöter voro inbjudna, framlades nemligen en sammanställning af siffror, som å ena sidan visade beräkningar af tillverkningskostnaderna för af Kiirunavaara- och Luossavaara-malmerna i trakten af Luleå framställt tackjern och produkter deraf samt å andra sidan motsvarande produkters försäljningspris i Rhenprovinsen, och af dessa siffror tycktes för den ytliga betraktaren framgå att, fastän tackjern skulle blifva för dyrt att framställa, deraf framställda produkter borde kunna täfla på verldsmarknaden. Men, mina herrar, hvarpå berodde väl då det underbara resultat, hvartill professor Sjögren här vid

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

lag kommit? Ja, jag skulle nästan kunna vara frestad att gifva denna framställning den stygga benämningen af ett falsarium, men då jag är fullt öfvertygad om, att det är på god tro, som dessa siffor blifvit framställda, skall jag icke kalla det så. Emellertid vill jag nu upplysa, att det fel, som vid denna prisjämförelse blifvit begånget, består deri, att de tyska siffrorna angifva prisen på den tyska marknaden, fastän hvarken frakt eller tull blifvit tillagda till de svenska tillverkningsprisen. Det är därför tydligt, att man måst komma till ett alldeles orimligt resultat, då ju tackjern i Tyskland drager en tull af 10 mark (9 kronor) per ton, stångjern, skenor och balkar äro belagda med en tull af 25 mark (kronor 22,50) per ton, samt något mera förädlade varor draga en tull af 30 mark (27 kronor) per ton.

Om man på det sätt handskas med siffor, att våra tillverkningspris jämföras med i Tyskland gällande försäljningspris för varor, som vi skulle utbjuda der, utan att tull- och fraktomkostnader på minsta sätt medräknas, ja, då kan man nog komma till sådana märkvärdiga resultat, som det, att vi kunna täfla i af tackjern beredda produkter, ehuru vi icke kunna det i tackjernet sjelft, till följd af dess dyrhet. Herr Sjögren har meddelat tvenne kalkyler för tillverkningspriset å kokstackjern vid Luleå. Enligt den ena skulle det komma på 48 och enligt den andra på 50 kronor, under det att det för Thomas-tackjern uppgifna försäljningspriset derute skulle vara 54 kronor; men om man till den lägsta tillverkningsciffran om 48 kronor per ton lägger frakten för tackjernet, 6 kronor per ton, så är man genast uppe i 54 kronor, och tillägges vidare tullen, 9 kronor, så kommer Luleå-tackjernet i Tyskland på ett pris af 63 kronor, under det att der rådande försäljningspris är 54 kronor. Också bestrider ingen, att Luleå-tackjern icke kan täfla på världsmarknaden, men icke för ty vill man påstå, att detta kan låta sig göra med balkar, ty deras försäljningspris i Rheinland-Westfalen är kronor 94,50, medan tillverkningspriset i Luleå beräknats till kronor 85. Tillägges emellertid härtill frakt med 6 kronor och tull med kronor 22,50, blir Luleå-balkarnes sjelfkostnad i Tyskland kronor 113,50 per ton. För tyskt stångjern af basisk Bessemer uppgifves vidare salupriset vara kronor 110,70 per ton, under det att tillverkningspriset för stångjern i Luleå beräknats till kronor 105; men tilläggas, såsom sig bör, frakt och tull, ökas sagda siffror till kronor 133,50 per ton. Den förut obegripliga åsigten, att af tackjern beredda varor kunde anses konkurrensmässiga på världsmarknaden, fastän tackjernet sjelft icke förmådde det, har således visat sig bero på svenska tillverkningsciffrors sammanställande med tyska försäljningsciffor, utan att ringaste hänsyn tagits till att Tysklands likasom Sveriges tullsatter växa med den grad af förädling, hvarpå varan befinner sig. Men vill man i beräkningarne icke medtaga tullarne, så bör man naturligtvis ej heller anföra tyska, utan engelska försäljningspris för så väl tackjern som deraf framställda produkter. Hade så skett, skulle emellertid från början sjelfklart hafva framgått, huru som Luleå icke kunde täfla hvarken i det ena eller i det andra.

Jag vågar försäkra, att ingen kan innerligare än jag önska, att vi inom eget land skulle med framgång kunna i stort, d. v. s. i verlds-

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

skala, framställa jern af Kiirunavaaras och Loussavaaras stora malm-tillgångar, men jag vågar också påstå, att detta under för handen varande omständigheter dess värre icke låter sig göra. I afseende å tackjern har detta ej heller af någon blifvit bestridt, och efter nu lemnade upplysningar torde kammarens ledamöter inse, att detsamma gäller äfven för *produkterna* af tackjern. Det kan emellertid för säkerhets skull måhända vara skäl att litet närmare ingå på denna fråga, ty tänkbart är ju onekligen att, ehuru tackjernet är råvaran för andra jerneffekters framställande, tackjernets för ifrågavarande framställning nödiga bearbetning under vissa speciella förhållanden skulle kunna ställa sig afsevärdt billigare på en viss ort, i detta fall Luleå-trakten, än hvad i allmänhet är förhållandet, och låtom oss därför tillse hvilka faktorer som härpå kunna inverka.

Först och främst hafva vi då att fästa afseende vid tackjernet sjelft, hvars pris härvid har så mycket större inflytande, som tackjernsätgången för färdiga varors framställande af smidbart jern eller stål till följd af afbränning vid färsknigen, vrakning och afklipp allra minst med 15—20 procent öfverstiger slutproduktens vikt, och en fördyring af tackjernet tynger således på deraf beredd smidbar produkt icke blott med sitt eget beöpp, utan med minst 15—20 procent större tal. Vidare har man att jemföra tillgångarne på dels bränsle och dels motor- samt arbetskraft för tackjernets bearbetande. Af dessa är det Luleå-traktens tillgångar på torf och vattenkraft, som hos en och annan väckt hoppet om att med deras tillhjälp bearbetningskostnaderna der skola låta sig nedbringa under de annars vanliga. Må vi därför tillse, huru härmed kan förhålla sig, och dervid först granska torffrågan.

Huru riklig än torftillgången uppe i Luleå-trakten må anses vara, lärar ändock ingen vilja påstå, att torf, hvilken fordrar mycket arbete för att kunna som bränsle vid jernstillverkning användas, ställer sig billigare än stenkol på sådana orter, der verken äro anlagda alldeles invid rikligt gifvande stenkolsgrufvor. Torf är bra att hafva och kommer oss väl till godo under de ogynsamma förhållanden, hvarunder vi i saknad af stenkol måste arbeta; men, jag upprepar det, man kan väl därför icke påstå, att den såsom bränsle någonstades ställer sig billigare än stenkol göra vid de i allmänhet på världsmarknaden konkurrerande jernverken. För öfrigt och i sammanhang härmed vill jag framhålla, att Luleå-traktens torftillgång svärligen kan få en så omfattande betydelse, som man synes hoppas, då det, såsom här, gäller så kolossala kvantiteter som den för bearbetning af ungefär en million tons tackjern nödiga bränsemängden.

Det har sagts mig, att man i Norrbotten har en extra god gräsväxt; och hvad jag säkert vet, är att sommaren i dessa trakter är af mycket kort varaktighet. Såsom en vanlig orsak till riklig gräsväxt är ju att räkna mer än vanlig fuktighet, och skulle detta, hvilket jag af bristande kännedom om de norrländska förhållandena dock icke vågar påstå, vara orsaken till Luleå-traktens exceptionella gräsväxt, så hafva vi deri en omständighet, hvilken i förening med den korta sommaren måste i hög grad menligt inverka på brännstofsberedningen. Det är endast med svårighet man, till och med under de för mellersta

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

Sverige vanliga förhållandena, vid större torftägt hinner få tillräckligt med torf lufttorkad, hvilket dock är förutsättningen för dess vidare beredning och användning. Jag kan således ej annat finna, än att, om man uppe i dessa nordliga trakter vill till produkter af smidbart jern och stål i världsskala omvandla tackjern, det jemte torfven måste komma att för vällning m. m. erfordras en högst betydlig myckenhet af importerade stenkol, och då torde enhvar lätteligen finna, att bränslet i sin helhet der icke kan ställa sig billigare än det gör vid motsvarande tackjernsbehandlingen i England eller andra stenkolsländer. Nej, det är dess värre nog allt för visst, att härför i Luleå-trakten erforderligt bränsle kommer att ställa sig betydligt dyrare än vid de verk, med hvilka Luleå skulle få att täfla.

Öfvergå vi nu till kraftfrågan, så lära i Luleå-trakten goda tillgångar på vattenkraft förefinnas, men äfven den fås ingalunda för intet, och vi måste besinna att, om ock särdeles för ett land, som saknar stenkol, god tillgång på vattenkraft är en mycket stor fördel, vattenkraften dock icke proportionsvis betingar liknande företräde, när jemförelse göres mellan jernverk å ena sidan drifna med vattenkraft och å den andra med en förmedelst från närbelägna stenkolsgrufvor hemtade stenkol åstadkommen ångkraft. Jag vill visserligen icke gå så långt som att utsträcka jemförelsen till de sågverk, der man till bränsle använder sågspån, ty sågspånen får man ju der alldeles till skänks, men med våra skånska lerverk kan deremot med fullt fog en sådan jemförelse göras, och det torde för åtskilliga af kammarens ledamöter vara känt, huru jemförelsevis ringa affär man der gör af ånggenerering, alldenstund man dertill använder de sämsta kolen, som icke tåla vid några större fraktkostnader. Jemförelsen bör som sagdt göras icke med de här i landet vanliga förhållandena, som så ofta tvinga till användning af jemförelsevis dyra importerade stenkol, utan med förhållandena i sådana länder, der jernverken äro anlagda vid eller på stenkolsfyndigheterna, såsom fallet är med dem, med hvilka Luleå skulle få att konkurrera. Det bör för öfrigt vara kammaren väl bekant, ej blott att de svenska jernverken allmänt begagna sig af vattenkraft, utan äfven att man detta oaktadt, tack vare vårt allt för dyra tackjern, icke kan här framställa ett på långt när så billigt stångjern som i stenkolsländerna, särskildt England.

Jag vill i alla fall gerna medgifva, att den krafttillgång, vi ega i våra vattendrag deruppe, i någon mån kan verka till billigare tillverkningskostnader än der ångkraft måste användas, äfven när jernverken äro belägna vid stenkolsgrufvorna; men, mina herrar, vi hafva redan framhållna fördyringar att qvitta med, och det är för mig alldeles klart, att den besparing, som af vattenkraften kan betingas, på sin höjd motväger de ökade omkostnader, som måste härröra dels af förut omnämnda, till minst 15—20 procent uppgående tillskott i tackjernets öfverpris, och dels de högre prisen på det för vällning m. m. nödiga bränslet. Enligt mitt förmenande är det således otvifvelaktigt, att som allra minst den med Luleå-tackjernet förbundna högre tillverkningskostnaden oförändrad kommer att åtfölja äfven deraf beredda jerneffekter.

Hittills har icke blifvit nämndt, huru stor skilnaden i sjelfva ver-

ket är mellan tillverkningsprisen på tackjern vid Luleå och i de distrikt, med hvilka Luleå ytterst skulle få att täfla. Enligt de af herr Sjögren anförda beräkningarna skulle tillverkningspriset i Luleå blifva 48—50 kronor per ton, under det att försäljningspriset för Clevelandtackjern i Middlesbrough oftare ligger under än öfver 40 shillings per ton och därför torde kunna uppskattas till ungefär 35 kronor per ton. Det är med ett dylikt tackjernaspris och ingalunda med de inom Tyskland rådande, som vi skulle få att täfla, och kammaren torde således finna att, om de af herr Sjögren meddelade tillverkningsciffrorna få anses någorlunda rigtiga, Luleå-verkens ej blott tackjern, utan äfven deraf framställda produkter, utfrakten oberäknad, skulle komma att tyngas af en fördyring om åtminstone 13 kronor per ton. Härmed anser jag mig också till full evidens hafva ådagalagt, att frågan om möjligheten att med hittills använda tillverkningsmetoder i Luleå-trakten kunna till jernprodukter förädla all den malm, som är afsedd att från Kiirunavaara och Luossavaara erhållas, är tillräckligt utredd, för att kammaren skall kunna inse dess orimlighet.

Man har vidare klandrat kommerskollegium för att detsamma endast ställt sin beräkning på en tillgodogöring vid Luleå af hela den vid Kiirunavaara och Luossavaara brutna malmqvantiteten, eller beräknade 1,500,000 ton; men då detta klander utgått från dem, som tro på malmens tillgodogöring inom Sverige, kan detsamma ju icke vara berättigadt, med mindre än att en på tackjernstillverkning af 1,500,000 ton malm i förening med Gellivaara-malmens utskjeppning såsom sådan grundad beräkning ledt till högre tillverkningsciffror för tackjernet än en blott delvis, men dock allt fortfarande i världsskala utförd tillgodogöring af samma brutna malmmassa, hvilken kommerskollegium på frågans dåvarande ståndpunkt i alla händelser måste taga till utgångspunkt. Förhållandet är emellertid att, så länge ungefär samma fraktkvantiteter afses, fraktpriset och således äfven tillverkningspriset per ton tackjern blir billigast, när man söker så fördela fraktseloppet, att återfrakten, så långt sig göra låter, motsvarar utfrakten, och då det just är det, som kommerskollegium i detta hänseende gjort, torde häröfver anfördt klander få anses oberättigadt.

Hvad hittills blifvit sagdt om tillgodogörande af dessa malmmassor gäller endast deras tillgodogörande i världsskala. — Men derifrån och till frågan om att kunna enligt svensk skala i Luleå-trakten tillgodogöra sig en liten del af dessa malmer är ett stort steg, och på den frågan har kollegium ej haft anledning att ingå. Det är ju nemligen alldeles gifvet, att en sådan tillgodogöring är oberoende af huruvida banan bygges till Ofoten eller icke. Till och med om all malm, som Luossavaara—Kiirunavaara kunna lemna, skulle komma att tagas vesterut, så återstår ju ändock Gellivares 800,000 ton malm, och detta är en för svenskt behof så stor myckenhet, att tillgodogöringen endast deraf icke blir möjlig utan deltagande i konkurrensen på världsmarknaden. För öfrigt kan Ofoten-banan ju icke på något sätt sägas utgöra hinder för att äfven Kiirunavaara- och Luossavaaramalmerna delvis blifva inom landet tillgodogjorda. Den sista talaren har visserligen sagt, att, då norska kalkyler upptagit en afsättningssiffra af 4 millioner

Anläggning af en statsbana från Gellivare till norska gränsen.
(Forts.)

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

ton malm, borde också malmafställningen af oss beräknas till detta belopp, och det kunde i så fall ifrågasättas, om dessa malmfält med-gåfve en derutöfver för svenskt behof än ytterligare ökad brytning, men det verkliga förhållandet är emellertid, såsom ock af hans excellens statsministern redan påpekats, att den af Kongl. Maj:t till 1,500,000 tons föreslagna och af friherre von Otter med flere utskottsreservanter till 1,200,000 ton nedsatta siffran bildar den gräns, utöfver hvilken hvarken Norge eller bolaget utan Kongl. Maj:ts medgifvande kan fordra någon export af Kiirunavaara- och Luossavaara-malm öfver Ofoten. Till och med om det en gång i framtiden skulle visa sig, att Kiirunavaara- och Luossavaara-malm med tillhjälp af nya processer eller andra då inträffande förhållanden med fördel skulle kunna i stor skala inom Sverige tillgodogöras, så finnes, om nyssnämnda reservation antages, intet hinder att en sådan industri kan grundas på öfverskottet af den malm, som vid Kiirunavaara och Luossavaara kan brytas utöfver sagda 1,200,000 tons, hvilkas utförande öfver Ofoten bolaget enligt reservationen skulle få rätt att fordra under de första 23 åren.

Kommerskollegii uttalande, att ett tillgodogörande af Kiirunavaaras och Luossavaaras malm i världsskala inom Sverige med nuvarande tillverkningsmetoder icke kan bära sig, berättigar emellertid ingalunda till en sådan uppfattning, som att hvarje på dessa malmer grundad jernhandtering i Sverige skulle vara ekonomiskt omöjlig. Derpå har kommerskollegium så mycket mindre haft någon anledning att inlåta sig, som denna fråga af nyss anförda skäl är alldeles oberoende af huruvida banan mellan ifrågavarande malmfält och Ofoten kommer till stånd eller ej.

Att i svensk skala för afsättning i orten afsedda jernverk i Luleå-trakten förr eller senare kunna komma till stånd, är ju icke osannolikt; men äfven om ett sådant verk genom förvärfvad skicklighet i någon viss specialitet skulle lyckas att till andra länder utsträcka sin afsättning, ligger deri icke den ringaste motsägelse mot kommerskollegii påstående, att Kiirunavaaras och Luossavaaras malmtillgångar icke på ett tillfredsställande sätt kunna ensamt tillgodogöras i Sverige.

Man har äfven påstått, att det icke blifvit behörigen utredt, huruvida denna malmexport skulle kunna komma att skada vår svenska jernhandtering. För min del kan jag dock icke finna annat än att äfven detta spörsmål af kommerskollegium blifvit på ett tillfredsställande sätt besvaradt. Genom den af kollegium ombesörjda undersökningen har nemligen ådagalagts, att Luossavara, som förut ansetts rikt på ytterst fosforfattiga malmer, i sjelfva verket har ganska ondt om sådana, samt att de, som finnas, visat sig så opålitliga eller på ett för malmsofraren så omärkligt och oberäkneligt sätt öfvergående i fosforförande, att äfven de, som förut fruktat för att våra fosforfria malmer skulle lida men at Luossavara-malmens utsläppande, numera borde känna sig fullt lugnade.

Detta har också medgifvits af herr Sjögren, men han har i stället sökt häfda den ståndpunkten, att den basiska Martinmetodens utveckling i Sverige skulle komma att lida afbräck af nu ifrågavarande malmers utförande på världsmarknaden. Dermed förhåller sig emellertid

så, att hufvudmassan af ifrågavarande malmer synes vara så fosforförande, att, om blandningen icke skall blifva alltför fosforrik för att ens passa för basisk bessemer, det icke tyckes gå an att afskilja någon större del för basisk martin. Dertill har man i alla fall så mycket mindre anledning, som inga jernmalmer i stort sedt äro mera vanliga än de, som passa för basisk martin, och en ytterligare tillökning af dem måste därför medföra ännu mindre verkan än samma tillökning af malmer för basisk eller ännu mera sur bessemer. Det öfvertag, hvaråt den med basisk martin i Sverige framställda produkten har att glädja sig, härrör för öfrigt deraf, att den beredes af träkolstackjern, som med lätthet kan fås så godt som svafvelfritt utan att ändock hålla mycket kisel. Men den fördelen beror således af tillgång på träkol och icke på vissa malmslag.

Öfvergå vi slutligen till frågan om den afsedda malmexportens inverkan på jernprisen i allmänhet, så hafva ett par talare redan visat här, huru kolossalt jernförbrukningen tilltagit, och särskildt framhöll herr Bohnstedt, huru den ökats ej blott i Sverige, utan äfven på jorden i dess helhet. Ifrågavarande 1,200,000 ton malm är dervidlag en småsak. Endast Förenta staterna hafva haft att uppvisa tillskott i malmförbrukningen, som på ett år uppgått till öfver 3 millioner tons, och deraf följer att man i fråga om jernpriset icke har att räkna på någon revolution därför att vi skulle kunna utsända sagda qvantitet. Jorden hade redan 1895 en jernmalmsproduktion af mer än 60 millioner ton, och det blir intet tvifvel, att den derefter högst betydligt ökats, fastän den ännu icke hunnit att för något senare år behörigen utredas.

Min ärade vän herr Burén har anslagit den patriotiska tonen och förmenat, att vår Herre ej skapat Kiirunavaara—Luossavaara-malmen för att den skulle utföras till andra länder. Jag tillåter mig icke att bedöma vår Herres afsigter, när han lät dessa malmer bildas, men jag håller emellertid före, att Sverige och svenskarne göra klokast uti att använda dem på bästa sätt, som står dem till buds. Jag medgifver villigt, att det ej är för Sverige mycket lockande att endast skeppa ut malmen, men då jag i alla fall kommit till den öfvertygelsen, att vi äfven på detta sätt hafva någon eller några millioner om året att förtjena, anser jag mig kunna vara med derom, så mycket hellre som härigenom tillika skapas möjlighet för åtskilliga tusen menniskor att bo deruppe. Jag finner detta bättre än att säga, att malmen skall ligga orörd deruppe för vår räkning, på det att ingen annan må få godt af den.

Vill man tillse, huru Förenta staterna sköta sina enorma jernmalms-tillgångar vid Lake Superior, så tillgår det ingalunda på det af herr Burén förordade sättet, utan derifrån föras 10 till 11 millioner tons om året ned till Chicago, Cleveland och framför allt Pittsburgs-trakten, som är rikast på stenkol, för att der omvandlas till jern och stål af alla slag; men ingalunda för man sistnämnda trakter upp stenkol till grufdistrikten för att der förädla malmen, utan det är blott en jemförelsevis obetydlig del af Lake Superiormalmen, som deruppe i träkolsmasugnas omvandlas till tackjern, hvilket sedan sändes söderut för att i stenkolsdistrikten vidare förädlas. Det är således i fullständig

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

öfverensstämmelse härmed som man tänkt sig malmtillgodogöringen i Norrbotten, och detta är åtminstone för den närmaste framtiden säkerligen det enda ekonomiskt möjliga sättet, då sjelfva malmplatsen är så aflägsen, och tillgång på stenkol der saknas. Men likasom amerikanarne inom Lake Superior-distriktet i träkolmasugnar tillgodogöra en liten del af dess malmtillgångar, så kunna äfven vi på liknande sätt i Norrbotten till jern omvandla hvad som kan der och äfven inom andra norrländska län afsättas. Det blir visserligen endast en mycket ringa del af de ifrågavarande malmbergens tillgångar, som på detta sätt kan tillgodogöras, men det blir dock alltid ett plus att lägga till öfriga fördelar af den ifrågavarande banan.

Jag vill nu icke längre upptaga kammarens tid, allra helst som hufvudsyftemålet med mitt anförande endast varit att påvisa ohållbarheten af den underbara åsigten, att, fastän Luleå-tackjern icke kan täfna på världsmarknaden, deraf framställda produkter ändock skulle kunna göra det. Villfarelsen har, såsom visadt blifvit, berott på användningen af alldeles otillbörliga försäljningssiffror.

Herr Säve: Jag har så samvetsgrant, jag kunnat, sökt sätta mig in i den föreliggande jernvägspropositionen, men utan att hafva lyckats öfvertyga mig om, att de fördelar jernvägen, om den kommer till stånd, skall bereda det allmänna, skola kunna uppväga riskerna, farorna. Jag erkänner villigt, att jernvägen kan i många hänseenden blifva till nytta. Den skall gagna grufbolagens intressenter, den kan i vissa hänseenden blifva till mycken fördel för Norrbottens län, och för staten skall den blifva en god ekonomisk affär, om man tager hänsyn ej blott till malmtransporterna, utan äfven till dess betydelse såsom en transitobana, som en gång får förmedla samfärdseln mellan Atlantiska hafvet och Finland, Ryssland, ja äfven Asien. Men jag anser dock, att man i mycket öfverdrifvadt för delar, jernvägen kommer att medföra. Då t. ex. de koncessionssökande från 1896 framhålla, att den "skall åstadkomma ett kraftigt framåtskridande i snart sagdt hvarje hänseende för rikets största och nordligaste provins", så kan ej detta vara riktigt. Vål kau jag förstå, att den norrländska stambana, som nu fortsättes i Norrbotten och som genomlöper länets kust- och skogsregioner, hvilka hafva förutsättningarna för en högre odling, kan komma att gifva länet ett visst uppsving, men huru en bana från Gellivare till riksgränsen, som redan vid utgångspunkten lemnat de odlingsbara trakterna bakom sig och som med hela sin längd genomlöper Lule och Torne lappmarkers obygd och fjelltrakter, skall kunna "åstadkomma ett framåtskridande i hvarje hänseende", det förstår jag ej. Det framhölls, att befolkningen i Norrbotten skall genom den nya banan få en betydande tillväxt. Men då banan har till sin hufvudsakliga uppgift att befordra malmbrytningen, torde tillväxten inskränka sig till ett ökad antal grufarbetare, och att ej detta kan blifva så synnerligen stort, inser man, om man besinnar, att hela antalet af de vid jerngrufvorna i Sverige anstälde arbetarne enligt Sveriges officiella statistik för 1895 blott utgjorde 7,644. Väsentlig åter skulle befolkningstillväxten kunna blifva, om jernvägen framkallade en jernförädling i stor skala. Men en sådan lærer ej

kunna komma till stånd i Norrbotten, efter hvad flere sakkunnige och nu senast chefen för kommerskollegium framhållit. Det talas vidare om den utveckling den inhemska rederirörelsen skall få genom malmexporten från Viktoriahamn. Men de statistiska siffrorna visa, att af de från Luleå år 1896 utgångna fartygen flertalet varit norska, och detta antyder väl, att det äfven kommer att blifva företrädesvis norska fartyg, som skola öfvertaga malmtransporten från Viktoriahamn.

Men jag misstager mig måhända i allt detta, och jag vill därför utgå derifrån, att jernvägens förfaktare hafva rätt. Jag antager därför, att jernvägen skall åstadkomma ett framåtskridande i alla hänseenden. Jag antager, att odlingen kommer att spridas i fjelltrakterna och obygderna, att befolkningen skall vinna en ansenlig tillväxt, att välmågan kommer att tilltaga, att mejerirörelsen får en storartad utveckling, att myrtrakterna skola utdikas och annat sådant, men hvad inträffar då? Jo, då mötas vi af de betänkligheter, chefen för generalstaben framhållit i sitt utlåtande af den 1 februari 1897. "Ju mer en förut otillgänglig gränstrakt, säger han, bebygges, kultiveras och förses med kommunikationer i alla riktningar, och ju mer dess slumrande millioner framlockas i ljuset och tillgodogöras genom dess utvecklade kommunikationsväsen, desto mer förlorar denna gränstrakt sin förutvarande karakter af en slags tryggande barrière mot grannlandet, ty desto flera till anfallsföretag lockande operationstöremål erbjuda sig, och med desto större krafter kunna dessa utföras." För att förekomma farorna häraf fordras i hans tanke en fästning i Norrbotten, ökad sjöförsvar, förstärkning af fästningsartilleriet och jernväg från Gellivare-banan, dragen genom de inre delarne af landet söderut, såsom en etappe-linje för trupperna. Allt detta torde äfven vara erforderligt, men hvilka summor skall det ej kosta? Om dessa fråndragas den beräknade vinsten för staten af jernvägen, torde ej mycket återstå af vinsten. Emellertid måste åtskilligt af hvad generalstabschefen framhållit såsom nödvändigt för Norrbottens försvar åstadkommas, men näste då beslutet härom åtminstone föregå beslutet om banan, om vi nemligen vilja, att Norrbotten ej blott skall utvecklas, utan äfven försvaras.

Det förvånar mig, att ingen af de föregående ärade talarne berört de politiska vådor, jernvägen torde komma att medföra. Det beror helt visst derpå, att det ej anses opportunt att beröra dessa vådor. Men den som, om han känner dem, ej har sitt ögonmärke förnämligast fästadt på dem, då han utväljer sin röstsedel, han handlar oförsigtigt. För min del kan jag i detta ögonblick ej bortse från de för de skandinaviska folken så betänkliga förhandlingar, som förts om Fælles-distriktet och om Varanger-frågan. De fleste af oss i kammaren äro så gamla, att vi väl kunna erinra oss den oro Varanger-frågan framkallade i början på 1850-talet. Det var illa, att den svensk-norska regeringen på den tiden ej fann något passande tillfälle att offentliggöra dessa förhandlingar, liksom den engelska regeringen gjorde med sina *eastern-papers* kort före Krim-kriget. Men huru farliga de voro, det framgick nog tydligt af den s. k. novembertraktaten med vestmagterna, medelst hvilken den försigtige konung Oskar I sökte ett stöd

*Anläggning af
en statsbanan
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

*Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.
(Forts.)*

mot landafträdelser i de skandinaviska rikenas norra del. Jag fruktar, att denna traktat ej längre har någon verklig betydelse. Den var visserligen bindande ej blott kollektivt för Frankrike och England, utan äfven för hvar och en af dessa båda för sig, ty den blef särskildt ratificerad af Frankrike och särskildt af England. Men Frankrikes politiska ställning är nu en helt annan än den var då 1850-talet, och om England kommer att anse sig skyldigt att, derest det skulle erfordras, fullgöra traktatens bestämmelser, det beror nog på, om den storbritanniska regeringen för tillfället är en tory- eller whigregering. Jag antager alltså, att vi ej längre kunna påräkna något stöd i denna traktat, men om så är, då skola i och med jernvägens fullbordande farorna flytta sig från Varangerfjord, som förr var de förenade rikenas Achilleshäl, till linien Luleå—Ofoten. Då farorna fordom hotade från Varangerfjord, då var det i första rummet Norges uppgift att söka afvärja dem; nu, då de hota Norrbotten, komma försvarsåtgärderna att huvudsakligen falla på Sverige. Men hvarför skall Luleå—Ofotenbanan just framkalla faror? Jo, den kommer att sluta med Viktoriahamn, men Viktoriahamn blir då äfven slutpunkten i den kolossala jernvägslinie, som öfver Finland, Sankt Petersburg, Sibirien, Mandchuriet och Port Arthur en gång skall förmedla förbindelsen mellan Stilla hafvets strand och Atlantens. Vi hafva i dessa dagar i tidningarna läst, huru det gått Port Arthur. Vilja vi förebygga, att Viktoriahamn en gång skall dela Port Arthurs öde, då måste vi äfven i tid söka påbörja våra försvarsåtgärder i Norrbotten innan banan bygges.

Hvad vi svenskar ändock måtte vara för ett besynnerligt folk! Ingenting vilja vi lära af vår historia, som dock har så mycket att lära oss. Då våra förfäder i frederna i Nystad och Åbo tvungits att afträda Östersjö-provinserna och betydande landsträckor i sydöstra Finland, fattade de den tanken att inom Sverige och de återstående delarne af Finland återeröfra det förlorade. De ansträngde hvarje nerv för rikets och särskildt för Finlands ekonomiska utveckling, men samtidigt uppförde de i gränslandet Finland Svartholms och Sveaborgs fästningar, omdanade de det finska härväsendet och skapade de den svensk-finska skärgårdsflotta, som sedan höljde sig med åra vid Svensksund. Då vi förlorade återstoden af Finland 1809, tröstade äfven vi oss med den tanken, åt hvilken vår store skald gaf en poetisk form, att inom Sveriges gräns vinna Finland åter. Äfven vi hafva sedan dess nedlagt stora omsorger på vårt lands ekonomiska så väl som andliga utveckling, men våra gränser hafva vi icke velat skydda, och mellan Torne och Vaxholm finnes ännu 89 år efter 1809 ej en enda fästning. I stället anlägga vi i vår gränsprovins Norrbotten militärvägar, en från söder mot norr, en från öster mot vester — men detta kan ej öfverensstämma med en försigtig statskonsts grundsatser, och derfor skall jag, herr grefve och talman, rösta för statsutskottets hemställan och mot Kongl. Maj:ts proposition.

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

Som tiden var temligen långt framskriden och ytterligare fjorton af kammarens ledamöter begärt ordet i förevarande fråga, hemstälde herr talmannen, att den fortsatta behandlingen af den föreliggande punkten måtte uppskjutas till aftonsammanträdet.

Härtill lemnade kammaren sitt bifall.

Justerades ett protokollsutdrag för detta sammanträde, hvarefter kammaren åtskildes kl. 4,07 e. m.

In fidem
A. v. *Krusenstjerna*.
