

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1898.

Första Kammaren.

N:o 19.

Onsdagen den 30 mars, e. m.

Kammaren sammanträdde kl. 7 e. m.

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

Punkten 4.

Herr Törneblad: Det kan tyckas, att efter förmiddagens långa debatt frågan har blifvit så godt som afgjord, för så vidt det angår sjelfva öfverläggningen, men det förefaller mig dock, som om det skulle kunna vara åtskilligt att skörda på motskälens fält, och särskildt är det en afdelning af detta fält, der jag tror, att lien kan göra god verkan, det är den afdelning, som uppodlats af min ärade kamrat på stockholmsbänken, hvilken ty värr nu är frånvarande.

Han yttrade bland annat, att man har skapat stambanor på ett helt annat sätt förr i verlden: man aktade sig då att skada andra näringar, man byggde för att få god afkomst så fort som möjligt, och särskildt sade han, att man aldrig har beviljat 22 millioner på en gång till en stambana. Dermed må nu vara huru som helst; gå vi tillbaka till jernvägsdebatterna och jernvägsbesluten på 50- och 60-talen, så torde vi finna, att man, om icke till siffran, dock både principiellt och faktiskt har beviljat mycket mera än 22 millioner på en gång. Men det torde väl också vara förhållandet — det aktade han sig dock för att omtala — att vi aldrig hafva stått inför en sådan stambanefråga som den nuvarande. Hvarför är då denna så enastående i sitt slag? Jo, därför att här gäller det: skall *staten* bygga, skall den *enskilde* bygga, eller skall det *icke få* byggas alls? Det är de tre olika möjligheterna, som stå för oss. Hvarför skall då *staten* bygga? Jo, den första anledningen dertill gafs i Riksdagens bekanta skrifvelse af år 1893. Då Riksdagen an-

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

Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.

(Forts.)

höll, att Kongl. Maj:t icke ville meddela koncession på någon bana, som hade annat än lokal karakter i Norrbotten utan att Riksdagen hördes derom, hade Riksdagen i sjelfva verket ställt sig på en annan ståndpunkt i fråga om byggandet af bana i Norrbotten i större skala än den förut ställt sig i andra landsdelar. Ty förut hade många gånger frågan varit: skall *staten* bygga eller skall *den enskilde* bygga? Men det hade egentligen aldrig frågats: skall det icke byggas alls? Ty der staten icke byggt, der ha enskilde byggt, eller der enskilde velat bygga, ha de ofta fått ett ganska kraftigt understöd af staten. Huru är det i detta fall? Här är det staten, som fått ett kraftigt understöd af de enskilde, och hvarför? Derför att dessa icke se någon annan utväg, än att staten skall bygga, ty de *få* icke bygga sjelfva.

Många gånger hafven I, mina herrar, varit med om att besluta aflåtandet af en skrifvelse — Riksdagen är icke njugg på sådant — och det kan hända och har händt, att när skrifvelsen kommer tillbaka i sitt resultat, d. v. s. i form af en kongl. proposition, har Riksdagen tänkt eller till och med sagt: vi kännas icke vid vår skrifvelse, vi vilja icke bifalla denna kongl. proposition. Men det har icke varit fallet, att, såsom nu är förhållandet, om Riksdagen afslagit en kongl. proposition, som den sjelf frammanat, Riksdagen dermed också stängt vägen för begärandet af enskild koncession, hvilken ansetts icke kunna beviljas, utan endast föranledt till ett möjligt läggande i statens hand af hela företaget. *Det* är en stor skilnad.

Och hvad skref Riksdagen förra året? Jag skall icke upprepa allt, men jag skall taga ut ett par satser. Det är mycket sant, att Riksdagen har använt en vilkorsmening och sagt, att *om* någon bana skall byggas i Norrbotten af ifrågasatt beskaffenhet, skall den byggas af staten, men med detsamma som detta är sagdt, har Riksdagen yttrat sig på följande sätt: »en jernväg till vesterhafvet måste blifva af betydande ekonomiskt gagn för öfversta Norrland.» Det har nu Riksdagen verkligen den gången yttrat, och det hjälper icke att hamra sina svärd slöa på hvad Riksdagen sagt, ty det står der och kan icke komma bort. Hela bevisningen således att banan icke skulle blifva af ekonomiskt gagn alls för Norrbotten rigtar sig emot hvad Riksdagen sade i fjor, och den rigtar sig också delvis mot hvad samma personer sade, som då voro med om Riksdagens beslut. Men tiderna förändras — jag vill icke fullfölja citatet.

Det sades delvis detsamma i 1893 års skrifvelse. Der talas det om den politiska, strategiska och ekonomiska betydelsen af dessa jernvägar. Men jag skall icke längre uppehålla mig härvid. Nu har Riksdagen särskildt lagt vikt vid, att vissa förutsättningar skulle inträffa. Hvilka voro dessa förutsättningar? Det har redan omtalats, men det skadar icke att höra dem ännu en gång. Det skulle vara, att malmbrytningen icke för mycket inskränkes. Ja, i dag

hafva vi också fått höra motsatsen: man fruktar, att det skulle brytas för mycket malm. Emellertid har regeringen efter Riksdagens skrifvelse försökt skaffa sig den garanti, som möjligen kunde erhållas — att få en fullkomlig garanti i det fallet kunde ej låta sig göra — genom att uppgöra ett kontrakt med det ifrågavarande bolaget, som åtagit sig icke att bygga banan. men att betala banan. Det var den ena förutsättningen, som ju är uppfylld så godt sig göra låtit — jag kommer tillbaka till kontraktets bestämmelser och utredningen derom längre fram, likasom till garantierna därför. Att garantien för en längre framtid är svår att få, det visste Riksdagen redan då och det framhölls sedan under debatten.

Emellertid är denna garanti, så god den kan åstadkommas, lemnad, och derjemte har regeringen gjort någonting, som icke stod i Riksdagens skrifvelse, men som var en nödvändig följd af föregående förslag, nemligen att sätta sig i förbindelse med den norska regeringen för att öfvertyga sig om, att banan skulle kunna påbörjas på andra sidan gränsen och föras vidare vår bana till mötes. Herarne torde erinra sig, hurusom förra året det ansågs såsom ett fel, att man icke fått någon förvisning eller någon försäkran om, att Bohusläns-banan skulle mötas af någon bana på norska sidan. Nå väl, det felet har man nu undvikit i detta fall, och regeringen har således härutinnan sökt göra sitt bästa. Banan är undersökt och planlagd, förkortad, visserligen fördyrad, men, så vidt jag kan förstå, till förmån för dess soliditet och derigenom för dess rentabilitet, således äfven deri en garanti sökt för den afkastning af banan, som man velat åstadkomma. Malmfyndigheterna hafva blifvit undersökta af en svensk geolog. Jag talar nu icke om de norska undersökningarna. Det rådde nemligen ett helt annat förhållande med den norska propositionen än med den svenska. Den norska är icke framkallad af en riksdagsskrifvelse, som framhållit det blifvande gagnet af banan, utan den är framkallad af en framställning från broderlandet. Men den svenska propositionen är föranledd af en Riksdagens skrifvelse, som fordrat undersökning särskildt af malmfyndigheterna. Regeringen har därför låtit verkställa ganska noggranna undersökningar på ett, så vidt jag kan förstå, tillfredsställande sätt. Ty att undersöka ett så stort malmberg i *dess helhet* går icke för sig, och skulle man vänta till dess, finge man aldrig någon bana. Helt annat var förhållandet i Norge. Der fans icke någon skrifvelse från Stortinget, der fordrades helt andra förberedelser för att få fram förslaget till Stortinget, der var det alldeles nytt, under det att det i Sverige delvis varit i många år känt af Riksdagen.

En garanti har nu blifvit lemnad genom kontraktet, och i samma ögonblick, som regeringen måste söka en sådan garanti genom kontrakt med tredje man, var det ju påtagligt, att staten å sin sida också måste binda sig, och detta förklarar, *hvarför* man bundit sig för fyra år på en gång och förpligtat äfven följande Riksdagar. Ty så snart det gäller tredje mans rätt, är det konstitutionella

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

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

axiomet, att man icke skall binda kommande riksdagar, alldeles omöjligt att upprätthålla, emedan på det sättet ingenting säkert kan åstadkommas. Jag erinrar i det afseendet blott om de ordinarie anslagen till våra embets- och tjänstemäns löner. Om Norges medverkan har jag redan talat. Det är möjligt, att man skulle kunna åstadkomma ännu strängare bestämmelser, men enligt min tanke finnes här en garanti, som öfvergår allt hvad kontrakt heter, och det är det gemensamma ekonomiska intresset i fråga om banan. Detta finnes på båda sidor om Kölen, lika mycket på den andra sidan som här, ja, kanske mer, säga somliga; men bestämdt finnes det och bestämdt finnes det äfven hos bolaget. Det ekonomiska intresset har en synnerlig magt att förena hvad som annars kan vara söndradt, en synnerlig magt att drifva fram och uppehålla företag, och så länge det står bakom företaget, så länge tror jag, att den svenska staten, likasom den norska, kan vara lugn för den rentabilitet, som man velat vinna, allra helst som banan skulle vara betald inom några och tjugu år eller så ungefär, d. v. s. statens skyldigheter skulle då upphöra och den hafva rättighet att helt och hållet disponera banan, bestämma frakter och dylikt.

Om nu banan kommer att betalas af bolaget, då betraktar jag detta på samma gång såsom den bästa *royalty*, ja, bättre än den bästa *royalty*, som kan gifvas, och fullt motsvarande äfven de fordringar på blifvande vinstandel, som stundom framställts. Att åter under de gifna förhållandena intet kontrakt kunde lemna oss en absolut garanti, det skall jag vara den förste att erkänna, men jag tror icke heller, att någon kunnat vänta sig *absoluta* garantier.

Hvarför ställer man sig då emot denna bana? Jo, säger man — och nu kommer ett viktigt motskäl — den drager för mycket arbetskrafter från landet. Ja, i fjor framförde statsutskottets majoritet *det* argumentet mot Krylbo—Örebro- och Bohusläns-banorna, men minoriteten — med den ärade talaren på stockholmsbänken såsom främste kämpe — förde ett helt annat språk. Den instämde i hvad chefen för civildepartementet sade, att det der skälet om arbetskrafterna icke hade någon afgörande betydelse, och detta ansågs så fullkomligt bevisadt genom hans anförande, att den ärade talaren icke fann sig nödsakad spilla några vidare ord på argumentet.

Men icke nog härmed; det fans en minoritet i statsutskottet, framför allt representerad af dess dåvarande och nuvarande ordförande, som hade samma åsigt, att det der arbetskraftsskälet hade mycket litet att betyda. Han sade bland annat:

»Efter Kongl. Maj:ts förslag skulle de nu ifrågavarande byggnadsföretagen kräfva en tid af 4 à 5 år. Utskottet har föreslagit, att af de 30 millionerna 1,300.000 skulle utgå för år 1898. Gifvet vis kan man icke tänka sig utskottets mening vara, att så små årsanslag skulle för hvarje år anvisas, men man kan åtminstone antaga det, att, om principen, *den ena banan först, den andra sedan*, skulle tillämpas, det skulle kräfva en tid af 10 till 15 år, inuan de nu

föreslagna jernvägsbyggnaderna blefvo färdiga. Under denna långa byggnadstid skulle vinnas föga afkomst och ränta, men, hvad som är värre, ej heller afsevärd utveckling och nytta för de orter, som af jernvägarne beröras, hvadan jag håller före, att den uppoffring, som göres genom ett samtidigt byggande, är mera skenbar än verklig.»

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

(Forts.)

Det är ju starka skäl, och de verkade också derhän, att Örebro—Krylbo-banan byggdes. Deremot föll Bohusläns-banan.

Och huru ställer det sig nu, när vi se på de oerhörda kapital, som skulle draga så mycket arbetskrafter från jordbruket och andra näringar? Jag förutskickar då den anmärkningen, att äfven minoriteten i statsutskottet så till vida böjde sig för majoritetens uppfattning, att den minskade på anslagen och föreslog 3,000,000 kronor till den ena banan, 2,000,000 till den andra och 1,300,000 till den tredje. Men Riksdagen minskade ännu mera. Den tog bort de två millionerna till den ena banan helt och hållet, och blott de andra blefvo kvar. Om vi nu summera i hop för 1898 och 1899 hvad som då var påtänkt just af denna minoritet, som nu hyser en sådan farhåga för arbetskrafternas användande i för stor skala, så finna vi, att denna minoritet ville då gifva 3,000,000 kronor till en bana, 2,000,000 till en annan och 1,300,000 till en tredje, och i år är det föreslaget till Örebro—Krylbo-banan 3,800,000 kronor, till norra stambanan 1,300,000 kronor, och, om Bohusläns-banan gått igenom i fjor med 2,000,000 kronor, så kunde man väl icke hafva tänkt sig att för den gifva mindre än 3,000,000 för år 1899. Detta gör tillsammans 14,400,000. Nå, huru hafva vi det nu? 3,000,000 till Örebro—Krylbo-banan för 1898 och 3,800,000 för 1899, 1,300,000 till norra stambanan för 1898 och likaså 1,300,000 för 1899, 750,000 till Bohusläns-banan, och slutligen hafva reservanternas föreslagit 5,400,000 till Ofoten-banan; det blir alltså 15,550,000 kronor eller en skillnad på 1,150,000 kronor. Och detta skulle vara så ruinerande för arbetskrafterna i landet! Vi skola komma i håg, att den omständighet, i följd af hvilken detta resultat åstadkommits, är, att så litet beviljats för Bohusläns-banan för 1899.

Det har vidare sagts i sammanhang härmed, att det nu är så många jernvägsföretag å bane och framför allt så många enskilda, att det icke går an, att staten kastar sin vikt i vågskålen och sålunda befordrar ett allt för starkt jernvägsbyggande. Jag skall i det fallet bedja att få återropa hvad den ärade ordföranden i statsutskottet sade under debatten i fjor om norra stambanan. Han sade: »Utskottet betonar äfven önskvärdheten af att icke för stor del tillgängligt kapital bindes vid jernvägsanläggningar, och befarar, att, om så sker, olägenhet deraf kan uppstå. Ja, gäldet det den enskilda spekulationen och det enskilda jernvägsbyggandet, kunde nog utskottet hafva rätt i denna sin mening, som jag likväl fruktar skulle förklinga ohörd i en tid, då det är svårt att till skälig ränta kunna placera ledigt kapital, *men här är det staten, som skall bygga*, och statens ekonomiska ställning är, dess bättre, för närvarande

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

ovanligt god» — inom parentes är den ännu bättre i år — »och då kan ju denna maning icke vara behöflig till staten, i synnerhet då man kan förvänta, att två af de enskilda jernvägsföretag, som äro i fråga, skola genast som trafiken börjar kunna lemna afkomst på det i jernvägsbyggnaden nedlagda kapitalet.» Starkare kan man knappt bevisa, att de der enskilda jernvägsbyggnaderna icke röra och icke få röra staten i dess åtgöranden.

Men, säger man, verkstäderna komma att slita ondt af detta. Det argumentet har redan blifvit upptaget i förmiddags af hans excellens herr statsministern. Jag skall icke lägga mycket dertill, men jag skall dock tillåta mig att anmärka mot en ärad talare på förmiddagen, att om riktigt är, såsom jag tror att det är, hvad chefen för sjöförsvarsdepartementet yttrat om vigten af att det finnes kontinuitet i arbetena och i verkstädernas leveranser, så gäller det framför allt, att verkstäderna böra få i god tid veta, hvad som skall byggas och på hvilken tid det skall byggas. Ty känner jag verkstäderna rätt i denna kapitalstarka och spekulativa tid, så skola de nog veta att rätta sig derefter, om de blott få kännedom om förhållandena. Således är det argumentet snarare för oss än mot oss, likasom så många andra.

Det har blifvit sagdt, att förslaget är dyrt. Ja, det kan ju hända, att det är dyrt för tillfället, men hvad som är dyrt för tillfället är icke alltid dyrt för framtiden, och derom få andra, sakkunniga, döma. För resten, om staten bygger dyrt, så träffar det nog bolaget också ganska kämbart; och om staten bygger dyrt och därför bolaget betalar dyrt, hvem har värsta olägenheten deraf? Det skulle väl blifva bolaget, men blir ingendera, tror jag, därför att det nog lönar sig i tidernas längd.

Vidare säges det, att man skall icke tänka på någon kolonisation i stort i öfversta Norrland; ty Norrland i de trakter, der banan skall framgå, är till vissa delar, och det ganska stora delar, närmast banan ödebygd. Nå väl, det kan ju först och främst hända, att när grufvbrytningen vid Kiirunavaara och Luossavaara har börjat, så komma de allra *närmaste* landsdelarne att i viss mån förblifva öde, d. v. s. ouppodlad bygd, men de komma dock i alla händelser att befolkas af många tusental personer. Dock bör det ihågkommas, att i närheten af denna bygd ligger en af Sveriges bördigaste trakter, nemligen Torneå-dalen allt uppför elfven; och det är icke längre bort. än att icke den kan från både den ena och den andra sidan mycket väl uppodlas och tjena till frambringande af åtminstone en del lifsmedel, särskildt till följd af de rika beten, som der finnas. Att säga, att det är ödebygd, är således icke annat än delvis rätt.

I afseende å denna ödebygd tillåter jag mig likväl meddela kammarens ledamöter, hvad de kanske känna förut, nemligen att det finnes en annan ödebygd, som både är mera öde och som är frusen nästan hela året om, och den lilla tid, den icke är frusen, är så upplödd och våt, att någon odling icke kan ifrågasättas. Det oaktadt

byggas i närvarande stund två jernvägar till det distriktet — Klon-
dyke-distriktet. Dit bygger man en jernväg från Stilla hafvets kust
och en från Canada-Pacific-banans närmaste gren. Detta gör man
på grund af de mineralrikedomar, som finnas der och som visst icke
äro outtömliga — ty ingenting är outtömligt — men ganska be-
aktansvärda, under det att kolonisation i stort icke är tänkbar för
den bygden; men den är tänkbar för Norrbotten.

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

Det förefaller mig också, som om det, att man bygger lång-
samt på Kalix-banan, men brådstörtadt här, skulle vara till fördel
för det syftemål, som mången gång och med skäl frambållits såsom
synnerligen viktigt, syftemålet att åstadkomma varaktiga försvars-
arbeten der uppe. icke sådana försvarsarbeten, som bolaget nu är
tvunget att verkställa i väntan på rikedomars tillgodogörande, utan
sådana, som äro eguade att trygga öfre Norrlands sjelfständighet
och utgöra ett värn mot fienden. Vi erinra oss alla, att hufvud-
skälet för befästningars anläggande i Norrbotten har varit det fak-
tum, att vår norra stambana närmar sig finska gränsen den ryska
till mötes. Med hänsyn särskildt till norra stambanan har man
tillmätt befästningsfrågan stor betydelse. Men vill man hafva be-
fästningarna färdiga samtidigt med att banan till Kalix blir färdig-
byggd, måste man ju bygga denna långsamt. Vill man derjemte
befordra fästningsbyggandet, då gör man befolkningen intresserad
derför och skapar af den öde bygden, så mycket sig göra låter, en mer
eller mindre — blomstrande får man kanske icke säga, men upparbetad
byggd. Då komma befästningarna som den mogna frukten och icke som
i fjor såsom den omogna, såsom fallfrukt. Således: äfven det, att man
bygger långsamt på Kalix-banan, talar för vår ståndpunkt, icke deremot.

Vidare lät på förmiddagen en ärad talare de storpolitiska strän-
garne vibrera. Han kastade fram, att det vore farligt att bygga
jernvägar i ett land. som derigenom kunde komma i beröring med
den yttersta östern, der nu nationernas öden så godt som afgöras.
Ja, det kan ju hända: men jag har egentligen aldrig hört, att jern-
vägar äro en krigsanledning. Snarare har jag trott, att, i den mån
ländernas samfärdsel genom ökade förbindelsemedel stegras och un-
derlättas, den rätta fredstanken gör sig i samma mån gällande, den
sanna fredstauke, som genombärfvar tusendens bröst, men väl icke
den, som söker sig uttryck i skiljedomstolar eller fredskongresser.
Men huru dermed än må vara, det kan vara farligt mången gång
att från det förflutna uppbesvärja andar. Det kan så lätt hända,
att, när trollkarlen slutat sin besvärjelse och anden står framför
honom och den grupp, som omgifver honom, det uppstår en viss
bäfvän. Och jag tror, att flere än en af oss kände denna bäfvän i
förmiddags, då vi sågo novembertraktaten i svepningsskrud stiga upp
ur den graf, der den bort få hvila i fred. Den är icke något sådant
minne i vår diplomatiska historia, att det varit skäl att frambesvärja
den. Och hade det kommit någon blå bok om den, ja, sannerligen
vore det icke bättre att tåga än att tala för mycket derom.

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

Det har sagts, att man skulle inom Sveriges gränser eröfra Finland åter, och i sammanhang dermed, att man förr efter lidna förluster af land ansett sig böra bygga fästningar vid gränsen mot öster. Men jernvägar äro ju icke oförenliga med fästningar. Och vi veta, att Gellivare-banan bidragit att återeröfra Sverige i en bygd, som höll på att bli finsk. Det var en vida större fara, som hotade der, än den, som någonsin kan vara förenad med Ofoten-banans byggande; det var en större fara, än som kunde afvärjas genom att i sveticeringssyfte inrätta ett seminarium i Haparanda, der de lärare, som skulle utgå till gränslandet, fingo på torg och gator höra så godt som idel finska. Men så snart Gellivare-banan byggts, blef förhållandet i bygderna der uppe ett annat. Den har befordrat arbetet för upplysning och välstånd och framför allt svensk bildning och svenskt språk i dessa nejder uppe vid polen.

Men, säger man, låtom oss ej gå längre än till Luossavaara! Vi kunna ju då föra ut malmen öfver Gellivare, om den är säljbar. Ty den har så stor titanhalt, säger man, den är så svårsmält eller tungsmält, och förädlingsarbetet blir därför dyrt. Ja, är det nu förhållandet, att den är så svår att nedsmälta, är jag rädd, att förädlingsverket vid Luleå komme att stå sig mycket slätt med denna malm och väl mycket sänre än andra, utländska förädlingsverk, som kunna uppblanda den med lättsmältare malmer. Att den ifrågasvarande malmen skulle vara så svårsmält, har för öfrigt norrmannen Brögger redan vederlagt. Men, säger någon, det är ej säkert ändå, att den kan realiseras i marknaden. Deremot säger en annan: faran är, att vi skola få ut för mycket af den, kanske icke mindre än 7,000,000 tons om året. Hvilkendera skall man nu tro? Skall man tro den, som säger, att det är fara för att vi skola få ut 7,000,000 tons om året, eller den, som säger, att det är fara värdt att vi ej få sälja sådan malm, som här är i fråga. I det afseendet kan måhända det förflutna hafva någon lärdom att meddela. Det torde hända, att några af herrarne erinra sig, hurusom under den diskussion, som år 1890 fördes i Riksdagen om inköp af Gellivarebanan, särskildt i Andra Kammaren framkom precis samma argument: det är ej säkert, att malmen går, det är farligt att göra så stora uppoffringar för en okänd framtid, det är ej så brådt, låtom oss vänta! Ja, det talet hörde man då, och nu stå vi på den punkten, att man är rädd för att bygga Ofoten-banan, just för att man vill behålla det, hvarom man då fruktade, att det ej skulle komma till stånd, god afsättning af Gellivare-malm. Här hafva ju tiderna också vexlat.

Hvad frågan om förädlingen beträffar, har en sakkunnig talare ordat om den. Han har ju sagt, att hinder ej möter för förädling inom Sverige, om i framtiden det skulle visa sig benägenhet därför och tillfälle dertill. Att minskning skulle uppkomma i inkomsterna af Gellivare-banan, är så mycket mindre troligt, som Luossavaara—Kiirunavaara-bolaget ju garanterat en viss procents inkomst af den, och som det ju redan finnes ett förädlingsverk vid Luleå samt Gelli-

vare-bolaget är intresserad af att bibehålla sin redan upparbetade marknad å Stettin — de herrar, som tro, att Kiirunavaara- och Luossavaara-malmen ej skulle vara säljbar i utlandet, böra framför allt förstå vigten af det sista argumentet, nemligen att bibehålla en redan upparbetad marknad, der man förvissat sig om, att den malm, man vill afyttra, är säljbar.

Nu har också sagts, att det icke åstadkommits tillräcklig utredning. Ja, jag gifver de ärade talare, som påstått detta, i viss mån rätt. Det har verkligen icke presterats tillräcklig utredning — nemligen af utskottet. Ty detta, som skulle hafva inlåtit sig på att pröfva kontraktsbestämmelserna och dylikt, har kastat sådant nelt och hållet åt sidan, därför att utskottets majoritet funnit sina skäl tillräckliga. Men hvad är det, som garanterar, att dessa skäl bestå pröfningen inför Riksdagen? Det kan ju hända, att de vägas på en våg och befinnas för lätta, och då hade det ju kunnat vara mycket godt att få taga till de tunga argumenten. Jag har hört dem för öfrigt i statsutskottet och förstår mycket väl, hvarför de ej kommit fram.

Jag har redan talat om de profetior, som läto höra sig år 1890 om Gellivare-banan, och huru de kommo på skam. Analogivis torde man kunna sluta sig till, att förhållandet skall blifva detsamma beträffande Ofoten-banan. Det i fjor fattade beslutet synes mig, som jag nämnt, utgöra en maning för Riksdagen att fortgå på den väg, som blifvit beträdd. Men jag skall icke nöja mig med Riksdagens auktoritet i detta fall eller med det stöd, som kan hemtas från det nyssnämnda beslutet, utan jag skall försöka att hemta stöd mot opponenter från opponenter. I fjor yttrade nemligen en ärad ledamot af statsutskottet, herr Fränckel, följande: »den framgång och förkofran i materiellt och äfven andra hänseenden, man lyckats att befordra i öfre Norrland genom jernvägsanläggningar och andra lättade förbindelser med öfriga delar af riket, särskildt genom inköpet af Gellivare-banan, mana att fortgå i samma riktning.»

Ja, jag instämmer till fullo med honom. Och just därför tror jag, att man skall vara mycket angelägen att icke låta den profetia, som i fjor uttalades af herr von Ehrenheim, blifva till sanning. Det citerades — och det är riktigt — att denne särskildt varnat för att motsätta sig koncession, därför att, om man beviljade de 40,000 kronorna, hela frågan sannolikt skulle uppskjutas på en längre tid. Det var talaren på stockholmsbänken, som särskildt framhöll detta. Ja, han gjorde verkligen allt hvad han kunde för att förvandla herr von Ehrenheims pessimistiska spådom till verklighet. Men jag vet icke, om Riksdagen bör följa honom i det afseendet, utan jag undrar, om icke Riksdagen har mera skäl att följa en annan af reservanterna, nemligen herr Bohnstedt, som i fjor sade, att genom beviljande af medel till ytterligare undersökning liksom gäfves på hand, att en jernväg från Gellivare till riksgränsen skulle byggas, eller möjligen ännu en tredje, nemligen statsutskottets

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

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

ordförande, som i fråga om Örebro—Krylbo-banan yttrade sig ungefär så: att, om man nu släppte ur händerna tillfället att bygga för statens räkning, han icke kunde förstå, huru man skulle kunna hindra enskilde att få koncession på banan, hvilket icke vore nyttigt. Dock skulle jag i detta fall nog förstå, huru det kunde hindras. Riksdagen år 1898 skulle helt enkelt sätta sitt »non possumus» mot Riksdagen år 1897. Men detta tror jag icke, att svenska Riksdagen i längden mår väl af. Och det är Riksdagens värdighet i förening med alla de bjudande praktiska skäl, som tala för banans byggande, hvilka mana mig att fortgå på den väg, som blifvit beträdd, att befordra jernvägsbyggande i Norrland.

Jag yrkar bifall till herr Tamms med flere reservation.

Herr Fagerholm: Ur någon annan än ekonomisk synpunkt kan jag naturligtvis icke yttra mig i denna fråga. Jag har försökt sätta mig in i det kontrakt, som regeringen ansett, att staten bör uppgöra med bolaget. I § 3 mom. 2 står: »Med anläggningskostnad, deri inbegripes jemväl kostnad för anskaffande af rullande materiel äfvensom ränta å statens utgifter för banan, intill dess densamma öppnas för allmän trafik, förstås icke blott den ursprungliga kostnaden vid jernvägens första anläggande, utan jemväl all annan kostnad, som derefter å jernvägen nedlägges, och icke afser allenast underhåll, utan ökar jernvägens kapitalvärde.» I kontraktet sägs, att bolaget skall betala till staten 3,8 procent på kapitalvärdet, som vid anläggningen går till ungefär 22,000,000 kronor. Med ränta i 4 år uppgår detta kapitalvärde till omkring 24,000,000 kronor. Med den kolossala trafik, som beräknats, och den stora nötning, som de dyrbara jernvägsagnarne dervid äro utsatta för, blir det naturligtvis stora utgifter för anskaffande af ny rullande materiel, sedan jernvägen kommit i gång. Dessutom tillkomma kostnader för åtskillig ny- och ombyggnad och anläggning af nya spår samt förändringar och förlängningar af sidospåren vid mötesstationerna m. m. Detta gör, att, efter min öfvertygelse, om 23 år kapitalvärdet är uppe i 40,000,000 kronor. Det heter visserligen också i kontraktet, att det belopp, som utgör skilnaden mellan bolagets efter 3,8 procent beräknade årsavgift och den ränteutgift, som förorsakas staten genom upplåning för banans anläggning, skall beräknas till banans amortering. Och om statens ränteutgift beräknas efter 3,2 procent, skulle det sålunda blifva 0,6 procents årlig amortering. Men för min ringa del kan jag icke förstå, att det skall kunna amorteras något af det ursprungliga kapitalet, 24,000,000 kronor. Ty år från år går det åt mycket penningar till denna bana, och de efter anläggningen utgifna beloppen får man väl anse amorteras först. Saken ställer sig då så, att efter 23 år har staten gifvit ut för banan 40,000,000 kronor, men amorteringen belöper sig till kanske 10,000,000 kronor. Jag är fullt öfvertygad, att amorteringen ej uppgått till så mycket. Mig synes, att det varit bäst, om bola-

get fått betala den rullande materielen och tillbyggnaderna m. m. dylikt. Då hade det blifvit afsevärdare amortering.

I § 5 har staten förbundit sig att hvarje månad frakta $\frac{1}{10}$ af hela den malmkvantitet, staten skulle åligga att under loppet af ett år frakta, alltså 100,000 tons pr månad. Den staten tillkommande ersättning skall betalas i förskott, och naturligtvis förutsättes då, att staten är tvungen att frakta dessa 100,000 tons månatligen, men inträffar trafik hinder, när fartygen ligga vid Ofoten och vänta på malmvagnar, så är det naturligt, att fartygsegarne, rederierna, vilja hafva liggedagspenningar, som för en 4,000-tonare göra omkring 50 pund om dagen. Emellertid är ju troligt, att under månaderna november, december, januari, februari och mars med den köld, som herskar vid riksgränsen, och de snömassor, som der kunna hopa sig, jernvägen icke dagligdags kan trafikeras.

Den förste ärade talaren, ordföranden på vederbörande afdelning i statsutskottet, nämnde, att denna jernväg vore »till mångens gagn och till statens fördel». Jag menar, att staten icke erhåller någon fördel af den, utan tvärtom, men att den skulle vara till stort gagn för det närmast intresserade grufbolaget. Jag missunnar visst icke detta förtjensten, men jag vill icke heller, att staten skall förlora på en affär, som blir den så dyrbar. Samme talare yttrade äfven, att ordnandet af svenska statens skogsförhållanden vore till stor fördel för landet i dess helhet. Ja, det håller jag med om. Vore det icke skäl, att svenska staten ordnade äfven grufförhållandena, så att också dessa kunde blifva till stor fördel för landet, och der-vid toge exempel från Tyskland? Naturligtvis hafva grufegarne rätt att bryta sina grufvor och deraf draga den allra största fördel, men staten har äfven rätt att anlägga jernvägar, när och huru den vill. Staten har nemligen förbehållit sig rätten att anlägga jernvägar och, om enskild bygger jernväg, inlösningsrätt dertill. Jag för min ringa del hade helst sett — och jag tror, att jag i fjor röstade för — att grufegarne sjelfva finge bygga denna jernväg.

Hans excellens statsministern sade under förmiddagens sammanträde, att herr statsrådet och chefen för civildepartementet blefve af Riksdagen komprometterad, om Riksdagen afsloge förslaget om denna banas byggande. För min del kan jag icke finna, att det skulle blifva fallet, om utskottets hemställan bifölles. Ty, mina herrar, svenska Riksdagen har gifvit sitt bifall till, att denna bana bör byggas för statens räkning, men Riksdagen har icke gifvit sitt samtycke till, att frakten skall betalas på sådant sätt, hvarom öfverenskommelse genom regeringens åtgöranden kontrakterats. Från Gellivare till Luleå betalar Gellivare-bolaget 3 kronor pr ton malm. Detta är ungefär 1,47 öre pr ton-kilometer. Af det nya kontraktet kan man icke se, hvad det här skulle blifva pr ton-kilometer. Emellertid hade svenska staten år 1896 en afkastning af Gellivare-banan af 6,35 procent med nyss angifna frakt. Nu vill regeringen, att svenska staten skall nöja sig med en inkomst af 4 procent på

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

Anläggning af järnvägen mellan Gellivare och Luleå. Således skulle staten derpå en statsbanu förlora 2,35 procent. År 1897 fraktades 800,000 i stället för från Gellivare 600,000 tons år 1896. För min del är jag öfvertygad, att afkastningen sålunda nästlidet år besteg sig till 7,35 procent i stället för till norska gränsen. 6,35 procent året förut.

(Forts.)

Jag yrkar bifall till statsutskottets hemställan.

Herr Falk: Det torde vara obestriddligt, att den fråga, som nu föreligger, är en bland de viktigaste, som Riksdagen någonsin behandlat. Byggandet af denna järnväg, Gellivare—Ofoten, är nemligen af den högsta betydelse i politiskt, militärt och ekonomiskt hänseende. Man kunde då tycka, att banan också borde betraktas från dessa synpunkter. Ur *ekonomisk* synpunkt har den också funnit en så pass mångsidig belysning, att jag icke torde behöfva i det hänseendet yttra mig. Men huru är det med den *politiska* och *militära* synpunkten? I den kongl. propositionen finnes den saken så godt som icke vidrörd, med undantag af ett temligen matt anförande af krigsministern till statsrådsprotokollet. I hvad der anförts kan jag — hvad första delen af yttrandet angår — i hufvudsakliga delar instämma; men jag beklagar, att slutet af anförandet så litet håller hvad början lofvar. I statsutskottets utlåtande är den politiska och militära delen af frågan fullständigt utesluten, med undantag af några rader i herr Bohnstedts reservation. Går man att forska efter hvad pressen haft att säga, så finner man, att äfven denna med få undantag lemnat den politiska och militära delen alldeles å sido. Äfven den föreläsare, som för några dagar sedan åtagit sig att på hotel W 6 hålla föredrag rörande den föreliggande järnvägsanläggningen, förklarade uttryckligen, att han icke ville inlåta sig på den politiska och militära delen af frågan. Det har således å alla håll förefunnits ett bemödande att undanskjuta den politiska och militära sidan. Hvad har detta berott på? Är det en öfverenskommelse att icke tala derom? Det kan det icke vara. Orsaken ligger nog djupare än så. Man har liksom instinktliskt känt, att den politiska och militära sidan är frågans *kärna*. Man har icke velat röra vid den saken; ja, man har icke *vågat* göra det. Skall under sådana förhållanden Riksdagen våga att fatta sitt beslut utan att denna fråga blifver närmare utvecklad? Jag hoppas, att så icke skall blifva förhållandet. Det var således med glädje jag åhörde siste talaren under förmiddagens diskussion, som berörde den politiska delen af frågan på ett sätt, som gaf fosterlandsvännen något att tänka på. Hans ord borde sannerligen kunna väga lika tungt som Luossavaara-malmen. Då genom detta anförande frågan emellertid redan blifvit allvarligt skärskådad från politisk synpunkt, och jag har anledning antaga, att äfven kommande talare skola ytterligare belysa den, så torde kammaren finna naturligt, att jag afstår från att vidare ingå på det ämnet. Men deremot anser jag det vara min pligt att här betrakta frågan något ur *militär*

synpunkt. Då emellertid nyss åberopade talare, liksom en talare på stockholmsbänken, berört äfven den militära sidan, kan jag fatta mig betydligt kortare, än eljest skulle hafva varit nödvändigt. Jag vill härmed emellertid icke stödja mig på egen auktoritet, utan på andras. Krigsministerns yttrande till statsrådsprotokollet är för kammaren bekant, och jag behöfver således ej vidröra det. Men jag vill åberopa en annan auktoritet, nemligen t. f. chefen för generalstaben. Jag förmodar, att herrarne icke vilja bestrida hans sakkännedom. Med anledning af den ansökan om koncession för byggande af här ifrågavarande jernväg, som 1896 framställdes af enskilde, infordrades t. f. chefens för generalstaben utlåtande, hvilket afgafs den 1 februari 1897. Detta utlåtande finnes, såsom herrarne veta, icke bifogadt den kongl. propositionen, ehuru det måhända hade varit lämpligt, att Riksdagen fått taga kännedom om detsamma. Emellertid framhåller t. f. chefen för generalstaben på ett objektivt och öfvertygande sätt, att ifrågavarande jernväg icke är för försvaret af någon nämnvärd betydelse. Det kan nemligen knappast uppkomma någon sådan situation, att denna jernväg skulle vara likbetydande med ett afsevärdt tillskott i kraft vid försvaret af öfre Norrland, men deremot skulle med densamma vara förenade många och stora olägenheter. Han framhåller därför kraftigt nödvändigheten, att jemsides med jernvägens byggande vidtagas sådana åtgärder i militärt hänseende, att de neutralisera de stora olägenheterna. Han säger — bland annat, som jag icke vill trötta kammaren med att uppläsa — följande:

»att i samma mån gränsområdet göres inbjudande till och, så att säga, förberedes för betydligare fiendtliga anfallsföretag, i samma mån blifva de till försvaret af denna trakt beräknade stridskrafter otillräckliga för sitt ändamål». Vidare anför han:

att om Luleå—Gellivare-banan utsträcker till en isfri hamn vid norska kusten, så har ett nytt politiskt och på samma gång strategiskt mål för en anfallsoperation öfver vår nordöstra gräns uppkommit». Han säger äfven: »att möjligheten för oss att försvara vårt nordliga gränsområde är beroende af att, i den mån detta område förvandlas till en för större fiendtliga anfallsföretag alltmer lockande krigsskådeplats, hvartill en mellanriksbana Luleå—Ofoten i väsentlig grad komme att bidraga — verksamma åtgärder till vårt försvarsväsendes utveckling vidtagas.» I sådant hänseende nämner han:

1) Befästningsanläggningar.

2) Sådan utveckling af vårt sjöförsvaret, att den i Norrbotten opererande försvarshärens flank och rygg genom flytande materiel och minlinier tryggas mot hafvet.

3) Ökning af fästningsartilleriet samt uppsättning af reservformationer af öfriga vapen för att tjena till ersättningstrupper i landets fästningar och till skydd för de å de särskilda krigsskådeplatserna opererande härafdelningarnas förbindelselinier.

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

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

4) Byggande af en inre jernvägsförbindelse mellan öfre Norrland och mellersta Sverige.

Intet af detta är ifrågasatt. I den kongl. propositionen är detta ämne icke ens vidrördt. Der finnas derom blott några ord i förbigående af civilministern. De återfinnas på sid. 37 och lyda så:

Uti mitt ofvan åberopade 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 — vid det förhållande, att Eders Kongl. Maj:t, med anledning af Riksdagens kamrars beslut, gått i författning om verkställandet af en fullständig utredning angående landets fasta försvar, på grund hvaraf man torde kunna antaga, att äfven försvaret af den nordligaste delen af vårt land kommer att blifva behörigen tillgodosedt — icke vara nödvändigt att såsom formligt villkor för jernvägens byggande uppställa fordran på några vissa försvarsåtgärder.

Således: nödiga säkerhetsåtgärder ur militär synpunkt äro *nödvändiga förutsättningar* för anläggandet af jernvägen till norska gränsen, men det har likväl *icke* ansetts *nödvändigt* att uppställa fordran på några vissa försvarsåtgärder. Jag har läst många motiveringar under riksdagsförhandlingarna, men aldrig har jag läst någon, som gifvit logiken en så kraftig örfil, som här är fallet. De ledamöter af statsutskottet, som önskat bifall till den kongl. propositionen, hafva icke heller vidrört den viktiga militära frågan. De synas hafva tillämpat, äfven de, den gamla satsen: »Bekymren eder icke om morgondagen.» Skall Riksdagen nu gå lika sorgglöst till väga? Jag hoppas, att så icke skall blifva förhållandet. Riksdagen har rätt att fordra utredning och förslag lika väl i viktigare som i mindre viktiga frågor, rätt att fordra, att den, som vill det *ena*, äfven vill det *andra*, och näppeligen står det väl tillsammans med representationens ansvar att åt *framtiden* öfverlemna så viktiga åtgärder, som här äro berörda. Om så skulle ske, då kan det hända, att jernvägsfrågan Gellivare—Ofoten bildar ett nytt blad i vår historia, ett blad, som måhända icke finge den rubrik, man nu smickrar sig med, eller »Norrlands kultivering», utan snarare torde komma att lyda — fruktar jag — »Huru vi förlorade Norrland». Ja, »Huru vi förlorade Norrland»! Må det tillåtas mig att med anledning af detta uttryck återkalla i minnet, huru den frågan tidigare bedömts af allmänna opinionen. Jag går då tillbaka omkring nio år till den tid, då den förra koncessionen å Luleå—Ofoten-banan gälde. Det cirkulerade då här i landet en broschyr, som väckte mycket stort uppeende; den kom på kort tid ut i flera upplagor, och man trodde sig känna dess författare. Denne författare sökte visa, huru det i en framtid skulle gå till, om den svensk-norska rege-

ringen finge sig förelagdt alternativet: krig eller afträdandet af nordliga Norrland med dess malm tillgångar och Nordenfjældske Norge med Victoriahamn och fiskerierna vid Lofoten. Han antog på goda skäl, att det alternativ, som skulle väljas, vore krig, och han uppdrager en framtidsbild öfver huru det skulle gestalta sig. Han tänker sig, att en fiendtlig flotta passerar Oresund med uppgifven destinationsort söder ut, men att denna i stället vänder norr ut och går till Victoriahamn. Den bemäktigar sig denna jemte etablisementen derstädes, samt Tromsö, Hammerfest m. fl. orter. Samtidigt vältra stora härmassor öfver Haparanda, sätta sig i besittning af Luleåelfdalen och räcka medelst Ofoten-banan handen åt flottan vid Victoriahamn och derstädes landsatta trupper. Är det någon, som vågar bestrida, att icke en sådan framtidsbild kan blifva en verklighet? Den kan så mycket hellre blifva en verklighet, som en dylik operation nu blir ojemförligt mycket lättare än för nio år sedan, sedan svenska staten sistlidne riksdag beslutit bygga jernvägen Boden—Haparanda, ett beslut, till hvilket jag, Gudi lof! *icke* bidrog, och motiven dertill finnas förvarade i Första Kammarrens protokoll.

Det säges, att Fredrik den andre fält det yttrande, att svenskarne äro ett besynnerligt folk. De hafva gjort allt för att förstöra sig sjelfva. De hafva ännu icke lyckats, men den tiden kommer nog. Måhända är profetians fullbordan närmare, än man tror. Föga kunde väl emellertid Fredrik den andre vid den tiden ana, att svenska statsmagterna mer än hundra år efteråt skulle med användande af kolossala summor bygga en militärväg direkt från grannstatens gräns till dess mest lockande anfallsobjekt. Och härmed slutar jag med den militära frågan. Det anses måhända icke opportunt att yttra sig om den *militära* betydelsen af Ofoten-banan, lika litet som om den *politiska*. Hvar och en har ju sin uppfattning. Jag för min del anser det vara mera opportunt att se faran i ansigtet och inrätta sig derefter än att, efter exemplet af haren, som gömmer hufvudet i busken, inbilla sig och andra, att faran icke existerar, derför att man undviker tala om den.

Jag skall äfven med några korta ord beröra frågan om »Norrbottnens kultivering». Det låter ju mycket vackert detta, att det öfre Norrbotten skulle förvandlas till odlad bygd, med en burgen befolkning, och till en landsdel, der industri, handel och näringar blomstra. Man säger till och med, att Ofoten-banan »skall lyfta och befordra utvecklingen och välförhållandet hos hela provinsen Norrbotten»; man föregifver, att emigrantströmmen skall vändas från Amerika till nordligaste Norrbotten, och man kastar till och med en skärf åt de militära intressena och påstår, att genom befolkningens ökning beväringsskatternas numerär skulle så höjas, att försvaret af Norrland derigenom väsentligt vunnit i styrka. Ja, detta allt är lätt att säga, men icke så lätt att bevisa. Man har icke heller ens försökt det. Inga fraser, huru vackert de än låta, kunna emellertid bortskymma det faktum, att den del af Norrbotten, som Gellivare—

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

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

Ofoten-banan genomlöper, icke någonsin kan förvandlas till odlad bygd i den mening, här är i fråga. Sedan jernvägen passerat Luossavaara, höjer den sig öfver skogsgränsen och går oafbrutet genom en öde fjellöken, der icke finnes något byggnadsvirke, icke bränsle och icke ens så mycket matjord, som behöfves för att täcka jernvägsbankens sidosluttningar, ja, der det knappast finnes några af de vilkor, som äro nödiga för mensklig existens. Till och med en så deciderad anhängare af jernvägens byggande som den föreläsare på hotell W 6, hvilken jag nyss citerade, förklarade uttryckligen, att »om jordbruk kan här aldrig blifva tal», men väl tillade han, att boskapsskötsel der skulle kunna bedrivas. Han glömde dock att lära oss, huru det skulle gå till att drifva boskapsskötsel i nämnvärd utsträckning utan jordbruk. Det kan nog hända, att det i Torneå-dalen finnes förutsättningar för boskapsskötsel, ehuru väl säkerligen i mycket liten skala, men jernvägen genomlöper icke Torneå-dalen, utan går långt derifrån. Det blir nog en sanning, hvad en annan föreläsare, som höll sin föreläsning för några dagar sedan på hotell Phœnix, sade, då han antog, att det möjligen skulle vid Luossavaara uppstå ett samhälle med omkring 5,000 personers folkmängd. »Detta samhälle», tillade han, »af 5,000 personer, hvilket väl småningom skulle kunna växa med ytterligare några tusen, skulle vara så godt som hela behållningen för Norrbottens uppodling och kultur af jernbanebyggnaden och malmexporten».

Det finnes emellertid otvifvelaktigt delar af Norrland, som äro mottagliga för den kultur, man ställer i sigte och som jag lika väl som någon annan vill tillgodose; men dessa delar ligga icke norr om polcirkeln, utan söder derom, och skulle det sättas i fråga att bygga en bana från öfre Norrbotten, exempelvis öfver Jockmökk—Arvidsjaur—Åsele—Östersund—Herjeådalen, en bana, som skulle skära alla de stora floddalarne, från och med Lule elf till och med Indalselven, så skulle saken visserligen ställa sig helt annorlunda, än hvad nu är fallet. En sådan inre jernvägsförbindelse, som derjemte för försvaret vore af stort värde, skulle utan tvifvel verksamt befordra Norrlands uppodling. Om en dylik bana ifrågasattes, skulle måhända många af de stämmor tystna, som nu icke vilja vara med om Gellivare—Ofoten-banan. Man skulle då förstå, att frågan verkligen gälde *Norrlands kultivering* och icke något annat. Nu åter tror man sig förstå, att det är något annat, som i sjelfva verket äsyftas, men för hvilket kultiveringen får tjena som skytt.

Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr von Ehrenheim: Då jag vid sista riksdagen hade ordet i denna fråga, yttrade jag, att statsmagterna icke borde motsätta sig koncession på en jernbana mellan Luleå och Ofoten, och jag uttalade tillika, såsom en talare i dag har erinrat, mina farhågor, att om Riksdagen biföll den kongl. propositionen om ett anslag för undersökningar, skulle den viktiga frågan blifva uppskjuten till en allt för

aflägsen framtid, men jag sade vid samma tillfälle också, att om frågan vore att besluta anläggandet af denna bana såsom statsbana och dertill anvisa ett belopp, som innebure garanti för dess fortsättande, skulle jag gerna biträda ett sådant beslut. Just en sådan fråga är det, som nu föreligger, och deraf följer också, att jag med nöje biträder och yrkar bifall till Kongl. Maj:ts proposition. Hans excellens statsministern sade mot slutet af sitt anförande, att det här gälde att lyfta en hel provins och tillgodogöra dess tillgångar. Ja, mina herrar, det gäller just detta stora, fosterländska ändamål, och dertill kommer, såsom en annan talare erinrat, att frågan nu ställt sig så, att antingen skall denna bana byggas såsom statsbana eller också skall icke någon bana byggas, hela denna provins lemnas såsom en ödemark och enskilda män förhindras att tillgodogöra sig sin egendom genom det enda medel, hvarigenom det kan ske och som inom hela det öfriga Sverige är medgifvet. Detta, mina herrar, är en fråga, i hvilken rättvisa och billighet icke hafva så litet att betyda, och dessa två stora moment i samhället få icke lemnas å sido.

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

I statsutskottets betänkande förekommer en mängd små betänkligheter mot banan, betänkligheter af praktisk art, hvilka blifvit på ett segerrikt sätt ur praktisk och teoretisk synpunkt bemötta af åtskilliga talare. Men för mig har denna diskussion en principiell betydelse, som jag icke kan underlåta att fästa kammarens uppmärksamhet på. Den har visat, huru olämpligt det är att Riksdagen skall söka bestämma, huru många mil jernväg, som få anläggas på ett år i vårt land, huru olämpligt det är, att Riksdagen lägger sig i, om beställningen af rullande materiel behöfves i så stor myckenhet, att möjligen någon beställning kan förirra sig till utlandet; den har vidare visat, huru olämpligt det är, att Riksdagen skall lägga sig i huru den enskilda företagsamheten skall tillgodogöra sig enskildas tillgångar och bestämma, om de få utföras såsom råvara eller om de skola förädlas inom landet. Utskottets ömhet om grufegarne, då det icke velat medgifva malmens utförsel, förrän ett pris kan erhållas, som Riksdagen finner tillfredsställande, är verkligen rörande, men det skulle kunna hända, att »medan gräset växer, dör kon». Det statshushållningssystem, som af statsutskottet framstälts, har blifvit på ett segerrikt sätt vederlagdt i sina praktiska följder af en mängd här uppträdande talare, och för mig har det varit en glädje, att åsikter, som enligt min öfvertygelse äro principiellt origtiga, också fallit från den praktiska synpunkten.

Två talare hafva framför allt betonat den politiska faran att anlägga den ifrågavarande jernvägen. Jag her då att få säga, att det enligt min öfvertygelse är en stor fara att underordna fredens intressen under krigets eventualiteter till den grad, att man icke skulle våga befordra de förra, därför att man fruktade de senare. En större synpunkt omfattades dock af ingen mindre autoritet än Riksdagen sjelf. då den i skrifvelsen till Konungen förlidet år yttrade, att ett vilkor för ett framgångsrikt försvar af Norrland vore, att der finnes

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

en talrik, burgen, bofast befolkning, som kan uppställa en större truppkontingent än för närvarande. Det är i politiskt och militäriskt afseende af ojemförligt mycket större vigt att finna ett befolkadt, odladt och välmående Norrland än att vidtaga direkta åtgärder för dess försvar. Detta är enligt mitt förmenande den stora och sanna åsigt, som i denna fråga bör göra sig gällande och som icke utesluter, att de åtgärder, som från militärsynpunkt må vara nödvändiga, komma under öfvervägande, och jag vågar påstå, att Riksdagens sätt att behandla försvarsfrågor under senare tid har ådagalagt, att, om ändamålsenligheten och behovet af föreslagna åtgärder uppvisas, Riksdagen då icke vägrar att dertill lemna sin medverkan. Det ligger icke det ringaste tvifvel, att icke den största faran för Norrbotten är att lemna Norrbotten i ett sådant skick som det, hvaruti denna landsdel skulle vara och förblifva, om icke odling och industri der framkallades. Men ett oeftergifligt vilkor derfor är jernvägar, och främst af alla står den jernväg, om hvilken Kongl. Maj:t nu har framställt proposition. Lika med den siste talaren anser jag, att Riksdagen står inför en af de viktigaste frågor, den haft att behandla, och detta icke blott derfor, att det gäller en stor, hittills åsidosatt provins, utan äfven derfor, att det gäller att skipa rättvisa mot svenska medborgare, en grundsats, som aldrig kan förbises, utan att det kommer att straffa sig.

Jag anhåller om bifall till Kongl. Maj:ts proposition med de modifikationer deri, som herr Tamm m. fl. föreslagit i sin reservation.

Hans excellens herr ministern för utrikesärendena greve Douglas: Jag har begärt ordet med anledning af den näst siste talarens anförande. Jag antager dock, att den värde talaren sjelf icke ifrågasatt, att jag från denna plats skulle taga åt mig och till besvarande upptaga, hvad en anonym och endast inför tryckfrihetslagen ansvarig broschyrförfattare för omkring nio år sedan yttrat; men då den värde talaren tagit den af honom omnämnda broschyren till utgångspunkt för strategiska och politiska angrepp mot regeringens jernvägsproposition och samma politiska och strategiska skäl dessutom anförts från flera andra håll, har jag — som tyckt mig finna, att i allmänhet dessa argument, om ock indirekt, dock i sista hand äro rigtade mot en grannstat, med hvilken vi befinna oss i vänskapligt förhållande och som senast under sist förflutna år visat oss otvetydiga bevis på sympati och förtroende — icke kunnat underlåta att inlägga en gensaga mot dessa argument.

Det är ju helt naturligt, att, då en stat såsom Sverige under flera årtionden försummat sitt fasta försvar, denna stat nu, när de pekuniära resurserna det tillåta och sedan en ny arméorganisation blifvit genomförd, börjar tänka på att anlägga befästningar på strategiska punkter i olika delar af landet, liksom att regeringen framlägger proposition om sådana anläggningar. Dylika befästningar

böra icke kunna hos utländska magter väcka något misstroende, ty att de blott hafva karakteren af försvarsverk och af stödjepunkter till neutralitetens upprätthållande ligger i öppen dag. Dessutom måste ju hvarje stat hafva både rättighet och skyldighet att sörja för sitt försvar, och om föregående generationer underlåtit uppfylla hvad dem ålegat i sådant hänseende, är det så mycket nödvändigare för den nuvarande att söka taga igen hvad som försummats.

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

Derför har jag också med djupt beklagande bevittnat, att regeringens förslag om påbörjande af befästningar på Gotland och till skyddande af Göteborgs inlopp icke vunnit större understöd från Riksdagens sida, och jag kan icke neka till, att det synes mig ligga en viss motsägelse i de upprepade klagomålen öfver att regeringen icke vidtagit någon åtgärd för anläggandet af befästningar vid Boden, då dess förslag om andra befästningar, som äro minst lika nödvändiga, efter all sannolikhet komma att förkastas. Men lika djupt skulle jag beklaga, om Riksdagen, när den frågan kanske redan nästa år kommer före, skulle förkasta regeringens förslag om en befästning i öfre Norrland.

Befästningar äro emellertid en sak för sig, i dag hafva vi att tala om jernvägar. Jernvägar äro liksom alla andra förbättringar i kommunikationsväsendet vår tids stora kulturbärare, och med kultur följer fred, ty just genom den fredliga samfärdseln nationerna emellan aflägsnas bäst de anledningar till misstroende och fiendskap, som förut så ofta förekommit äfven mellan grannstater, just derför att de icke tillräckligt känt hvarandra. Af dessa hänsyn kommer jag också alltid att söka kraftigt befordra möjligheterna till förbättrade och snabbare kommunikationer med vår östra granne, öfvertygad, som jag är, att derigenom befordra fredens verk, och detsamma gäller äfven angående våra förbindelser med Norge. Att, såsom i dag här skett, angripa ett jernvägsförslag, sådant som det föreliggande, med militäriska, strategiska och politiska skäl, det är att beröfva jernvägen dess karakter såsom fredligt företag till industriens och näringarnas förkofran och att samtidigt åt den på dagordningen stående frågan om det fasta försvarets reorganisation med tv åtföljande framtida befästningar vid Boden gifva en udd, som alldeles icke är motiverad af den politik, vi föra.

Af nu angifna orsak har jag velat inlägga en gensaga mot det sätt, hvarpå de två frågorna här sammanbundits. Befästningsfrågan kommer alltid att få mitt liksom öfriga regeringsmedlemmars kraftiga understöd, men samma förhållande eger rum med afseende å jernvägarne; för begge frågorna hvar för sig synes mig tillräckligt goda skäl föreligga för att de icke behöfva sammanbindas med hvarandra.

Herr Lundström: Då så många talare redan uppträdt i denna fråga, skall jag blott i korthet nämna några af de skäl, som varit bestämmande för det votum, jag kommer att afgifva.

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

Hvad först och främst den militära sidan angår, kan jag icke underlåta att beklaga den ofullständiga och knapphändiga utredning härom, som finnes i den kongl. propositionen. Det hade ju kunnat väntas, att då statsrådet och chefen för civildepartementet i fjol framhållit, att en nödvändig förutsättning för anläggandet af jernväg mellan Gellivare och riksgränsen vore, att nödiga säkerhetsåtgärder ur militär synpunkt vidtoges, att för uppfyllandet af denna förutsättning några andra åtgärder hade blifvit vidtagna än tillsättandet af en befästningskomité. Detta kan väl ej anses vara någon tillfredsställande utredning derom, att försvarets intressen i frågan blifvit tillgodosedda.

Vidare äro undersökningarna af malmens beskaffenhet icke så fullständiga, som önskligt hade varit. Sådana undersökningar hafva visserligen utförts af geologen Lundbohm, och dessa visa, att, så vidt man kan beräkna, tillgången på malm ofvan Luossajärvis vattenyta uppgår till 233 millioner ton samt att malmens mäktighet synes aftaga mot djupet. De hafva vidare visat, att malmens fosforhalt i hög grad varierar, så att den knappast kan sorteras efter fosforhalten samt att tillgången på fosforfattig malm är mindre, än som förut antagits. Deremot saknas all utredning om malmens reducerbarhet. Jag har åtminstone icke kunnat finna någon upplysning härom i de framlagda handlingarna. Det hade dock varit önskligt, att sådana reduktionsförsök gjorts åtminstone i någon mindre skala, så att man fått någon aning om, huru malmen förhåller sig vid smältning. I fråga om en vanlig malm kunde visserligen en sådan utredning varit mindre behöflig, men denna malm är af helt annan beskaffenhet än någon hittills begagnad malm. Den är så ytterligt tät, fast och hård samt derjemte titanhaltig, att jag fruktar, att kolätgången vid dess tillgodogörande skall blifva synnerligen stor.

Jag anser vidare, att den utredning, som hittills lemuats om möjligheterna att inom Sverige tillgodogöra sig denna malm, icke är tillfredsställande; kommerskollegium har i sitt i kammararen utdelade yttrande ansett, att det icke skulle vara möjligt att inom landet använda malmen, åtminstone icke till tackjern, och chefen för kommerskollegium har under förmiddagens lopp i kammararen ytterligare kraftigt betonat detta. Jag känner för litet till de fraktförhållanden, hvarpå kollegiets utlåtande hufvudsakligen är grundadt, för att kunna yttra mig om dem, men jag anser, att det skulle hafva varit af vikt, om några praktiska hyttingeniörer fått tillfälle att deri yttra sig. De af kammararens ledamöter, som voro närvarande vid professor Sjögrens föredrag i förgår,ingo kännedom om en beräkning öfver tillverkningspriset vid Boden å icke allenast tackjern, utan äfven å göt, balkar, skenor etc., uppgjord, såsom der äfven tillkännagafs, icke af herr Sjögren sjelf, utan af en af våra mest skickliga och dugliga hyttingeniörer. Denna beräkning visade ett tillverkningspris, som var vida lägre. Hvar och en, som tager kännedom om de uppgifter, som ligga till grund för beräkningen,

skall äfven finna, att prisen på de deri ingående posterna tilltagits ganska höga, så att beräkningen nog kan anses gifva en *Anläggning af en statsbana från Gellivare till norska gränsen.* maximisifra å tillverkningskostnaden. (Forts.)

Herr Åkerman antydde också, att det skulle varit, om icke ett falsarium, så åtminstone en förvillande uppgift, som lemnats af den nämnde ingenjören, då han jemfört å ena sidan tillverkningsprisen vid Boden å tackjern, göt balkar, skenor, stångjern, plåt o. s. v. och å andra sidan det år 1897 i Rheinland Westphalen gällande försäljningspriset å samma produkter. Enligt herr Åkermans åsigt borde till förnämnda pris hafva lagts tull och frakt, men jag ber att få erinra om, att den ifrågavarande uppgiften i sjelfva verket icke innehåller något annat än en jemförelse mellan tillverkningsprisen här i Sverige och försäljningsprisen i Rheinland Westphalen, och det är fullkomligt omöjligt att af uppgiftens innehåll draga den slutsatsen, att meningen varit den, att varorna skulle kunna säljas i Rheinland Westphalen för samma pris utan påläggande af tull och frakt.

Emellertid, om så är förhållandet, att någon förädling af malmen icke kan ega rum i Norrbotten, kan jag icke annat än ytterst djupt beklaga detta, då jag ej kan finna, huru malmbrytningen i så fall skall kunna för Norrbotten medföra särdeles stora fördelar i fråga om kultur och uppodling. De förhoppningar, man derom hyst, måste då antagas vara i hög grad öfverdrifna. Tillskottet i befolkning blir ingenting annat än ett antal grufarbetare, kanske ett par tusen, med deras familjer. Dessa skola visserligen hafva sina förnödenheter, men jag befarar, att det mesta, som de behöfva, kommer att hemtas vester ifrån och att någon ökad industri inom Norrbotten derigenom icke skall uppkomma. Det kan icke vara annat än sorgligt, om så blifver förhållandet. I så fall kan landet i dess helhet icke heller draga någon särdeles nytta af företaget, och äfven för Norrbotten i och för sig blifver gagnet ganska måttligt. Helt anorlunda skulle saken ställa sig, om malmen kunde i större eller mindre grad tillgodogöras inom provinsen. Då skulle en verklig industri der uppstå, och äfven en hel del af de öfriga fördelar, man hoppats erhålla genom jernvägens anläggande, kunna med hög grad af sannolikhet påräknas.

Hvad vinner landet egentligen genom en blott malmexport? Man får en liten inkomst för hvarje år, dock icke så afsevärdt stor. Man får i detta fall icke tala om belopp sådana som sex till sju millioner kronor, ty större delen deraf går åt till kol, räntor och hvarjehanda annat, som behöfves och utan tvifvel kommer att införas från utlandet öfver Ofoten.

Ännu en sak anser jag icke vara tillräckligt behandlad och utredd, nemligen frågan om den inverkan utförseln af så mycket malm kan hafva på mellersta Sveriges jernhandtering. Många anse, att denna fråga berör endast ett obetydligt privatintresse, blott några bruksegares större eller mindre inkomster och intet vidare. Jag ber

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

dock att häremot få erinra om, att denna mellersta Sveriges jernhandtering är en hufvudnäring i de flesta af mellersta Sveriges provinser, en näring, till hvilken en stor del af befolkningen inom dessa provinser är hänvisad för sin existens. Kommerskollegium har visserligen i sitt utlåtande öfver herr Lundbohms skrift framhållit, att mellersta Sveriges jernhandtering ingenting skulle hafva att befara af denna export, därför att tillgången på fosforfattig malm i Luossavaara och Kiirunavaara vore mindre, än man förut antagit. Äfven om så är förhållandet, vill jag påminna om, att tillgången på dylika malmer i mellersta Sverige också är jemförelsevis ringa och i aftagande samt visst icke outtömlig. Denna del af landet blir också därför mer och mer hänvisad till att använda mera fosforrika malmer, som endast kunna tillgodogöras på basisk metod. Detta framgår äfven deraf, att då tillverkningen af basisk götmetall år 1893 uppgick till 23,500 ton, hade denna tillverkning år 1896 uppgått till 61,700 ton, således nära tredubblats. Ja, säger man, saken är i alla fall icke så farlig, ty om det jern, som produceras af den exporterade malmen, skall kunna upptaga täflan med det svenska jernet, måste det tillverkas med träkol, och i utlandet har man icke annat än stenkol att använda. Det är väl sannolikt, att de olika kolslagen utöfva någon inverkan, men jag får likväl erinra om, att genom den basiska metodens användning i utlandet har redan nu ett mycket starkt tryck utöfvats på den svenska jernhandteringen, och detta tryck måste naturligtvis blifva ännu mycket större, då stora mängder af för basisk metod lämplig, rik malm komma att bli tillgängliga. Man synes därför hafva kunnat vänta, att en fullständig utredning rörande denna fråga verkstälts samt att målsmännen för mellersta Sveriges jernhandtering, jernkontoret och dess fullmäktige, blifvit hörda i en så vigtig fråga, innan beslut deri fattades.

Jag skall icke längre uppehålla kammarens tid, utan på grund af hvad jag och föregående talare på samma sida anført, får jag anhålla om bifall till utskottets hemställan med den af herr Bohnstedt föreslagna motiveringen.

Herr Björnstjerna: Flera gånger i dag har redan blifvit framhållet, hvad Riksdagen förlidet år uttalade, nemligen att fortsättandet af Luleå—Gellivarebanan fram till vesterhafvet skulle blifva af betydande ekonomisk vikt för det öfversta Norrland, till nytta för hela landet och äfven utgöra ett godt bidrag till Norrlands försvar. Åtskilliga röster hafva dock här hörts påstå, att det icke skulle ligga någon sanning häruti, men i Riksdagens skrifvelse till Konungen står det dock så, och jag kan icke annat än anse denna skrifvelse vara af vida större betydelse än de enskilda röster, som här höjt sig för en motsatt uppfattning. Alla de betingelser, Riksdagen i skrifvelsen bestämt för byggandet af ifrågavarande bana, har regeringen också på det mest fullständiga sätt lyckats åstadkomma, äfven sådana, som föreföllo mig omöjliga att ernå, såsom

garantien för att malmbrytningen icke skulle komma att minskas. Genom föreskrifterna om att grufbolaget till säkerhet för uppfyllandet af sina åtagna förbindelser skall i bankinrättning deponera en betydande summa, lemna inteckning i bolagets egendom o. s. v., hafva, efter hvad jag kan finna, så fullständiga garantier som möjligt åstadkommits. Riksdagen behöfver icke befara, att staten på denna jernväg skall förlora ett enda öre, vare sig i kapital eller ränta, eller, med andra ord, staten får den alldeles till skänks. Om en del år är kapitalet återburet, och jernvägen skall då ganska sannolikt blifva betydligt inbringande.

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

(Forts.)

Jag har då icke kunnat annat än med förvåning se, att statsutskottet med så stor majoritet afstyrkt Kongl. Maj:ts proposition. — De få skäl, utskottet anfört för detta afstyrkande, hufvudsakligen blott dessa, att jernvägsanläggningen skulle draga allt för mycket arbetskrafter från de öfriga delarne af landet och att våra verkstäder skulle vara så upptagna, att de icke kunde under den närmaste tiden mottaga vidare beställningar, de hafva blifvit fullständigt bemötta af hans excellens herr statsministern och flere andra talare. Jag skall därför icke fästa mig vid dessa utskottets skäl.

En motionär och ett par reservanter inom utskottet hafva ansett, att det skulle ligga i Sveriges sanna intresse att bygga jernväg endast från Gellivare till Luossavaara för en kostnad af cirka tio millioner kronor, hvartill komme utgifter på ytterligare åtta millioner för ombyggnad och förstärkning af jernvägen från Luleå till Gellivare. Vidare skulle frakterna sättas så låga, att man kunde möjliggöra malmens forsling hela den 309 kilometer långa vägen från de vestra bergen till Luleå för att antingen derifrån utskeppas eller, så vidt möjligt, derstädes förädlas. Man skulle således släpa malmen dubbla afståndet för att komma till en större delen af året tillfrusen hamn i stället för att frakta den till Ofoten, derifrån öppna kommunikationer finnas hela året och dessutom vägen till England och Holland, som köpa den mesta malmen, är betydligt både kortare och billigare än från Luleå. Och för att ernå detta makalösa resultat, skulle man, efter hvad kommerskollegii utredning tydligt ådagalägger, göra både den gamla och den nya jernvägen rent af förlustbringande.

Ett så ruinerande företag kan jag åtminstone icke tillstyrka. Det skulle vara ungefär lika praktiskt som att försöka flotta våra timmerstockar uppför elfvarne i stället för att låta dem gå utför. Och när så denna märkvärdiga jernväg för tio millioner vore byggd, skulle det kunna hända, att man icke hade någonting att transportera på den, därför att grufegarne icke funne det vara någon uträkning att bryta malm för att med förlust frakta den ned till Luleå.

Afvogheten mot att unna Norge någon del af vinsten synes hafva betydligt inverkat på flera ledamöter. En talare, som hade ordet på förmiddagen, förklarade sålunda, såsom skäl för afslag, att jernvägen skulle framkalla en stor industriell verksamhet i Norge,

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

som skulle komma att förtjena mycket penningar på våra malmer; att banan skulle gifva ett allt för kraftigt uppsving åt den norska handelsflottan o. s. v. På samma gång framhöll han så väl i sin motion, som nu på förmiddagen, att det skulle ligga en stor fara deri, att Norge kunde när som helst spärra banan, denna bana, som skulle för Norge vara så inbringande. Försigtigtvis förteg talaren, hvart det då skulle taga vägen med den stora vinsten, som skulle tillfalla Norge. — För öfrigt kan jag icke se något skäl, hvarför icke svenska fartyg skulle kunna föra malm från Ofoten lika väl som norska fartyg nu till öfvervägande del frakta malmen från Luleå.

Tvärtom är det mer än sannolikt, att, i händelse malmen föres ut öfver Ofoten, våra rederier också skola skaffa sig sådana fartyg, som med fördel kunna transportera malmen, och de skola så mycket hellre göra detta för en trade, å hvilken de kunna fortsätta hela året om, än för en, der fartygen endast några månader om året kunna användas för malmtransport. De stora, så mycket prisade industriella företag, som till drifkraft skola använda våra forsar, och ingen kan mer än jag önska, att dessa blefve en verklighet, dessa blifvande stora förädlingsverk må väl kunna från Gellivare erhålla malm i tillräcklig myckenhet och ej behöfva släpa millioner tons den dubbelt så långa vägen från Luossavaara. Det finnes väl icke den ringaste utsigt att med ekonomisk fördel förädla malm från Luossavaara inom landet, och kunna vi förädla någon del af Gellivaremalmen, är det vackert så. Den andra kan man tryggt låta gå andra vägen.

Man har mycket talat om, att Luossavaara och Kiirunavaara malmberg endast skulle innehålla 253 millioner tons malm; detta vore icke någon så betydande kvantitet, säger man; förrådet vore snart uttömdt, och så vore vi af med vår malm. Man har dock icke nämnt, att denna kvantitet är hvad som ligger ofvanför sjöns höjd; man har icke kunnat beräkna allt, som finnes djupare ned, och enligt den sakkunnige geologens uppskattning, uppgår detta till ofantliga kvantiteter. Skulle vi i fråga om våra öfriga bergslager endast beräkna den malm, som finnes ofvan jord, så finnes sannolikt icke mycket kvar. Det mesta ligger nog under jorden der lik-som här.

Hvad som kunnat göra mig tveksam har varit min fruktan att skada Gellivarebolagets intressen, men denna tvekan häfdes, då jag fann, att Gellivarebolaget gjort sig solidariskt med det nya bolaget och garanterat dess förbindelser. Hvad särskildt den så viktiga jernstillverkningen inom det öfriga landet beträffar, skulle jag, så vida jag kunde anse densamma på det ringaste sätt hotad genom denna jernväg, visserligen icke förorda anläggningen. Men det har så tydligt blifvit af sakkunnige visadt, att den exporterade malmen komme att förädlas genom koks samt att det sålunda vunna jernet icke vore af beskaffenhet att kunna konkurrera med det, som enligt

den gamla svenska metoden tillverkas här i landet. Mycket farligare tror jag det blefve för vår nuvarande jernstillverkning, om de mycket omtalade stora jernförädlingsverken tillskapades inom landet med tillhjälp af vattenkraft och elektricitet. Jag föreställer mig, att bruksegarne då skulle i långt högre grad blifva lidande, än om malmen utföres till främmande länder, hvilka nog i alla fall lära förskaffa sig all den malm, de behöfva, och oberoende af vår malm-export komme att tillverka precis lika mycket jern. Det synes mig då, att vi lika väl som andra kunna få draga fördel af att sälja en malm, som hittills legat alldeles värdelös, men på hvilken vi nu skola kunna förtjena milliontals om året, af hvilken förtjenst jag mycket gerna unnar Norge att få någon del. I förmiddags talades mycket om de politiska faror, vi genom denna banas anläggande ädroge oss. Jag har förgäfves sökt tänka mig, hvilka faror dessa skulle vara. Herr Ljungberg sade visserligen, att Norge skulle kunna utarrendera Ofotens hamn till ryssarne, på samma sätt som kineserna till dem utarrenderat Port Arthur, och detta hade herr Björnsson tillstyrkt. Härtill ber jag få svara, att för det första äro vi icke några kineser och skola icke tillåta hvem som helst att under en eller annan förevändning taga våra hamnar och fästningar; för det andra är det ännu icke herr Björnson, som är kung i Norge, utan det lär vara vår egen kung, som bestämmer, huruvida Ofoten bör utarrenderas till Ryssland eller icke. Herr Ljungberg hotade äfven med, att Ryssland i händelse af krig skulle landsätta en armécorps i Ofoten. Det vore ett bra besynnerligt företag, men jag skulle i så fall skatta oss lyckliga öfver att denna armécorps sändes till det aflägsna Ofoten i stället för att landsättas utanför Stockholm, som ligger så mycket närmare Ryssland, eller på någon annan öppen punkt af vår egen kust. Kan det vara allvar med yrkandet, att, om denna jernväg kommer till stånd, en fästning måste anläggas i Norrbotten på gränsen till Norge för den högst osannolika händelse, att ryssarne skulle tänka sätta trupper i land vid Ofoten? Långt nödvändigare vore väl då att befästa våra många öppna hamnar vid Östersjön, der jernvägar utlöpa och der det för Ryssland vore vida fördelaktigare att göra landstigningsförsök. Alla dessa punkter borde vi väl befästa, innan vi behöfde tänka på Ofoten, hvilken sannolikt är den sista punkt, der ryssarne i händelse af krig komme att landsätta trupper. Herr Falk hade äfven flera anledningar till oro; han ansåg, att den politiska frågan vore kärnpunkten med afseende å denna jernväg. Jag kan sannernligen icke dela hans åsigt i detta fall, lika litet som i många andra, der han uttalat sin mening. Han klandrar skarpt regeringen därför, att denna nu icke framlagt t. f. generalstabschefens för några år sedan afgifna yttrande, hvilket åtföljde Kongl. Maj:ts proposition vid förliden riksdag och som jag då hade fägnaden att utförligt bemöta. Man kan väl icke begära, att regeringen alla år skall framlägga precis samma handlingar för Riksdagen. I detta mycket märkvär-

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

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

diga utlåtande framstälde t. f. generalstabschefen, såsom här omförmäldes, vissa villkor för byggandet af denna jernväg. Vi skulle skaffa oss en flotta, nog stark att beherska Bottuiska viken — några dagar förut hade dock krigsministern här förklarat sig anse detta vara omöjligt — vi skulle för en kostnad af 9 millioner anlägga en fästning vid Boden, vi skulle uppsätta reservtrupper öfver hela landet, och slutligen skulle vi bygga en jernväg, som herr Falk äfven nu förordade, från Boden genom lappmarken till Östersund, en sträcka af 50 mil. Visserligen skulle Ofotenbanan löpa genom obefolkade trakter, men att lägga en 50-mils bana genom lappmarken, der det icke ens finnes malm att transportera såsom här, tror jag sannerligen vara ett företag, som skulle befinnas vara ruinerande. Detta ansåg emellertid t. f. generalstabschefen vara ett bland villkoren för jernvägens byggande till Ofoten.

Jag återkommer till hvad som i förmiddags yttrades af herr Sæve och helsades med bravorop om den stora fara, som hotade oss från vår östra granne, och till hvad samme talare nämnde om novembertraktaten. Af nu lefvande torde väl knappast någon vara så invigd som jag i allt hvad som föregick och efterföljde dess avslutande. Jag var då adjutant hos konung Oscar I och anställdes som uppvaktande hos general Canrobert, då han var här, vid hvilket tillfälle novembertraktaten hufvudsakligen beslöts. Jag fick då en god inblick i de här medverkande orsakerna. Ganska obetydliga anledningar kunna ibland hafva allvarliga följder. Den första anledningen var en bok, utgifven af dåvarande riksdagsmanuen i borgareståndet herr Lallerstedt, med titel »La Scandinavie, ses craintes et ses espérances». Det var i denna bok, som först framställdes de hotande tilltag vi kunde vänta från Rysslands sida, med anledning af Rysslands föregifna behof af en isfri hamn på Norges kust. Dertill kom publicerandet i de Schinkelska minnena af det så kallade familjefördraget mellan Alexander I och Carl Johan, något som tidningarna och, om jag minnes rätt, särskildt Aftonbladet togo upp och gjorde en stor affär utaf, och hvaraf jag kan säga att konungen fann sig ganska obehagligt berörd. Det hufvudsakligaste skälet var emellertid de öfverdrifna förhoppningar man gjorde sig om hvad Sverige skulle kunna vinna på alliansen med vestmagterna, som då voro i krig med Ryssland. Såmedelst lät konung Oscar förleda sig till det obetänksamma steget att avsluta denna traktat, som aldrig varit oss till något gagn och aldrig kommer att blifva det, men på det högsta förbittrade vår mäktige östra granne emot oss. Lyckligtvis blef fred slutet mellan vestmagterna och Ryssland, men det såg ett ögonblick hotande ut att vi skulle blifva indragna i kriget. Några få år derefter skickades jag såsom militärattaché till Petersburg och sedermera kom jag dit såsom minister. Under min långvariga vistelse der hade jag rikt tillfälle att erfara, hvilket obehagligt intryck denna novembertraktat hade gjort. Ännu mot slutet af 60-talet voro de ryska tidningarna ofta fulla af bittra

anfall emot oss, då deremot före traktatens ingående förhållandet hade varit mycket godt. Detta är nu länge sedan, förhållandena äro nu goda, vänskapliga och förtroliga, och det smärta mig att ständigt höra sådana utfall, som om vi nödvändigt måste anse Ryssland såsom en granne ständigt betänkt på att bemäktiga sig vår egendom. Det gläder mig att kunna tro och hoppas, att jag i någon mån kunnat bidra till undanrödjandet af de missförhållanden, som egt rum, och jag får lof att säga, att från ryska statsmäns sida fann jag alltid det allra vänligaste tillmötesgående. Jag har äfven från de mest framstående dåvarande ryska statsmän mer än en gång hört, att aldrig från deras sida något sådant varit påtänkt, som af oss förutsattes och låg till grund för hela denna traktats afslutande. Om nu, såsom man föreställer sig, Ryssland är i behof af en isfri hamn vid Ishafvet, behöfver det alldeles icke gå utanför sina egna gränser för att finna en sådan. Tre mil från norska gränsen ligger den stora och djupa Peisefjorden, hvarom mer kan läsas i den norske professorn Friis' intressanta resa. Der finnas för öfrigt flera andra sådana hamnar längs Murmanskusten. Friis yttrar om Peisefjord, att den utgör en vida bättre hamn än hamnarna både vid Vardö och Vadsö vid Varangerfjorden och är lika isfri. Så framt nu ifrågavarande jernväg bygges, föreställer man sig, att Ryssland skulle få ett ökad begär att sätta sig i besittning af denna jernväg samt af Ofotens hamn för att der anlägga en flottstation med åtföljande fästning. Men ingen kan väl vara så enfaldig och föreställa sig, att Ryssland skulle vilja blottställa sina besittningar vid Östersjön genom att lägga en större del af sin flotta der uppe. Der skulle då naturligtvis blifva endast en mindre station, som i händelse af krig med en öfverlägsen sjömagt, till exempel England, säkerligen komme att blockeras, bombarderas och brännas upp. Denna jernväg och hamn skulle för Ryssland under fredstid vara till intet gagn, men kunde deremot under ett större europeiskt krig göra ofantlig nytta, under förutsättning nemligen att hamnen vid Ofoten vore *neutral*. Om man tänker sig ett krig mellan å ena sidan England, Tyskland och Österrike samt å andra sidan Ryssland, skulle Ryssland vara afstängdt från all utfart till den öfriga verlden å den europeiska kontinentens sida. Om då Ofoten vore en neutral hamn, och jag hoppas, att vi icke skola vara nödgade att deltaga i ett sådant krig, kunde den blifva af största vikt för Ryssland, då för detsamma nödig in- och utförsel denna väg kunde ega rum. Vore hamnen deremot rysk, skulle det vara slut med dessa fördelar; hamnen blefve då blockerad och Ryssland utestängdt från all kommunikation med den europeiska kontinenten. Således kan det icke vara i Rysslands intresse att bemäktiga sig denna hamn och att der anlägga en flottstation. Allt sådant är endast inbillning.

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

Kanske bör jag i detta sammanhang omnämna ett yttrande, som jag flera gånger hört från en af Sveriges mest klarsynte och

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

framstående statsmän under senare tider, excellensen Manderström. Jag hörde honom mer än en gång säga, att från Rysslands sida en verklig fara hotade, hvilken låge i Norrbottens förfinskning. Kommer Norrbotten att hysa en stor, till öfvervägande grad finsktalande befolkning, då är fara för handen, och deri hade han rätt; detta är den fara som hotar och icke den, hvarmed man i dag så ifrigt sökt skrämma oss. Men något kraftigare medel finnes icke att motverka denna fara än att dit upp draga en talrik, svensk arbetare-stam. Man har redan sett följderna deraf uppe vid Gellivare, der det finska språket förut var allenarådande, men nu äfven svenska språket börjar göra sig allt mer gällande i ganska vidsträckt mån. I ännu högre grad skulle detta blifva fallet, om denna jernväg komme till utförande. Många af arbetarne skulle utan tvifvel vara finnar och norrmän, men under sitt svenska befäl och med sina svensktalande kamrater skulle de nog lära sig svenska, och om de finna sin utkomst der uppe och stanna qvar, blifva nog de och deras barn lika goda svenskar som de infödde. Bygger icke svenska staten denna jernväg, lärer dock icke i längden kunna förnekas egarne af denna dyrbara egendom, malmbergen vid Luossavaara och Kiirunavaara, att tillgodogöra sig densamma genom att sjelfva bygga jernvägen, måhända då allenast från nämnda malmberg till vesterhafvet. Rättvisa och billighet fordra detta lika väl som Norrlands sanna intressen, dess befolkande och utveckling till en förpost för den svenska kulturen i Norden.

Jag yrkar bifall till friherre von Otters m. fl. reservation.

Herr Alin: Jag skall anhålla att få bemöta några punkter i den siste ärade talarens och hans excellens herr statsministerns anförande. Jag ber då att först få säga ett par ord med anledning af några yttranden, som den siste ärade talaren fälde i fråga om den säkerhet och den vinst, som staten tillförsäkrats genom sin öfverenskommelse med bolaget. Jag har icke varit här närvarande under hela diskussionen och vet därför icke, huruvida de omständigheter, jag nu ber att få påpeka, här blifvit förut berörda, men jag skall i alla fall påpeka dem i största möjliga korthet. Det är tre bestämmelser i kontraktet, som jag ber att helt enkelt få fästa uppmärksamheten på. En säkerhet för staten enligt detta kontrakt är den, att bolaget till säkerhet för det i § 7 bestämda vite medgifver första inteckning i all den fasta egendom inom Juckasjärvi socken, som bolaget *må komma* att ega. För mig, som icke är inne i dylika saker, är detta en besynnerlig bestämmelse. Jag förstår icke rätt, hvad det är för säkerhet uti inteckning i egendom, som bolaget icke ännu eger. Liknande synes förhållandet vara med den säkerhet, som ligger deri, att bolaget aflemnar en för fullgörande af dess förbindelser ingången borgen af aktiebolaget Gellivare malmfält. Är det nu så, som det uppgifves, att dessa begge bolag bestå af delvis samma personer, kan det väl sättas i fråga, af huru stort

värde denna borgensförbindelse är. Den tredje bestämmelsen i kon- *Anläggning af*
traktet, som jag ber att få påpeka, är den, som förekommer i 8 § *en statsbana*
2 mom., der det heter: *från Gellivare*

»Vidare åligger bolaget att

a) aflemna fyra i bolaget gällande, till staten med full egande-
rätt behörigen öfverlätna aktier. Talan för aktie, som tillhör sta-
ten, föres af den, som af statsrådet och chefen för civildepartemen-
tet dertill förordnas.

Detta är en bestämmelse, som förefaller mig besynnerlig och
origtig. Det borde vara Kongl. Maj:t, som förordnar den, som skall
föra talan, ty skall chefen för civildepartementet göra det, gör han
det utan konstitutionellt ansvar, i det han är ansvarig inför Riks-
dagen endast för sina råd till statsrådsprotokollet. Detta har jag
att säga med afseende på kontraktsbestämmelserna. Jag har visser-
ligen hört, att andra bestämmelser äro förtjenta af anmärkningar
lika väl som dessa, men jag är icke så inne i juridiska saker, att
jag vågar yttra något derom, utan öfverlåter detta åt andra.

Jag öfvergår derpå till den sista delen af herr general Björn-
stjernas anförande, och jag ber att få göra det med uppläsande af
några rader ur en i Svensk Tidskrift tryckt brevexling, som 1893
fördes mellan en svensk politisk skriftställare och den norske skrift-
ställaren Björnstjerne Björnson, och i hvilken skriftvexling förekom-
mer ett bref af den sistnämnde af den 6 februari 1893, deri följande
punkt läses: »De talar om Ruslands attrå til en norsk (isfri)
havn. Her tar De bestemt fejl. Det er ikke en isfri havn, Rusland
trænger for sine transitvarer, derav har det selv nok; det er vej,
jærnvej frem til en sådan. Ønsker Rusland heller vej frem til en
havn i Atlanterhavet æn i Ishavet, så synes mig, at dermed måtte
vi hjælpe det.»

Det synes mig, som om det kan vara lämpligt att erinra om
detta yttrande med anledning af hvad vi nyss hörde af herr general
Björnstjerna. Hvad detta yttrande innebär, är icke svårt att finna.
Det innebär helt enkelt ett angifvande af det förhållandet, att en
sådan jernväg som den föreslagna är en transitobana mellan Norge
och Ryssland öfver Sverige. Af hvilken betydelse en sådan bana
kan blifva, vill jag icke vidare beröra. Jag vill endast säga det,
att man endast torde behöfva läsa tidningarna för att finna, att
förhållandena i Norge äro osäkra, liksom vi veta, att den mau, som
väsentligen har ledd den politiska opinionen i Norge vid de sista
stortingsvalen — samme man, som skrifvit det bref, hvaraf jag
nyss uppläste några rader —, har förbindelser i Ryssland, och att
han gjort hvad han kunnat för att uppreta stämningen der mot
Sverige.

Herr general Björnstjerna framhöll, att farhågan med afseende
på Ofoten såsom en dörr in till Sverige skulle vara obefogad, och
att den ifrågavarande jernvägen snarare skulle vara befrämjande för
Sveriges försvar än motsatsen. Denna åsigts riktighet sätter jag i

(Forts.)

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

fråga. — Då jag nu tager mig friheten att replikera en sådan man som herr general Björnstjerna, gör jag det med den största vördsamhet, men i min ställning såsom ledamot af denna kammare är jag skyldig att här säga, hvad jag anser här böra sägas. — Jag kan naturligtvis icke annat än medgifva, att de politiska förhållandena kunna blifva sådana, att denna bana *kan* för Sveriges försvar blifva nyttig, och att öfver denna hamn kunna komma hjälptrupper till oss. Men hvarje sak har två sidor. Denna bana kan äfven blifva fiender till gagn; genom den dörr, som det nu är fråga om att öppna, kunna komma fiender lika väl som vänner; och hafva vi icke vidtagit de åtgärder, som äro nödvändiga för att vi, så vidt på oss beror, skola hafva medlen i vår hand att trygga oss mot farorna af denna hamn och denna jernväg, så är det *vi*, som bära skulden för de olyckor, som genom dem kunna drabba vårt land. Jag ber att i detta sammanhang få säga, att då jag berör dessa förhållanden, är det naturligtvis icke därför, att jag anser, att vi böra vidtaga några åtgärder i fiendtligt syfte mot Ryssland, lika litet som mot någon annan magt, men hvad vi böra göra, hvad som är vår skyldighet att göra, det är att så vidt möjligt är se till, att icke den anklagelsen må kunna rigtas mot oss, att genom vår försummelse förhållanden framkallats, som kunna användas till vårt lands förderf.

Jag vill vidare med afseende på denna jernväg och dess betydelse säga, att jag vill lika litet som någon annan hafva Norrbotten till en öde landsände. Jag vill visst göra hvad på mig beror för att främja Norrlands utveckling och kultur, och jag tror mig hafva visat det vid hvarje fråga, som här förekommit i Riksdagen, då det gällt att hjälpa Norrland med hvad som behöfts för att främja dess utveckling och odling. Jag har städse varit med bland dem, som hjälpt Norrland, och jag är icke heller principiellt emot denna jernväg. Men jag anser, att saken bör ordnas på sådant sätt, att tillgångarne tillgodogöras för landet, och att de icke utan vidare kastas ut i verlden, utan att Sverige får den nytta af dem, som det har rätt att påräkna. På samma gång jag säger detta, vill jag inlägga min reservation mot de förledande blomstermålningarna i fråga om den odling och kultur, som denna bana skulle komma att medföra för Norrland. Man må icke glömma, att den går helt och hållet genom en ödemark och till största delen genom en fjellöken. Skall banan hafva betydelse för landets odling och kultur, bör den åtminstone gå genom trakter, som äro *möjliga* att uppodla, men till största delen är så icke förhållandet med ifrågasvarande bana. Detta är sagdt af en sakkunnig man, som är mycket benägen för denna bana — jag hänvisar till ett yttrande i frågan af professor Vogt.

I sammanhang härmed ber jag också att få säga, att då af den siste ärade talaren, af hans excellens herr statsministern och af andra talare framhållits den stora betydelse, som Gellivarebanan

skulle hafva haft för Norrlands kultur, tror jag, att det hade varit önskligt, att man i det afseendet fått några siffror. Jag tror visst, att Gellivare kyrkoby utvecklats, men huru det ser ut efter banan, som jag 1891 hade tillfälle att befara, det vet jag icke; huruvida utes efter den kulturen utvecklats sig, det skulle jag tillåta mig be-
 triffa, ty att döma af min lilla okulära besigtning, såg det icke gyn-
 samt ut för kulturen.

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

Efter denna lilla afvikelse går jag öfver till det andra vilkoret, som enligt min mening bör uppställas för anläggandet af nu ifråga-
 varande bana. Det är en stor sak att se till, att enskilda män vederfares rättvisa och billighet; det är också en stor sak att se till, att enskilda provinser icke få sina intressen tillbakasatta; men en ännu större sak är att se till, att icke enskilda personers och enskilda provinser intressen befrämjas på ett sätt, som är skadligt för hela folket, hela landet, eller på ett sätt, som är hotande för rikets trygghet; ty nationens, rikets intresse går före, måste gå före de enskildes. Jag instämmer fullkomligt i hvad hans excellens herr statsministern yttrade, att landets intresse bör gå före enskildes. Det yttrandet var sådant, som jag alltid har väntat af en svensk statsminister, såsom det också fullkomligt stämmer öfverens med de ord, som den store Gustaf Adolf yttrade till sin statsminister, då han sade sig veta, att denne satte det publika före det privata, och då jag i likhet med hans excellens anser detta — att det publika bör sättas före det privata —, kommer jag in på frågan om de trygghetsåtgärder, som böra vidtagas i sammanhang med anläggningen af ifrågavarande jernväg, på befästhingsfrågan.

Hans excellens herr statsministern och hans excellens herr utrikesministern hafva i dag, den förra på förmiddagen, den senare på aftonen, förklarat, att de anse befästhingsfrågan och jernvägsfrågan icke böra ställas i samband med hvarandra. Det vore ett sammankopplande af frågor, som icke hörde tillsammans. Ja, hvad angår sammankoppling af frågor, får jag säga, att jag tror, att en stor del af anledningen till den framgång, hvarmed den nuvarande regeringen skött politiken, har berott derpå, att den förstått ställa olika frågor i samband med hvarandra. Jag har icke alltid kunna finna, att denna sammanställning varit så fullkomligt befogad. Det finnes ju sammanställningar af frågor, som äro befogade, andra, som äro origtiga. — Då jag nu anför ett exempel på de senare, gör jag det utan att dermed vilja beskylla regeringen för en *sådan* sammanställning af frågor, som deri innehålls. — Om man t. ex. stälde latinfrågans lösning tillsammans med Ofotenbanan, så vore det en sammankoppling, som jag skulle anse oriktig. Men sådana frågor deremot som jernvägsfrågan och befästhingsfrågan anser jag stå i det allra intimaste samband, och för detta mitt påstående har jag att åberopa statsrådsprotokollet i nu förevarande fråga från år 1897, deri civilministern yttrar: »Önskligt vore, att ifrågavarande jernvägsförbindelse komme till stånd, *alltid förutsatt*, att de nödvändiga säkerhets-

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

åtgärderna ur militärisk synpunkt vidtagas». Samma synpunkt framhållles, såsom herrarne här i dag mer än en gång hört. icke hufvudsak, som finnes refererad i Kongl. Maj:ts proposition till näst föregående års Riksdag. — Jag ber att i sammanhang med detta få erinra derom, att då herr Falkisitt anförande erinrade om detta yttrande, var det mera i förbigående, som han beklagade, att det icke blifvit meddeladt denna riksdag, men hvad han ville framhålla såsom hufvudsak, det var yttrandets innehåll. — Vidare ber jag att i detta sammanhang få påpeka, huruledes herr general Björnstjerna under 1897 års debatt förklarade sig »icke bestrida nödvändigheten af en befästningsanläggning i sammanhang med jernvägen». Likaledes yttrade då herr Lars Berg: »jag förutsätter, att banan beviljas *endast* med de i utlåtet berörda skyddsåtgärder i militäriskt hänseende, som jag *erkänner och påyrkar*». — Jag torde således hafva tillräckliga auktoriteter att åberopa för min åsigt, och jag tror, att dessa saker stå i så nödvändigt samband med hvarandra, att det kan icke få vara ett tillfälligt politiskt förhållande till en främmande magt, som skall vara afgörande för, huruvida detta samband skall upprätthållas eller icke; och är det så, att man icke skulle kunna sörja för befästningsåtgärder i sammanhang med banans anläggning, utan att dessa åtgärder skulle synas rigta sin udd mot en främmande vänskaplig magt, då är det bäst att låta både banan och befästningsåtgärderna vara.

Jag kan icke neka, att då jag läste det civilministerns yttrande till statsrådsprotokollet, som åtföljde propositionen till näst föregående års Riksdag, och jemförde det med hans yttrande vid den nu föreliggande propositionen, betogs jag af förvåning. Detta hans yttrande har förut blifvit här uppläst, men det är sådant, att jag tror, att det förtjenar höras än en gång. Det lyder så:

»Uti mitt ofvan åberopade 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* — vid det förhållande, att Eders Kongl. Maj:t, med anledning af Riksdagens kamrars beslut, gått i författning om verkställandet af en fullständig utredning angående landets fasta försvar, på grund hvaraf man torde kunna antaga, att äfven försvaret af den nordligaste delen af vårt land kommer att blifva behörigen tillgodosedt — *icke vara nödvändigt att såsom formligt vilkor för jernvägens byggande uppställa fordran på några vissa försvarsåtgärder*».

Detta yttrande afgafs i samma statsrådssammanträde, der krigsministern afgaf det yttrande, som finnes vid propositionen, och der han på ett klart och oförtydbart sätt framhåller den militära frågans sammanhang med jernvägsfrågan, och deri han — det ber jag att särskildt få påpeka med anledning af hvad som sagts om

denna jernvägs betydelse *för stärkandet af Norrlands försvar* — *Anläggning af en statsbana från Gellivare till norska gränsen.* (Forts.)
 förklarar, att enligt hans öfvertydelse kan denna jernväg endast vara af ganska *underordnad* värde för öfre Norrlands försvar. Jag kan icke annat än allvarligt beklaga, att den tillförordnade regeringens sammansättning blifvit så ordnad, att Riksdagen i dag måste sakna försvarets högste målsman vid sina öfverläggningar, och att de militära synpunkterna, som enligt min mening äro fullkomligt lika viktiga som de ekonomiska, vid dessa öfverläggningar icke kunna utvecklas af den, som bäst kan föra deras talan. Jag tror, att det särskildt varit önskligt, att krigsministern fått tillfälle att förklara, huru hans premisser i statsrådsprotokollet stå i öfverensstämmelse med hans konklusion.

För att återkomma till civilministerns yttrande angående försvarssynpunkten, vore det visst mycket bra, om en sådan sak som denna kunde vara löst och farhågorna undanröjda med tillsättande af en komité, men ty värr äro de det icke. Och det synes mig med hänsyn till den vikt, civilministern lägger på denna komité, och hvad han deraf väntar, som om man åtminstone kunnat begära, att innan Kongl. Maj:ts proposition i denna jernvägsfråga blifvit framlagd, befästningskomiténs *pågående* utredning hade afvaktats. Det brukar vara så, att pågående utredningar afvaktas, innan proposition framlägges i vida mindre viktiga frågor än den nu förevarande, och det synes mig då, som om man med fog hade kunnat begära, att så skett äfven i denna.

Herr Lars Berg yttrade i sitt anförande i fjor bland annat: »Jag känner en viss bäfvan, då jag hör fosterlandsälskande och högt aktade män i denna fråga uttala absolut motsatta åsigtter samt, enligt min åsigt, göra hvitt till svart och rätt till orätt.» Jag måste nu säga, att jag kände bäfvan, då jag läste civilministerns nu ifrågasvarande yttrande och tänkte på, att det är fäldt af en man, som sitter i Konungens råd för att gifva Konungen råd med afseende på rikets viktigaste angelägenheter. Jag kan icke heller neka till, att det var med en viss oro, som jag hörde hans excellens herr statsministern i dag med afseende på det ifrågasatta anslaget till jernbanan åberopa för dess beviljande, att mindre anslag vore begärda till 4:de och 5:te hufvudtitlarne i år än näst föregående år, och denna oro har icke minskats genom det yttrande, som hans excellens herr statsministern fälde angående den ställning, han nu intager till frågan. Jag vågar i följd af de studier, jag gjort i olika länders konstitutionella historia säga, att det förefaller mig mer än besynnerligt, att frågan om *tidpunkten för börjande af en jernvägsanläggning* kan tillmätas en sådan betydelse, att det kan talas om den såsom kabinetsfråga för statsministern, och att det föreliggande förslaget kan framhållas såsom egande sådan betydelse, att det förklaras, att *hvarje* förslag till modifikation i förslaget, *hvarje* förslag, som skulle innebära uppskof, måste afvisas, är omöjligt att acceptera, och detta ehuru det dock är känt, att en af de väsentligaste betänkligheterna mot ifrågasvarande förslag beror derpå, att försvarssynpunkten icke

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

blifvit beaktad. Detta förhållande är för mig oförklarligt, och jag finner mig icke lugnad af hans excellens herr statsministerns förklaring, att regeringen hyser sympatier för det fasta försvaret och att den räknar på samma sympatier inom Riksdagen på den grund, att Riksdagen nu anvisat 3,000,000 kronor till det bestående fasta försvaret, i det man borde kunna räkna på samma sympati, då det blir fråga om nya befästningsanläggningar i Norrland. Jag fruktar, att ju större summor Riksdagen förut anvisat till andra befästningar, desto mindre kan man räkna på för ifrågavarande landsdel, och anser därför, att man icke borde kasta bort den mäktiga hjälp till erhållande af hvad i afseende på försvaret behöfves, som ligger i det starka intresse, som finnes för jernvägens åvägbringande.

Då jag nämnde, att jag icke finner den uppfattning af frågans nuvarande läge, som hans excellens herr statsministern uttalade, förklarlig, så beror detta väsentligen derpå, att jag icke kan fatta den tolkning, som han gaf åt Riksdagens beslut näst föregående år. Denna tolkning var, så vidt jag hörde, densamma, som gafs af herr Tamm i hans anförande i början af dagens förmiddagsplenum. Herr Tamm förklarade der, att på grund af innehållet i Riksdagens skrifvelse och af yttranden, som af vissa ledamöter under debatten i Första Kammaren blifvit fälda, vore det klart, dels att Riksdagen beviljat 40,000 kronor till undersökning, dels att banan skulle byggas icke af enskilde utan af staten, och dels att den skulle byggas under den närmaste tiden. De begge första sakerna äro ju alla eniga om, men vi äro icke eniga om, att Riksdagen gått utöfver dessa begge saker, anslaget och förklaringen, att staten skall bygga banan. Riksdagen har icke sagt *något* om tiden, inom hvilken byggnaden skulle påbörjas. Jag ber att alldeles få fritaga mig och för min ringa del också Riksdagen från att Riksdagen skall anses hafva beslutat något, som en eller annan talare i ena eller andra kammaren förklarat sig anse såsom en konsekvens af beslutet eller anført såsom motiv för sitt deltagande deri. Riksdagens beslut innehålles i den expedition, som gått till Kongl. Maj:t. Denna har man att jemföra med den kongl. propositionen. Ur denna jemförelse framgår innehållet af Riksdagens beslut.

Nu har det sagts, att Riksdagen har lemnat medel till undersökning, att, då den nu blifvit gjord och, såsom det anses, på ett tillfredsställande sätt, är Riksdagen också skyldig att »stå vid sitt ord» — att i år besluta att bygga banan. Är en dylik slutsats rimlig? Svaret på den frågan torde klart framgå af en redogörelse, för hvilken undersökning det var, som af Riksdagen beslöts.

Det var ju så, att, enligt hvad statsrådet och chefen för civildepartementet yttrade till statsrådsprotokollet 1897, jernvägsstyrelsen hade anført, att samma skäl, som talade för banans anläggning, ådagalade ock angelägenheten af att banan blefve svenska statens tillhörighet. Jemväl för det fall, att sjelfva byggandet af banan skulle anses kunna anförtras åt enskilda svenska män, måste

för den skull redan vid dess anläggning från statens sida *noga till- Anläggning af ses, att de fordringar, staten numera uppstälde för att en jernväg en statsbana skulle vara fullt statsbanemässig, icke i något afseende blefve efter- från Gellivare sätta; hvarförutom till fullo måste tillgodoses de särskilda anspråk, till norska gränsen. (Forts.)* som borde ställas på denna bana med hänsyn dertill, att en af banans uppgifter — till en början dess hufvudsakligaste — blefve att förmedla exporten af malm från de lappländska gruffälten. Utgående från denna synpunkt, hade styrelsen ansett sig böra ingå i en granskning af den (af de koncessionssökande) ingifna planen i tekniskt afseende. Af hvad rörande den ingifna planen blifvit anmärkt, hade jernvägsstyrelsen ansett framgå, att banan, om den anlades enligt samma plan, icke skulle komma att i fullbordadt skick framstå såsom *statsbanemässig*, och att för den skull planen måste i väsentliga delar omarbetas, dervid möjligheten att på vissa ställen *erhålla en fördelaktigare sträckning* särskildt syntes böra tagas i noggrant öfvervägande. Ny undersökning i de trakter, banan vore afsedd att genomgå, syntes därför böra företagas; och då tungt vägande skäl kunde anföras för att banan redan från första början blefve statens tillhörighet och således, i stället för att af staten efter färdigbyggandet inlösas, anlades genom statens omedelbara försorg, ansåge sig styrelsen böra, med anledning af den nädiga remissen och med hänsyn jemväl dertill, att det syntes styrelsen vara af vikt, att frågan om jernvägens byggande icke undanskötes, ifrågasätta, att styrelsen af Kongl. Maj:t erhöles i uppdrag att *låta verkställa den nya undersökningen*, för hvilket ändamål erforderligt belopp borde ställas till styrelsens förfogande.»

Efter redogörelse för detta jernvägsstyrelsens yttrande anförde civilministern: »visserligen hafva sökandena sedermera förklarar, att de i flera hänseenden äro beredde att ställa sig till efterrättelse de af jernvägsstyrelsen ifrågasatta ändringar i samma plan. Men det återstår i allt fall, att *undersökning å marken genom någon statsmyndighets försorg* icke någonsin egt rum. Icke heller hafva uppgörelser med norska myndigheter angående den blifvande trafikens ordnande m. m. hunnit komma till stånd. Vid sådant förhållande och då det i denna grannliga angelägenhet är önskvärdt, att Riksdagen redan i frågas närvarande skede beredes tillfälle att angifva sin ståndpunkt, anser jag för närvarande *någon annan åtgärd* i förevarande ärende *icke* böra vidtagas, än att Eders Kongl. Maj:t må hos Riksdagen begära anslag till verkställande af *en förnyad undersökning med det af jernvägsstyrelsen i sådant afseende beräknade belopp* af 40,000 kronor.»

Hvad Kongl. Maj:t föreslog var således beviljande af ett anslag för verkställande af *den* undersökning, som jernvägsstyrelsen hade begärt. I sitt svar redogjorde Riksdagen för de skäl, på hvilka den ansåg, att anläggandet af jernväg från Gellivare till Ofoten kunde på goda grunder *ifrågasättas*, hvarpå det heter: »Af hvad sålunda blifvit yttrade torde framgå, att, om banan skall anläggas, detta

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

Hjert 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.»

Detta är hvad Riksdagen beslutat. Att vid sådant förhållande säga, att Riksdagen har uttalat sig på ett sådant sätt, att, om den helt eller delvis afslår Kongl. Maj:ts förslag om den ifrågasatta banans beslutande i år, Riksdagen med fog kan beskyllas för att hafva komprometterat regeringen, med anledning af de underhandlingar den ingått med Norge, det förstår jag icke. Blir regeringen komprometterad i denna sak, så är detta icke Riksdagens fel, utan beror detta påstående på något oförklarligt misstag.

Hans excellens herr statsministern betonade med mycken styrka, att förhållandet till Norge skulle vara af betydelse med afseende på den nu förevarande frågan. Hvad angår den omständigheten, att, om Riksdagen nu icke besluter jernvägen, man skulle kunna befara, att, i fall om ett eller annat år från svensk sida Norge erbjödes öfverenskommelse om en anknytning till jernvägen från norsk sida, Norge skulle säga nej, så tror jag icke detta. Jag tror icke, att Norge icke tillräckligt inser de förmåner, det skulle hafva af banan, för att man skulle behöfva befara den saken.

Deremot är det en annan synpunkt, som, med afseende på den ståndpunkt, den ärade talaren intog, kanske är af större betydelse, och det är den, som angafs med den förklaringen, att, i fall Riksdagen nu afslår jernvägsprojektet under någon form, deri skulle ligga ett angifvande af att regeringen icke hade tillräcklig prestige för att i Riksdagen genomdrifva godkännande af öfverenskommelser, som blifvit afslutade med Norge. Jag kan icke neka, att detta yttrande ingaf mig en särskild oro. — Såsom frågan här ligger, innebär hon, att vi skulle besluta en jernväg, om hvars byggande norrmännen äro angelägna, medan åter norrmännen nekat att gå in på den svenska framställningen om anknytning mellan det norska jernbanenätet och en annan svensk jernväg, som Riksdagen i dag beslutat, nemligen Bohusläns-banan. Det perspektiv, som härmed öppnas medgifvande af hvad norrmännen yrka, utan att hvad Sverige yrkar medgifves, det har, vid tanken på kommande långt viktigare underhandlingar med Norge, på mig verkat i hög grad oroande och särskildt oroande i följd af det sätt, hvarpå hans excellens betonade de nu af mig berörda synpunkternas betydelse för den nu föreliggande frågans afgörande.

Herr Tamm yttrade i sitt anförande i dag, att den fråga, som nu föreligger, vore den: vill man gifva Norrland den möjlighet till utveckling, som det har rätt att fordra? Nej, med förlof, det är icke denna fråga, som nu föreligger. Hvar och en, som känner för-

hållandena inom Riksdagen, torde böra medgifva, att majoriteten der vill visst icke undanhålla Norrland den utvecklingsmöjlighet, som här kan vara fråga om. Hvad man vill, det är, att saken ordnas på ett sätt, som *verkligen* främjar Norrlands utveckling, och att riket icke skall utsättas för någon risk genom de åtgärder, som vidtagas, och hvad man därför begär, är *tid* för de nödvändiga utredningarna.

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

Jag förstår väl, att, då jag här inlåter mig på militära och politiska synpunkter, en och annan högt ärad statsman i denna kammare, som har många år framom mig och naturligtvis mycket rikare insigt än jag, kanske endast med ett medlidamt löje skall höra mig yttra mig, helst som det kanske kan tyckas ske med någon säkerhet. Då jag här i följd af den skyldighet, jag har såsom representant, yttrar mig, tänker jag dock mindre på de gamles kritik — jag tänker på de unga, jag tänker på dem, som komma efter oss, jag tänker på framtiden, på fäderneslandets framtid, med hänsyn hvartill jag icke kan annat än hysa farhågor, i fall Riksdagen nu skulle besluta banans byggande, utan iakttagande af hvad rikets trygghet kräfter, utan att ens hafva låtit pågående utredning med afseende på de trygghetsåtgärder, som kunna behöfva vidtagas, blifva afslutad, utan den utredning, som äfven eljest i väsentliga afseenden är nödig, och trots de saksål, som tala emot förslaget, — väsentligen på grund af personliga hänsyn. Ty det är inom Riksdagen väl bekant, att finge endast saksål råda, så skulle den kongl. propositionen förkastas, hvarå jag, herr greffe och talman, anhåller om proposition.

Herr Cederberg: Aldrig har jag varit så tveksam, huruvida jag borde deltaga i debatten, som i dag. Min ställning till frågan är redan i och för sig ganska ömtålig, ty jag tillhörde i fjor den ringa majoritet, som fick sin åsigt underkänd redan genom den första voteringen och tvangs att i hufvudvoteringen följa med dem, som till sist bildade majoritet inom Riksdagen. Tvenne gånger hade jag redan kämpat för min åsigt. Den första gången var år 1893, den andra år 1897. Båda gångerna slagen, måste jag nu, ehuru motvilligt, finna mig i den situation, som inträdde genom fjorårets beslut. Nu tvistas om betydelsen af detta beslut. En talare på förmiddagen, herr Fränckel, påstod, att majoriteten i fjor visste icke riktigt, hvad den beslöt. Jag förstår icke, huru han kunnat säga majoriteten en sådan sottis och på samma gång sig sjelf en lika svår sottis, ty just herr Fränckel drog försorg om att underätta majoriteten, hvad det då framlagda förslaget innebar, och jag ansåg honom hafva fullkomligt orätt i sin nu mot majoriteten utkastade beskyllning. Det oaktadt har den siste talaren, enligt mitt förmenande, sökt gifva honom rätt, ty han påstår, att beslutet icke har den innebörd, som deri lägges af andra, speciellt af den, som hade formulerat beslutet, således icke heller den innebörd, som herr Fränckel ville lägga i detsamma. Må vara!

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

Men till den redan antydda svårigheten har ytterligare en sak tillkommit, nemligen den höga flygt, som diskussionen tog till följd af det sista yttrandet i dag på förmiddagen. Jag kan icke följa med till denna höjd, men jag skulle dock vilja tillropa talaren ifrån det jernproducerande Vermland: väck icke lystnaden hos björn, som sofver; det kan medföra samma faror, som tillämnas vårt land af »Kongen i Aandens Rige», och derutinnan bör icke någon svensk hjälpa honom.

Det mesta af hvad jag skulle kunna hafva att säga i denna fråga är ock sagdt redan förut i dag. Man har dervid talat om de strategiska faror, som skulle blifva en följd af denna bana, Lu-leå—Ofoten. Jag har varit officer mellan 30 och 40 år, eller lika länge som herr Fränkel påstod sig hafva sysslat med jernvägar, dock vågar jag försäkra kammaren, att jag är icke större strateg än han jernvägsman, och jag lemnar därför de strategiska frågorna åt dem, som förstå sådana bättre än jag.

Jag tager mig deremot friheten att något litet beröra de öfriga faror, som man förutspått af jernvägen Gellivare—Ofoten. Man har ända till helt nyligen kommit med det påståendet, att en stor malmexport från de svenska grufvorna i Jukkasjärvi skulle så nedsätta malmprisen på verldsmarknaden, att derigenom skulle omöjliggöras malmexport såväl från Jukkasjärvi som från öfriga delar af riket. Men när det sedan visade sig, att malmkonsumtionen i verlden ökats så, att man icke hade att befara skadlig inverkan i denna riktning, kom man med ett alldeles motsatt påstående. Man lade då en »verldsmåttstock» på grufvorna i Jukkasjärvi och visade, att om några år skulle verldens konsumtion af malm vara så stor, att Jukkasjärvi grufvor skulle gå åt på två år, förutsatt nota bene, att de skulle kunna brytas ut på så kort tid, hvilket den talare, som begagnade »måttstocken» i fråga, dock icke ville förutsätta. Dock ansåg han sig böra anföra bevis på faran af hastig konsumtion af Jukkasjärvi-malm och valde då ett par exempel, bland andra ett från en trakt, der, enligt hans uppgift, malmen för närvarande håller på att sina ut och blifva slut, oaktadt på detta ställe malm icke brutits längre än sedan tiden före Kristi födelse, d. v. s. i 1900 år!

För hvem som helst lär det vara klart, att en stor malmkonsumtion är detsamma som ökad jernproduktion, och någon ökad jernproduktion kan naturligtvis icke komma i fråga utan att jernkonsumtionen också ökats, det vill med andra ord säga, att om dessa Norrbottens-malmers inverkan på verldsmarknaden är så ringa, som det *senast* påståtts, så lär denna inverkan också vara ytterst minimal i afseende på jernprisen, och dermed synes det mig, att de, som tala om fara för jernprisen af malmexport från Norrbotten, hafva slagit sig sjelfva.

Men, säger man — och det fortfarande, under det man talar om den oerhörda malmätgången — om malmen tager slut på en sådan ofantligt kort tid, man talar då om en mansålder, ty det skulle

brytningen och äfven jernvägens trafikförmåga tillåta, hvad står då kvar? »Jo», yttrade samne talare, »då skulle detta samhälle i Jukkasjärvi på 5,000 personer, hvilket väl så småningom skulle kunna tillväxa med ytterligare några tusen, vara så godt som hela behållningen för Norrbottens uppodling och kultur af jernvägens byggande och malmexporten.» Man uppgaf, att den, som yttrat detta, skulle vara särdeles egnad att utreda den fråga, som här nu diskuteras. Men jag vågar påstå, att om detta är hans verkliga mening, är knappast någon mindre än han egnad att utreda en sådan fråga, ty det förutsätter, att han icke har den ringaste aning om huru kultur i dessa bygder uppstår och utvecklas. Hvar och en, utom kanske han, vet, huru inom lappmarkerna på 1660-talet knappast fans någon nybyggare, men dessa kommo så småningom in efter denna tid, och de nybyggare, som slog sig ned der, sökte först och främst ängar, och sådana ängar funno de i regel bäst utmed elfstränderna, Och då elfvarne samtidigt voro de snart sagdt enda samfärdsvägarna genom bygderna, var det naturligt, att det var utefter dem, de första nybyggarna skulle slå sig ned. I den mån som de lämpligast belägna lägenheterna blefvo upptagna, spridde sig inbyggarna och dermed kultur åt andra håll. Brist på kommunikationer, och fruktan för frost, jag säger icke frost, utan fruktan för frost, hafva varit de väsentligaste hindren för lappmarkens kultivering, och det har därför behöfts århundraden för att den skulle hinna sin nuvarande ståndpunkt. Men i den mån kommunikationerna ordnas, i den mån går också bebyggandet fortare. Särskildt uppmuntrande är det, om tillfälle beredes nybyggare att på lämpligt sätt och på nära håll kunna få dels afsätta de produkter, som de sjelfva frambringa, dels ock köpa eller tillbyta sig de förnödenheter, som de måste hemta från andra trakter. Det är just i sådant fall, som en koloni sådan som den vid Gellivare och den, som skulle uppstå vid Luossavaara—Kiirunavaara, skulle verka till Norrbottens uppodling; om också all grufbrytning om 100 kanske 200 år upphör, finnes dock kvar den under tiden framkallade odlingen i kulturmöjliga bygder, som nu icke finnes.

Man säger, att banan kommer att gå igenom trakter, som icke äro möjliga för kultur. Ja, detta är *delvis* sant. Upp till Gellivare kan odling åstadkommas fullt ut lika mycket som i det nedre landet, och den omständighet, att någon *betydande* odling ej uppstått i närheten af nuvarande jernväg under de få år denna verkat, betyder intet, ty här är fråga om verkan under århundraden; äfven mellan Gellivare och Luossavaara äro goda tillfällen till odlingslägenheter, naturligtvis icke för åkerbruk utan för boskapsskötsel, och det är hufvudsakligen produkter af boskapsskötsel, som äro svåra att anskaffa för de kolonier, som här skola anläggas. Deremot medgifver jag gerna, att bland de egentliga fjellen ofvanför Luossavaara, d. v. s. mellan Luossavaara och norska gränsen, är odlingsmöjligheten ytterst ringa. Men om också banan och malmbrytningen vid Luossa-

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

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

vaara och Kiirunavaara hade endast den verkan, att den gaf anledning till odling af bygderna upp emot Luossavaara, hade de uträttat ett storverk, som icke på något annat sätt kan åstadkommas, och ensamt denna behållning bör vara nog för hvar och en fosterlandsvän, som icke anser, att statsverket är endast en grosshandelsaffär.

Vidare framhållas åtskilliga andra »faror»; norrmännen skulle få en så ofantligt stor fördel af banan, och man citerar i detta fall, med mer eller mindre eftertryck, yttranden, som förekommit i bilagor till den norska stortingspropositionen. När man läser dessa yttranden, bör man dock komma i håg, att denna proposition är skrifven för *norrmännen* och icke för oss. Hvem vet, om icke i Norge finnas de, som missunna Sverige de fördelar af banan, som vårt land onekligen måste hafva. För att de, som så tänka inom Norge, icke skulle komma att utgöra majoritet inom Stortinget, har det varit nödvändigt att i den norska propositionen betona, hvilka ofantliga fördelar just Norge skulle vinna genom den nu ifrågasatta banan, och hos den, som ser frågan från denna synpunkt, kan det ej väcka förvåning, att uttrycken blifvit så starka, som de i sjelfva verket äro. Man har särskildt gjort ett stort nummer af hvad som sagts i en bilaga, der det uttalats den öfvertygelsen, att trafiken skulle komma att visa en tendens att gå ifrån Luleå till Ofoten. Det är ungefär samma åsigt, som uttalas i herr Ljungbergs motion, deri han synnerligen ömt talar om den skada, för hvilken de norrländska städerna skulle vara utsatta genom den »förskräckliga» konkurrensen med Ofoten. Det är redan ifrån statsrådsbänken i dag påvisadt, huruledes någon dylik verkan icke blifvit förspord af jernvägen Sundsvall—Trondhjem för de städer, som närmast af denna bana beröras. Dock voro förhållandena der för Trondhjems-intresset vida gynsamare än de förhållanden, som nu existera, äro för Ofoten-intresset. Trondhjem var redan en stor stad, fix och färdig. Vid Ofoten är för närvarande, snart sagdt, en ödebygd. Der skulle således först ett stadssamhälle så småningom växa upp, innan derifrån kan väntas någon konkurrens med de nord-norrländska städerna. När banan Sundsvall—Trondhjem öppnades, existerade ännu den af många så förkättrade mellanrikslagen, som gjorde det jemförelsevis billigt för de närmast gränsen boende att få sina förnödenheter från Norge och att afsätta sina produkter åt detta håll. Mellanrikslagen är nu borta, och detta underlättar väl, i den mening nu är i fråga, norrlandstädernas ställning.

Men huru ha. det oaktadt, dessa, låt oss kalla dem »ogynsamma», förhållandenvid Sundsvall—Trondhjems-banan verkat? Det är känt, att under den period, som förflutit sedan år 1883, då banan öppnades, hafva de svenska städerna tillväxt icke oväsentligt i folk-mängd, och att döma af den uppskattade bevilningen, har äfven deras affärsverksamhet ökat och fastighetsvärdet stigit. För samtliga svenska städer uppgår ökningen under perioden 1883—1895 till

omkring 30 procent för folkmängden och ungefär 36 procent för be-
 villningen. Huru förhåller det sig då med de svenska städer, som
 närmast skulle hafva lidit af banan till Trondhjem? Östersund, som
 ligger på endast 27 mils afstånd från Trondhjem, har under tiden
 fått sin folkmängd ökad med omkring 68 procent, således mer än
 dubbelt så mycket som Sveriges städer i medeltal, och dess bevill-
 ning har samtidigt stigit med 65 procent, således nära dubbelt så
 mycket som Sveriges städers i medeltal. Denna stad tyckes sålunda
 icke hafva lidit så mycket af konkurrensen med Trondhjem. Der-
 näst kommer Sundsvall, som ligger på ett afstånd af 46 mil från
 Trondhjem. Folkmängden der har under förenämnda period ökat
 med 43 procent och bevillningen med omkring 52 procent, och detta,
 oaktadt Sundsvall under denna period varit utsatt för en bland de
 mest härjande eldsvådor, som någonsin hemsökt en svensk stad.
 Mig synes, att dessa siffror temligen tydligt visa, att den fruktan är
 obefogad, som man uttalat för Sveriges norrländska kuststäders kon-
 kurrens med en ort vid Ofoten. Det är visserligen naturligt, att
 till Ofoten måste gå hufvudsakligen ladugårdsprodukter ifrån Sverige
 och Finland, hvilket senare land skall, efter all sannolikhet, för sina
 ladugårdsprodukter söka en utfartsväg åt det hållet, som är vida
 bättre än den redan förut begagnade utfartsvägen, i synnerhet som
 en hel del af dess ladugårdsprodukter komma att afsättas just på
 norska orter och kanske äfven till de svenska kolonierna vid malm-
 bergen. Men derjemte är det sannolikt, att en del andra produkter
 från norsk sida komma att föras öfver till Luleå, och det är ju då
 möjligt, att denna stad, i stället för att hafva skada af banan, skall,
 liksom Sundsvall och Östersund i förra fallet, snarare hafva nytta
 deraf än tvärt om.

Jag skall icke inlåta mig på den vidtomfattande och mycket
 omtvistade frågan, huruvida en jernproduktion i stor skala inom
 Norrbotten är ekonomiskt möjlig eller icke. Siffror hafva i detta
 fall anförts och blifvit vederlagda, och detta från kompetent håll.
 Jag är icke kompetent i dylika saker, men jag anser mig kunna
 påvisa — utom det, som i dag på förmiddagen anförts från stats-
 rådsbänken — huruledes exempelvis vid Avesta finnes ett bland
 mellersta Sveriges bästa vattenfall, att vid detta vattenfall i många
 år funnits ett jernverk och att detta Avesta ligger endast $6\frac{1}{2}$ à 7
 mil från Grängesberg, men det oaktadt har det ännu icke blifvit
 fråga om något slags förädling vid Avesta af Grängesbergs-malm i
 den skala, hvarom här talats. Detta tror jag bevisar väl lika myc-
 ket som några siffror af mer eller mindre hopkonstruerad natur.

Men, säger man, och denna åsigt synes hafva många försvarare
 i denna kammare, malmen kan från Luossavaara-Kiirunavaara frak-
 tas öfver Luleå lika väl som öfver Victoriahavn. Man medgifver
 visserligen, att svårighet skulle möta i den omständighet, att vägen
 blefve något lång, men ändock drar man sig ej för ett yrkande
 att göra den ändå längre genom att gå en krokväg på 30 kilometer,

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

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

men lyckligtvis har, åtminstone i denna kammare, detta yrkande icke upptagits.

Vidare säger man, att någon svårighet finnes icke att ifrån Luleå exportera ända till 2 à 2½ millioner tons malm eller mera, och man har velat bevisa detta genom att jemföra hamnen vid Luleå med åtskilliga hamnar vid de stora nordamerikanska sjöarna. Man erkänner visserligen, att de nordamerikanska sjöarna hafva något längre seglationsperiod, och man uppgifver — jag begagnar det något vågade uttrycket — istiden till 6 månader, under det att den vid Luleå skulle vara 4½. Man ansåg sig kunna besegra denna olägenhet af kort seglationsperiod med trafikens fördelande på olika hamnplatser, på sätt som skett vid de nordamerikanska sjöarna. Särskildt har man på samma sätt och med samma skäl velat bortförklara den invändning, som mött ett sådant arrangement, nemligen svårigheten att skaffa tonnage för så kort tid som seglationsperioden vid Luleå. Jag ber med anledning deraf få erinra, huruledes man i Amerika har en helt annan vana och en helt annan förmåga att just bekämpa isförhållandena, än hvad som förekommer i vårt land, och hvad som är möjligt på de amerikanska sjöarna, kan därför visa sig omöjligt, för den händelse malmtransport i allt för stor skala ordnas från Norrbottens kuststäder.

Med bidrag af statsmedel har under sistförflutna året speciellt isbrytarefrågan jemväl i Amerika studerats af en bland väg- och vattenbyggnadscorpsens mest lofvande officerare, som deröfver afgifvit en berättelse, hvilken väl i hufvudsak innehåller tekniska detaljer i afseende på isbrytarnes konstruktion, men derjemte också något litet beskriver de isförhållanden, under hvilka isbrytarne användas. Denna beskrifning är helt kort och af sådan natur, att jag tillåter mig här referera densamma. Det säges om ett sund, som icke är mera än 11 kilometer bredt:

»De förhållanden, under hvilka Mackinac-färjorna arbeta, erbjuda utomordentliga svårigheter, och har det väckt ett säkerligen berättigadt uppseende både i gamla och nya världen, att färjorna verkligen på ett lyckligt sätt kunnat öfvervinna dessa och upprätthålla trafiken. En blick på kartan visar, att Mackinac-sundet utgör en trattformad förträngning af Michigansjön, från hvilken drifisen obehindradt inpackas i sundet af sydliga till vestliga vindar. Af några i sundets östra del befintliga öar, bland dem den för sina natursköna formationer bekanta Mackinac Island, hindras ismassorna att fritt fortsätta till sjön Huron, hvarför packisen enligt flera sammanställande uppgifter här kan uppgå till 6 meters tjocklek och deröfver. Då en sådan packis under några dagar blifver utsatt för ända till 40 graders kyla, kan man lätt inse, hvilket arbete det bör vara att genom densamma framföra ett fartyg.»

Dock har på denna trade isbrytande fartyg gått ända sedan 1888. Man kan deraf göra sig en föreställning om, huru amerikanarne förstå att taga upp kampen med ismassorna och huru lätt

det skall vara att besörja vintertrafik, d. v. s. sysselsätta tonnage, der svårigheterna äro mindre, såsom fallet är vid andra hamnar vid samma sjöar. Vid en af dem, belägen ej långt från en i uppgifterna om jernexporten nämnd hamn, beskrifvas isförhållandena af samma författare sålunda: »sjöns bredd är här omkring 100 km. Stränderna äro sandiga och raka, så att äfven vid rak pålandsvind det drifisbälte, som hinna samla sig, ehuru rätt betydande, ej blifver af så stor bredd eller mäktighet som vid Mackinac, hvarjemte ismassorna, så snart vindrigtningen ändras, fördelas och drifva längs kusten. Fast is förekommer stundom till 3 à 4 kilometer från land». — Nu frågar jag eder, mina herrar, utgör det något bevis för trafikförhållandena vid Luleå, att man på de nordamerikanska sjöarna, der sådana medel som de nu omtalade stå till buds, verkligen kan uppehålla en trafik och besörja en export så stor, som man påstått skall kunna ega rum från Luleå? Euligt mitt förmenande icke. Man bör kunna vara viss derom, att om och när prisleförhållandena det medgifva, men ej förr, så skall såväl inhemsk jernstillverkning som export öfver svensk hamn komma till stånd, vare sig vägen till Ofoten finnes eller icke.

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

Det pågår i många länder en förtviflad strid mellan finansmän, och denna strid har i andra land på grund af öfvergrepp från ett håll gifvit anledning till det skådespel, som der utkämpas under namn af antisemitism. Mig veterligen äro vi ännu förskonade från detta vidriga skådespel. Det är dock visst och sant, att de rika malmbergen i Norrbotten varit föremål för en allt utom angenäm uppmärksamhet från kapitalstarka utländingars sida. Det är vidare känt, att denna uppmärksamhet en gång tagit ett sådant uttryck, att en kupp försökts att spela bergen öfver i andra händer än svenska. Detta misslyckades. Måhända skall denna sträfvan bättre lyckas genom en långsam belägring, genom utmattning. I denna kammare finnas många, som i de allra bästa afsigter söka vinna ett uppskof med jernvägsbyggandet i fråga. Må de se till, att de dermed icke åstadkomma, hvad de minst af allt vilja, hvad de mest af allt frukta, att nemligen Norrbottens stora malmrikedom som en mogen frukt faller i utländska börsfurstars kapitalstarka händer.

Herr Lundeborg: Då jag under dagens öfverläggning blifvit särskildt markerad i fråga om Riksdagens beslut förlidet år, torde det tillåtas mig att med några ord beröra förloppet af denna fråga under förra året.

Såsom bekant, hade grufbolaget i fråga då begärt koncession. Kongl. Maj:t ansåg icke lämpligt att bevilja sådan, och hade dessutom i en Riksdagens skrivelse år 1893 anhållits, att Kongl. Maj:t före koncessions medgifvande ville inhemta Riksdagens åsigt eller åtminstone låta Riksdagen få del af koncessionsfrågor i öfre Norrland, som icke voro af lokal beskaffenhet. — Vi stodo då förlidet år inför koncessionens af- eller tillstyrkande, framför afslag eller bifall till

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

af Kongl. Maj:t framställd proposition att bevilja 40,000 kronor till en undersökning af en banlinie från Gellivare till Ofoten. Jag ber att i förbigående få säga, att jag nästan föreställer mig, att på den tiden regeringens framställning mera afsåg att få höra Riksdagen i fråga om koncessionen än att drifva statsbanan fram så hastigt. Vid valet mellan dessa alternativ stannade Riksdagen vid bifall till det begärda anslaget 40,000 kronor, och det af det mycket naturliga skälet, att man icke på något sätt ville förhindra tillgodogörandet af malmfyndigheterna i Norrbotten, men derjemte önskade i god tid se sig för i afseende å de åtgärder, som påkallades för ett sådant tillgodogörande. Jag vågar dock, i likhet med flere talare här förut i dag, påstå, att ett ringa tal af dem, som röstade för de 40,000 kronorna, derigenom ansågo sig hafva gifvit på hand, att Riksdagen, genast vid frågans återkommande, skulle bifalla densamma. — Jag gör detta så mycket hellre, som det i denna kammare redan då, vid behandlingen af en annan jernvägsfråga uppe i Norrland, betonades, att *jernvägsanläggningar derstädes icke borde ifrågakomma annat än i sammanhang med åtgärder för det fasta försvaret*. Är det tänkbart, att, när en så stark stämning i denna kammare i fjor gjorde sig gällande för detta fasta försvar, Riksdagen skulle vara resolverad att i år taga förslaget om byggande af en bana alldeles fristående från sådana försvarsåtgärder. Jag vågar påstå, att någon sådan tanke icke fans hos en stor del af dem, som röstade för de 40,000 kronorna, och att sålunda icke någon som helst förpligtelse är gifven att redan i år, redan så snart och utan sammanhang med det fasta försvaret i Norrland företaga frågan till afgörande. — Och i hvarje fall skall väl en undersökning, som af Riksdagen begäres, förpligta Riksdagen att, när undersökningen kommer tillbaka, acceptera det ändamål, hvarför Riksdagen begärt denna undersökning? Det vill synas, som det i sådant fall vore en onödig omgång, att man uppdrager åt regeringen att delgifva Riksdagen resultaten af begärda undersökningar. Ty om konsekvensen skulle vara den nyssnämnda, kunde väl regeringen besluta utan Riksdagens vidare hörande. Att så icke har varit praxis, det framgår emellertid af de många fall, då Riksdagen begärt undersökningar, och dyrbara och mångåriga sådana, men då förslag med anledning af undersökningen har framkommit till Riksdagen, så har Riksdagen ofta sagt nej. Den har icke funnit det bekvämt eller lämpligt att acceptera det förslag, som undersökningen afsett, och så snart det gällt ekonomiska frågor, känner åtminstone icke jag till annat, än att Riksdagen kunnat äfven i dylika fall sjelfständigt fatta sina beslut, utan att afvikelser ifrån regeringens förslag hafva vållat några konflikter.

Nu har undersökningen i den föreliggande frågan kommit. Den är, enligt mitt förmenande, mycket naken. Den talar om för oss sträckningen af jernvägen. Den talar om hvad den kommer att kosta, och den talar vidare om uppgörelser mellan grufbolaget och de svenska och norska regeringarna, och den upplyser om, att för-

beredande förhandlingar varit pågående mellan de svenska och de norska jernvägsstyrelserna. Det är egentligen allt, hvad som vi fått veta af undersökningen.

Den norska regeringen har till Stortinget inlemnadt en undersökning af annan art, en undersökning, som för oss har varit af mycket intresse att få del utaf, och af hvilken vi hafva mycket att lära, och utan hvilken vi kanske stode ganska främmande vid bedömandet af hela denna stora och viktiga fråga. Der framläggas resultatet af grundliga undersökningar om våra svenska malmbergs förekomst och beskaffenhet, deras värde och pris och användning på världsmarknaden och mycket annat godt, som kanske mången af oss icke haft en aning om, förr än vi fått taga del af detta betänkande. Det gifver oss äfven besked om förhållandena på de trakter, der banan skall framlöpa. Det talas äfven om de större och mindre möjligheterna till kultur, som kunna förväntas; men hvad betänkandet först och sist alldeles bestämdt pointerar, det är den ofantliga häfstång, som denna bana skulle blifva för hela det norska näringslivet. Bergverk skulle komma att anläggas, som vore grundade på svensk och norsk malm, malmexporten skulle ökas, och det skulle blifva ett nytt uppsving för skeppsfarten, så att denna storartade industri skulle komma i ett nytt och lyckligare skede, och vidare talas der om, huru det i öfrigt skulle komma att blomstra inom många andra områden i Norge.

I en redogörelse, som professor Vogt — det är han, som lemnat en af utredningarna till stortingspropositionen — i några artiklar meddelat norska Morgenbladet, säger han, att det är ett fullkomligt misstag, om man skulle tro, att man genom anläggande af Ofoten-banan skaffade nabolandet en räcka fördelar på Norges bekostnad.

Nå, hvilka äro nu de i den svenska kongl. propositionen framhållna stora fördelarne? Jo, i densamma säges det, att *banan blir af betydelse för dem, som hafva nytta af malmtransporten, och af kulturel betydelse för öfra Norrland*. Till betydelsen i kulturelt afseende ber jag att litet längre fram få återkomma.

Det har uppgifvits i dag, att banan kommer att medföra synnerligen stora fördelar för vårt land. Hvilka äro då dessa? Jo, 3,8 procent på anläggningskapitalet samt ersättning för transportkostnaden för malmen intill ett belopp af $1\frac{1}{2}$ million tons, hvar efter staten har rätt att för den öfverskjutande delen bestämma annat fraktpolis.

Dessa äro de fördelar, hvilka vi skulle hafva att förvänta af de nedlagda $21\frac{1}{2}$ millionerna, och de tyckas väl i och för sig ej vara så synnerligen storartade. Om man får låna upp penningar till något öfver 3 %, så blir då skillnaden mellan denna siffra och 3,8 % hvad som utgör förtjensten och kanske till sist den enda fördelen utaf det nedlagda kapitalet. Men, förmenar man, det blir lif och utveckling der uppe i Norrbotten. Ja, hvad det lifvet och den utvecklingen beträffar, så har det sagts, att brytningen af

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

Anläggning af
en statsbana
från Gellivare
till norska
gränsen.

(Forts.)

en à $1\frac{1}{2}$ million tons malm skulle komma att sysselsätta 3,000 arbetare, och det är beräknadt, att dessa arbetare med familjer skulle komma att tillsammans utgöra ett samhälle på cirka 8,000 personer. Det vill väl synas, som om detta icke heller är någon så storartad uppblomstring. Men, säger man: »Banan kommer att på ett verkligt sätt höja kulturen i Norrbotten». Den siste talaren medgaf, att man härom skulle kunna hysa litet betänkligheter i fråga om trakterna *vester ut*, men emellan Gellivare och Luleå skulle man kunna förvänta en kraftig utveckling. Ja, jag har mot honom icke att ställa någon annan än professor Vogt, men då han har varit vägledande såväl för många bland oss som för norska Stortinget samt hans utredningar befunnits tillfredsställande, så torde han äfven här vid lag kunna få gälla som en auktoritet. Han säger i fråga om lokaltrafiken samt genomgångstrafiken och befolkningsförhållandena i Norrbotten: »om någon lokaltrafik i ordets vanliga betydelse, förutom till den blifvande 'By'n', vid Kiirunavaara och den nuvarande 'By'n' vid Gellivare kan det ej blifva tal, i det att banan de första 250—350 kilometer från Ofoten går genom ödemarker; och de första 200 kilometer kunna nästan anses vara en »fjellöken». Jag ber då att i detta sammanhang få erinra, att afståndet från Ofoten till Luossavaara är 173 kilometer och från Luossavaara till Gellivare 105 kilometer, tillsammans 278 kilometer, som sålunda inrymmes i hvad han här benämner »de första 250—350 kilometer». *Alltså, de första 350 kilometer genom ödemarker, af hvilka 200 betecknas som en fjellöken.* Vidare fortsätter Vogt: »för att illustrera banaus betydelse för genomgångstrafik, skola vi se till, huru många invånare der falla inom en zon af 50 kilometers bredd på båda sidor af banan med Ofoten som utgångspunkt». Vi hafva nu i minnet talen 173 och 278: »De 125 kilometer från Ofoten knappast 1,000, de 250 från Ofoten» — då äro vi sålunda i granskapet af Gellivare — »2,000, och de 450 från samma utgångspunkt »neppe et Snes Tusind». Och så fortsätter han: »och räkna vi 600 kilometer från Ofoten och taga med icke blott Luleå-banan och den norra stambanan i Sverige, utan också den projekterade svensk-finska mellanriksbanan till Uleåborg, så får man ett befolkningsområde om tillsammans knappt så mycket som 100,000». Derefter slutar professorn med den reflexionen, att man icke må öfvervärdera denna utvecklingsmöjlighet. Ehuru det ej sammanhänger med förestående, men efter som jag har tidningen i min hand, vill jag påvisa, hvad Norge på ett annat område åtgjort. Vogt påpekar nemligen en paragraf i kontraktet af innehåll, att sällskapet, d. v. s. bolaget, är förpligtadt att för ifrågavarande anläggning till största möjliga utsträckning använda norsk betjening samt norska funktionärer och arbetare, och tillägger han vidare, att Ofoten skall blifva ett merkantilt »centrum» för en liflig industri, »og denne By maa være og altid förblive at være en norsk By». *Våra* fördelar inskränka sig till de omnämnda 3,8 % på våra utlagda penningar plus en koloni på 8,000 människor

vid Luossavaara. Någon kultur af betydenhet lär det väl ej framkallas i dessa stenöknar.

Jag anser, att vi kunna vara alldeles på det klara med, att den glädjande utveckling, som så varmt och liffullt hägrar för vårt naboland — den må vi visst icke afundas dem, och ej heller klaga vi, på sätt hans excellens herr statsministern förmenade, öfver de fördelar, som må komma att tillföras våra grannar. Men det kan väl ändå vara för oss något att tänka på, huruvida icke vårt land skulle af dessa malmbrytningar kunna tillföras vidare välstånd än det, som betingas af malmens upphemtande från grufschakten och tillgodoförandet af endast den ursprungliga arbetskostnaden, om det ej skulle kunna låta sig göra för vårt land att på ett för detsamma mera välsignelsebringande sätt tillgodogöra sig dessa betydande rikedomar och sålunda slutligen om det ej vore möjligt att på basis af dessa malmfyndigheter komma till en helt annan en utveckling, till en helt annan industri än den, hvilken betingas utaf en enkel grufbrytning. Detta är frågan, och om den saken hafva vi ingen utredning. Hans excellens herr statsministern angaf på förmiddagen, att vi ju hade kommerskollegiets utredning och att vi fått höra generaldirektör Nordströms föredrag. Ja, med all respekt för kommerskollegium, så vågar jag dock påstå, att den utredning, som lemuats i följd af en skrivelse från departementet den 12 mars och hvilken besvarades af kommerskollegium den 17 mars, visserligen icke är af beskaffenhet att kunna fylla de anspråk, man skulle kunna hafva på en allsidig utredning af hithörande frågor. Kollegium begränsar sig till en tackjernstillverkning, och der stannar kollegium. Det har ej haft vidare uppgift sig förelagd, och tiden var ju i alla fall så kort tillmätt. Ja, mina herrar, en tackjernstillverkning tror jag ej, att bergshandteringens idkare anser nu för tiden utgöra någon *förädling* af malmen. Tackjernet är en råvara och såsom sådan kan den icke med fördel tillverkas eller utföras från Norrbotten, derom äro säkerligen alla bergshandteringens idkare med kollegium ense. Men det torde, jag säger med flit *torde*, kunna finnas andra möjligheter för ett rationellt tillgodogörande af malmen.

Vid tillverkning af gjuttackjern af sådan beskaffenhet, som här kunde ifrågakomma, torde tillverkningskostnaderna på olika platser ej komma att synnerligen differera. På ena hållet är malmen rikare och bränslet dyrare, å det andra tvärtem, men lika vid all dylik tillverkning torde vara, att för densamma ej kräfves någon afsevärd kostnad för drifkraft. Helt annorlunda ställer sig förhållandet vid förädling af tackjern. Denna tager stor kraft i anspråk. Utländingen får köpa sådan i form af stenkol, då deremot vi i vårt land i våra vattenfall hafva, om icke obegränsade, likväl storartade tillgångar af kraft, som, sedan första anläggningen för densammans uttagande är gjord, kommer att lemna en drifkraft, med hvilken en tillverkning, baserad på stenkol, får svårt att konkurrera. Enligt utredningar, som äro gjorda af numera afidne direktören på

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

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

jernkontorets stat Dellwik år 1893 och i dessa dagar af ingenjören på jernkontorets stat Tholander, framgår oförtydbart, att förädling af tackjern af Norrbottens-malmerna är möjlig med resultat att kunna täfla i den allmänna marknaden. De hafva kommit till de siffror, som i dag angäfvos af en högt ärad talare på vermlandsbänken, och af hvilka framgår, att tillverkning i Norrbotten för sådana förädlade varor som jernbalkar, skenor, plåt- och stångjern ställer sig billigare än försäljningspriset i Westfalen. Såsom i hvarje fall ett alltför starkt uttryck lärer väl få anses den ärade talarens uttalande, att dessa siffror kunde betecknas såsom ett »falsarium». Han kommer till detta resultat därför, att inga tullar medtagits i beräkningen, hvadan sålunda enligt hans åsigt jämförelsen haltade. Tillverkningspriset i Norrbotten, 10 kronor lägre än försäljningspriset i Westfalen, vore en ej fullt riktig jämförelsegrund. Af kalkylen framgår emellertid ej, att det varit meningen att exportera balkar, skenor, plåt m. m. till Tyskland. Det finnes andra marknader, och i realiteten ställer det sig väl så, att det är vid exporthamnarna prisen skola beräknas och jämföras, och derefter väljes marknaden efter de tullförhållanden, som på afsättningsorterna gälla. För resten lärer det väl ej vara skäl att allt för mycket fästa sig vid tullsiffrorna; vi ha visserligen tullar i dag, men i morgon eller åtminstone om 10 år kunna de vara borta, och då haltar jämförelsen åt ett annat håll. Den, som upptagit dessa siffror, må kunna anses dertill fullt befogad under de förhållanden, hvilka jag nu angifvit.

Jag tillåter mig i detta sammanhang säga, att den ärade ledamot, till hvilken jag nyss refererat, angaf, att det blefve dyrt att skaffa bränsle uppe i Norrbotten. Han angaf att der nog finnes torf, men att torfven ej vore användbar för jernstillverkning i så afsevärd grad, om jag förstod honom rätt, som der uppe kunde vid förädling blifva af nöden. Såsom särskildt motiv därför anförde han, att uppe i det öfre Norrland är så kort tid tillmätt för torkningen af torfven, att användningen af densamma blir i hög grad begränsad. Ja, hvad veta vi om huru det kommer att se ut deruppe om 50 år? För 50 år sedan visste vi ej att färska vårt tackjern med Bessemermetoden, och för 40 år sedan förstodo vi ej att använda elektrisk kraft till vår industri. Huru kunna vi då i fråga om användning af torf veta, hvad som kan vara möjligt eller icke möjligt 50 år här efter! Jag vill härmed hafva sagdt, att man väl icke därför, att man för ögonblicket ej ser, huru en sammanföring af alla der uppe befintliga naturkrafter och naturtillgångar må kunna ske, skall öfverlagadt beröfva sig möjligheten af att de besparas åt landet för framtiden.

I detta sammanhang torde få nämnas, att åtgången för närvarande inom Sverige af balkar är omkring 30,000 tons, som eventuellt skulle kunna levereras från Norrbotten. — Men utom de fördelar, som direkt kunna framkomma af en jernstillverkning der uppe, bereder äfven en sådan landets jordbruk stora förmåner. Vårt lands jord-

brukare behöfva numera årligen 20,000—25,000 ton fosforsyra. Utaf denna fosforsyra tillverkas inom landet omkring 2,200 ton, resten måste importeras till ett värde af mellan 2 à 3 millioner. Nog tyckes det väl ändå vara en märkvärdig hushållning, att man exporterar malm och importerar den deraf framställda råvaran fosforsyra, som vid en förädling af malmen äfven skulle afsevärdt nedsätta tillverkningskostnaden.

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

Det har sagts, att genom malmexporten skulle vårt land tillföras 7 à 8 millioner kronor. Beräknas efter Vogt brytningen till 2 kronor per ton och transporten till $2\frac{1}{4}$ kronor, derutaf likvisst Norge skall hafva sin del, kommer man till cirka 4 kronor per ton, som väl är den hufvudsakliga inkomsten, eftersom af återstoden af försäljningspriset en afsevärd del går till förräntning af jernvägsanläggningen samt resten torde återgå till ränta å bolagets skulder och till utdelning å aktiekapitalet. Man får sålunda 4 kronor pr ton eller på en qvantitet af 1 million ton malm 4 millioner kronor och på en qvantitet af $1\frac{1}{2}$ millioner 6 millioner kronor. Af dessa skall betalas bränsle till trafiken, underhåll af jernvägen samt proviant och kläder åt arbetarne, och dessa förnödenheter lära väl till hufvudsaklig del komma att hemtas vester ifrån och ej från de sydligare delarne af vårt land. Under sådana förhållanden blir väl fördelen för vårt land af de 7 millionerna ej så synnerligen stor. Om man deremot kunde komma till en förädling af malmen, ja, då ställer sig saken helt annorlunda. Ganska blygsamma beräkningar visa, att vid förädling af 1 million ton tackjern, och sedan man frändragit kostnaderna för stenkol, 20 à 25 millioner kronor pr år komma att i inkomster tillföras vårt land af förädlingen. Detta är siffror, som tala.

Hans excellens herr statsministern sade, att det vore svårt att skaffa tonnage der uppe och att deri låge ett väsentligt hinder för malmens öfverförande öster ut. Ja, detta under förutsättning af en export af 1 à $1\frac{1}{2}$ million ton malm. Men om man förädlar denna malm, så reduceras 1 million ton tackjern till omkring 400,000 ton färdiga varor, och derför torde icke blifva så svårt att bereda frakt möjlighet. För öfrigt framhåller äfven professor Vogt i sin utredning, hvilket jag vill anföra såsom stöd för min åsigt, att det låter tänka sig, att malmen kan transporteras ned till Luleå för att der undergå förädling.

Ja, mina herrar, med alla dessa synpunkter framför sig är det väl ej att undra på, att man önskar erhålla en utredning något mera vidtomfattande än dem, som nu stått oss till buds, ty dessa beröra åtminstone ej de synpunkter, hvilka nu här blifvit framhållna. Det var också med anledning deraf, som jag i utskottet framställde ett förmedlingsförslag, som skulle gå ut på, att man beslutade bygga en bana från Gellivare till Luossavaara och under tiden, ju förr dess hellre, vidtog åtgärder för utredning i den riktning, som här blifvit angifven. Derigenom skulle vinnas, att icke något hinder lades

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

Samtidigt som arbetena påbörjade för beredande af exportväg för malmen, kunde frågan klarställas och föras fram till ett bedömande, grundadt på verklig utredning, hvilken jag föreställer mig skulle omfatta bland annat hvilken lägsta fraktsats, som vore nödig för att malmen med fördel skulle kunna forslas till svensk hamn. Det låter ju tänka sig, att denna frakt måste ställas så låg, att räntan för staten till en början blefve ganska minimal, men genom de förädlingsmöjligheter, hvilka derigenom öppnade sig, skulle staten säkerligen ganska snart få full valuta för denna uppoffring genom ökad industri och ökad välmåga, och för visso finnes det inom vårt land män, som med stöd af erfarenhet på det industriella området skulle kunna med myndigheterna samverka till frågans fullständiga utredning. Jag hade trott, att om detta förslag skulle allas intressen kunna enas; regeringens, som finge banan bestämd, bolagets, som finge en garanti för att banan blefve framförd till Loussavaara, deras, hvilka hafva medkänsla för bolaget och vilja tillmötesgå den kongl. proposition, och äfven deras som äro motståndare till företaget, men i alla fall inse, att banan efter hand måste föras fram. Att Norrbotten skulle, såsom en talare sade på förmiddagen, finna sig tillbaka och kunna antaga, att man missunnade detsamma dess utveckling, det kan jag sannerligen ej förstå; ty om banans börjande nu beslötes, så vore väl dermed gifvit på hand, att densamma komme att fortsättas i första hand till malmfälten, och skulle den blifvande utredningen ådagalägga, att det vore omöjligt att få något förädling till stånd på svenska sidan, så förmodar jag, att dermed vore gifvet, att banan skulle komma att dragas vester ut. För alla parter är den föreslagna linien, så att säga, neutral, den skall i hvarje fall byggas och kan beslutas utan sammanhang med den öfriga delen.

I sammanhang härmed tillåter jag mig att gent emot hans excellens herr statsministern säga, att frågan visserligen ej gått bakåt, utan tvärtom gått framåt, hvilket bäst visas af att företagets förverkligande nu omfattas med sympatier från många håll, der sådana förut ej förefunnits.

Det har från statsrådsbänken uttalats betänkligheter, huruvida man skulle kunna påräkna, att bolaget och Norge i sinom tid vore benägna att förnya en uppgörelse af den beskaffenhet, som nu föreligger. Ja, när det gäller så stora intressen som här, lära icke spekulanter komma att saknas för tillgodogörande af malmyndigheterna, och hvad Norge beträffar, så ligga ju för detta land fördelarne så stora och klara, att man kan antaga, att Norge ej skall finnas obenäget att äfven längre fram upptaga underhandlingarna, så mycket mera som Norge ej är så alldeles ovan vid, att afbrutna underhandlingar åter upptagits.

Det har från samma håll framhållits, att vår finansiella ställning nu är så lyckosam och att vi sålunda med lugn kunde se tiden an äfven i fråga om detta stora företag. Ja, mina herrar, med

den erfarenhet man har om de dåliga åren för icke så långt tillbaka, så håller jag före, att det i detta afseende är försigtigast att icke draga allt för stora vexlar på framtiden.

I fråga om arbetskraften, får jag säga, att det vore väl i alla fall någonting märkvärdigt, om vi i vårt land skulle hafva en så stor »sofvande befolkning», att den föreslagna banan skulle kunna byggas utslutande med arbetare från öfra Norrland utan att brist på arbetskrafter på annat håll skulle uppstå. Det vanliga är väl eljest, att om arbetare tagas från ett håll, måste ersättning förskaffas från ett annat.

Jag var ej i tillfälle att följa den ärade talarens på stockholmsbänken anförande (det pågick, när jag kom in i kammaren), men han rigtade der några ord till ordföranden i statsutskottet angående dennes yttrande i fjol. Jag vet ej, om det var hans mening att åberopa statsutskottets ordförande såsom auktoritet, jag tror nästan så, då jag icke kan finna, att denne dementerat, hvad han yttrade i fjol i fråga om tillrädligheten för staten att bygga statsbanor. Riksdagen har i år anslagit 3,800,000 kr. till Krylbobanan, 1,300,000 kr. till banan mellan Boden och Ytter-Mojärv och slutligen anvisat 750,000 kr. till Bohuslänsbanans påbörjande. Om det förslag, som jag tänkt framlägga, blifver godkändt, så äro vi uppe i 8,850,000 kr. för 1899. Till dessa beslut har statsutskottets ordförande i sin ringa mån medverkat, och torde han sålunda få anses hafva sökt honorera sitt yttrande förlidet år.

Detta om de ekonomiska förhållandena, men det finnes andra, som äro ännu viktigare och som för mig från början varit afgörande, och hvilka jag sökte framhålla i början af mitt anförande, nemligen *det fasta försvaret i Norrbotten*. Jag vill icke söka djupare ingå i någon bevisföring för mina åsigt i detta fall, andra hafva bättre framfört skälen, än hvad jag förmår, men jag har dock velat få min mening antecknad till protokollet, äfven om det möjligen icke skulle anses så opportunt för mig nästa år, och den meningen ansluter sig fullkomligt till hvad som af herrar chefer för civil- och landtförsvarsdepartementena uttalats. Jag kan nemligen för min del icke finna annat, än att *framförande af dessa jernvägar så till Ofoten som öster ut ovilkorligen förutsätter vidtagande af åtgärder för det fasta försvaret i dessa trakter*. Att frågan härom nu icke föreligger, är beklagligt, men just detta förhållande bör för oss utgöra ett absolut hinder att nu fastslå jernvägen ända fram till Ofoten. Sannolikt kommer frågan om ordnandet af landets fasta försvar att föreläggas riksdagen nästkommande år, och kunde då samtidigt, om så föranledes, frågan om jernvägens fortsättande vester ut upptagas, ty i olikhet med hvad som här förut i dag yttrats anser jag för min del, att dessa båda frågor måste sammankopplas; de sammanhöra, det går som en röd tråd genom flera års kongl. propositioner.

För öfrigt — hvad är det väl i sjelfva verket för en brådska,

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

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

hvarför kan ej denna fråga få afgöras i lugn och ro och utan denna förfärliga nervositet, hvarför skall den drifvas fram utan att man hinner tillräckligt öfverväga alla konsekvenserna af densamma? Är någon fara å färde? Icke så vidt jag förstår, och icke heller lär någon fara kunna vållas genom ett uppskof, enär ett uppskof på ett år, i en så storartad utvecklingsperiod, visserligen måste vara af föga betydelse och absolut icke kan motsvara vigten och nödvändigheten af att man väl besinnar sig före afgörandet af en fråga utaf så stor och viktig beskaffenhet. Ty, mina herrar, spørgsmålet gäller icke endast att exploitera Norrbottens stora rikedomar, det gäller, säger jag, icke endast detta, utan det gäller att äfven samtidigt ordna så, att vi må kunna bevara dessa rikedomar åt våra barn. Oss gäller det mindre, under vår tid blifva verkningarna obetydliga, men vi må ej så ordna, att våra barn en gång skola kunna komma att säga, att vi i öfverilning, tanklöshet och trötthet, af hänsyn till saker, som icke hade med denna stora fråga att göra, fattat för framtiden ödesdigra beslut.

Några få ord må det tillåtas mig att tillägga, innan jag kommer till min kläm, detta i min egenskap af bruksegare. Vi veta, att under sista tiden har det påståtts, att egoistiska intressen från mellersta Sveriges bergsbruksidkare ställt sig hämmande i vägen för denna jernbana och för denna utveckling. Jag tillåter mig dervid endast få säga, att likasom säkerligen en hvar industriidkare gjort i liknande fall, så togo, när frågan om exploiterande af malmstillgångarne i Norrbotten på allvar framkom, helt naturligt landets bergsbruksidkare i öfvervägande, hvad denna utveckling skulle kunna föra med sig för den gamla näringen. Denna näring har i allt fall varit af så stor betydelse för landet, att en sådan pröfning kunde anses både behörig och berättigad. Denna pröfning resulterade — jag medgifver, att det tog någon tid, innan man kom till detta resultat — derhän, att exploiteringen af ifrågasvarande malmrikedomar ansågs komma att hafva ringa inverkan på fortgången af mellersta Sveriges bergshandtering, kanske snarare kunna blifva ett stöd på många håll, i fall malmen kunde föras österut. Men man kom här äfven till en annan bestämd uppfattning, som ovilkorligen måste tränga sig på hvarje fosterlandsvän, den nemligen, att om ock mellersta Sveriges bergshandtering i någon mån komme att blifva lidande af bergsbrukets utveckling uppe i det öfre Norrland, så var det en faktor, som icke kunde få tagas med i beräkningen vid afgörandet af en så viktig och för hela landets väl så betydelsefull fråga.

Med anledning af hvad jag nu här har anfört, framstå för mig tre moment:

1:o) att en jernväg till Ofoten icke får byggas utan att frågan om det fasta försvaret i Norrland samtidigt ordnas, och, då fråga härom ej ännu föreligger, beslut om jernvägens byggande till Ofoten ej nu kan fattas;

2:o) att då alla önska en utfartsväg för malmen och detta ju förresten desto hellre, samt bandelen Gellivare—Luossavaara, så att säga, är neutral, beslut derom nu må kunna fattas, hvarigenom malmens tillgodogörande icke väsentligen fördröjes; samt

3:o) att en utredning bör ske rörande möjligheten af förädling af malmen inom Sverige och export af malm från svensk hamn.

Med anledning af hvad jag sålunda haft äran anföra, tillåter jag mig vördsamt att i fråga om punkten 4:o) uti nu föreliggande betänkande göra följande yrkande:

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

Herr Wennerberg: Hans excellens statsministern slutade sitt anförande i förmiddags med den förklaringen, att hans handlings-sätt i detta ärende helt och hållet bestämdes af hans öfvertygelse. Jag ber honom då vara fullkomligt öfvertygad derom, att, när jag nu är tvungen att uppträda emot regeringens proposition, detta sker af samma skäl, som för honom var bestämmande. Det är visserligen icke behagligt att uppträda emot regeringen, och icke heller lemnar ett sådant uppträdande nu stor utsigt till framgång. Detta synes mig dock vara en småsak emot tillfredsställelsen att tala och handla så, som jag finner mitt riksdagsmannakall af mig fordra.

I sin skrifvelse af år 1893 i denna fråga påpekade Riksdagen, att Riksdagen, innau koncessionsrätt lemnades till anläggande af en bana utaf den beskaffenhet som den nu föreliggande, särskildt önskade få de politiska, militära och ekonomiska förhållanden, som dermed kunde stå i samband, så utredda, att utredningen kunde tjena Riksdagen till ledning. Undersökningar hafva derefter företagits, för hvilka jag för min del är regeringen tacksam.

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

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

Jag vill derefter påminna om Riksdagens skrifvelse af den 18 maj 1897, hvilken i hufvudsak, ehuru mera detaljeradt, framhåller alldeles detsamma som den förra skrifvelsen. Den slutar med orden: »så anser Riksdagen anläggandet af en jernväg från Gellivare till Ofoten kunna på goda grunder ifrågasättas». Jag har tagit ut detta sista ur sammanhanget därför, att jag anser mig genast från början böra säga det vara min mening, att Riksdagen genom dessa slutord icke har förbundit sig att på grund af den önskade undersökningen bevilja anslag till den föreslagna jernvägens anläggande.

Sedan kan hela propositionen delas i fyra afdelningar, i öfverensstämmelse med Riksdagens såväl första som sista skrifvelse. Den första delen angår ekonomin, den andra Norrlands och särskildt Norrbottens kultur, den tredje försvaret och slutligen den fjerdje politiken.

Jag skall icke befatta mig med den första punkten, ehuru dervidlag nog förekomma synpunkter, som ännu icke blifvit tillräckligt afsedda. Den punkten har dock så utförligt behandlats i Kongl. Maj:ts proposition, och den verkställda utredningen är i detta stycke, det må erkännas, god, äfven om jag icke kan anse den vara fullständig. Jag vill därför icke upptaga tiden med detta, helst det icke blott i den kongl. propositionen och utskottets betänkande, utan äfven nu inom kamrarne utgjort det egentliga föremålet för diskussionen.

Jag ber därför att genast få öfvergå till hvad Riksdagen i afseende på den andra punkten anført uti sin skrifvelse af den 18 maj 1897, der det heter: »då öfre Norrlands kulturella utveckling i väsentlig grad äro beroende på ökad industri derstädes» etc. Ja, detta är sant. Men det må väl ingen på fullt allvar påstå, att jernvägsarbeten eller malmbrytning är en industri af det slag, som framkallar en bättre kultur än den förutvarande. Dock har jag nu hört enskilde, högt värderade talare, senast en på uplandsbänken, som tagit alldeles för gifvet, att detta var en sådan hufvudsak, att det vore orimligt af Riksdagen att vilja sätta sig emot den högre kultur, som skulle uppkomma i Norrbotten på grund af den industri, som der genom Ofoten-banan skulle uppstå. Ja, i fall en kraftig industri skulle kunna uppkomma genom denna jernvägs anläggande, skulle frågan äfven enligt min åsigt komma i ett annat läge, men detta är just hvad man synes söka undvika å den sida, som är min sida motsatt. En industri uppkommer påtagligen icke genom en jernvägsanläggning, ty det är löst — icke bofast — folk, som arbetar vid densamma, och som efter jernvägens fullbordande lemnar orten. Ej heller uppkommer en industri genom blott och bart malmbrytning. I så fall skulle jag lika väl kunna kalla plöjning för en industri. Det ena så väl som det andra är endast en del, som hörer tillsammans med det hela, och om ej den väsentliga basen för detta finnes, så blir det öfriga i hög grad accidentelt. En industri skulle möjligen kunna uppkomma i dessa nordliga trakter, ehuru ej

genom anläggande af en jernbana, som går till Ofoten och Norge. *Anläggning af en statsbana från Gellivare till norska gränsen.* Denna jernväg skulle komma att gå genom en öde trakt, der skogsgränsen redan är slut och der jordmånen är oländig och rent af omöjlig för allt slags åkerbruk. Det skall äfven möta ofantliga svårigheter för den enskilde att der skaffa sig bostäder, hvilket dock måste vara möjligt för att en bofast befolkning derstädes skall kunna uppstå. Vid stationerna komma möjligen ett ringa antal personer att slå sig ned, säkerligen dock icke till större antal än några tusental. Föra vi vår malm från Luossavaara och Kiiruna-vaara, sådan den är ut till Viktoriahavn, kan icke gerna någon industri uppkomma i dessa trakter, ty det skulle endast kunna ske genom förädling af malmen. En dylik förädling af malmen är just hufvudsaken för att vi med fördel skola kunna tillgodogöra oss dessa stora malmrikedomar. Angående möjligheten deraf hafva uttalats de mest motsatta åsikter, och det af våra kunnigaste och mest sakkunnige personer, hvilka böra kunna bedöma denna fråga. Den ene säger, att det går, den andre säger, att det icke går. Den, som säger, att det icke går, fäster sig förmodligen närmast vid de enorma omkostnader, som härmed skulle vara förenade, den, som säger, att det går, har väl äfven tagit dessa omkostnader, som måste vara ofantligt stora, det medgifves, i noggrant öfvervägande, men funnit, att de *icke* äro omöjliga att åstadkomma. Vore det då icke skäl uti att försöka, huruvida en sådan förädling vore möjlig eller ej? Och har något i den vägen skett? Jag har härpå hört svaras, att med en sådan sak kan det icke gå hastigt. Nå, om det icke kan gå hastigt, så bör det tröga folk, som af Ehrenswärd fick skuld för att vara hetsigt, lemna hetsigheten och lugna sig, till dess man fått pröfva, huruvida en dylik förädling af malmen inom landet kan gå för sig. Ty endast på så sätt kan Norrbotten få en industri, som åstadkommer kultur. Jag vill här vidare anmärka, att det är en stor skilnad i kulturellt afseende emellan Gellivare-jernvägen och den bana, som skulle gå utefter Torne träsk. På ena stället finnes skog, och der finnes äfven, något som äfven erkändes af statsministern, en icke ringa mängd af bofasta arbetare. Så har *den* trakten redan utvecklats, fastän vi ej längesedan trodde, att Gellivare var så förfärligt långt borta, att der måste vara ett obeboeligt vinterland. Ja, visst är det ett vinterland i jämförelse med Skåne; men det är icke ett vinterland i jämförelse med de trakter, som ligga ikring den bana, som skulle gå invid Torne träsk, ty *der* kan en bofast befolkning aldrig komma att vistas, åtminstone icke en bofast befolkning af den beskaffenhet, att den — som det heter uti Riksdagens meranämnda skrivelse af den 18 maj 1897 — »för ett framgångsrikt försvar af Norrland — — kan uppställa en större truppkontingent än för närvarande». Ja, dermed menas naturligtvis hela Norrbotten. Men just de trakter, genom hvilka den nu ifrågavarande jernvägen från Luossavaara och Kiiruna-vaara skulle komma att löpa, lemna ingen sådan kontingent och

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

skola icke heller komma att göra det, då ju ingen bofast befolkning derstädes kan uppkomma.

Nej, hela denna kulturella fråga har gjorts till en ekonomisk fråga och såsom sådan, det medger jag, icke illa, och staten kan åtaga sig risken utan förlust. Jag antager nemligen, att de garantier, som staten sökt förskaffa sig, äro goda, och man har ju försäkrat, att staten är garanterad en »tillräcklig» inkomst af företaget. Dock anser jag, att man bort tillse, att staten ej fått nöja sig med en »tillräcklig», utan finge den högsta möjliga vinst, och det har alldeles icke skett. Inga försök hafva gjorts att få en bofast befolkning der uppe, inga försök hafva gjorts att åstadkomma en förädling af de enorma malmtillgångar, som der finnas. Jag erkänner ännu en gång, att en sådan undersökning, om den skall vara fullt pålitlig, icke verkställes helt hastigt. Men jag kan icke se, hvarför man icke till statens fromma kan nöja sig med att handhafva saken något mera långsamt, men dermed också mera säkert. Den principen har man hittills följt, då det gäلت andra jernvägsanläggningar, och jag kan därför icke förstå, hvarför man nu skall bryta emot densamma. Ingen kommer och tager bort malmen i Kiirunavaara och Luossavaara, den finnes fortfarande kvar, och icke heller kommer den att sjunka i värde. Ty i samma mån som den enorma tillväxten i behovet af jern tilltager i verlden, i samma mån växer äfven på visst sätt jernets värde i dessa trakter. Hvad skulle egentligen vårt land och vårt folk riskera genom att lugna sig och endast framdraga jernvägen till Kiirunavaara och Luossavaara, till dess man fått se, om man under tiden kunnat komma på det klara i afseende på den industri, som i dessa trakter skulle kunna uppväxa genom jernets förädling?

Det finnes äfven en annan industri af den största vikt, som det vore skäl uti att tänka på, ehuru den i dag knappast blifvit vidrörd, trots jag under mina många riksdagsår ofta hört den beklagas af personer både inom och utom Riksdagen. Jag menar det klena tillstånd, i hvilket vår skeppsfart och vår fraktfart befinna sig. Här är nu ett tillfälle att skaffa just de nordliga delarne af vårt eget land en mycket förträfflig sådan. I samma mån, som man kunde tillförsäkra rederierna ständiga och dugtiga frakter, skulle äfven fartyg byggas, som vore lämpliga att frakta malmen från Luleå. Ser man efter på en karta, skall man finna, att det icke är så stor skilnad emellan fraktandet från Luleå, Gefle, Söderhamn eller andra Östersjöhamnar till utlandet än från Victoriahavn.

Men, har man sagt, det är en väsentlig skilnad härvid, som måste tagas med i beräkningen. Från det ena stället kan man utskeppa under 11 månader om året och från det andra endast under 4 månader. Ja, detta är nu en invändning, som är af en ganska stor betydelse. Men så beskedligt, som regeringen beräknat malmexporten från de nya malmfälten, eller till 1,500,000 ton årligen, kan det gå för sig att med förbättrade fartyg sköta detta äfven

från Luleå. En annan sak blefve det, om man skulle drifva upp utförseln ända till 7 millioner ton årligen — något, som Norge synes vilja på Ofoten-banan — och sådant skulle icke, åtminstone icke under nuvarande förhållanden, kunna ske från Luleå. Samtidigt med att en blomstrande jernhandtering skulle kunna uppstå i Norrbotten, finge man ju då ett lämpligt tillfälle att framkalla skapandet af en ordentlig svensk fraktflootta. Från båda delarne är man dock, om den kongl. propositionen blir bifallen, afskuren. Inga försök vill man göra till förädling af malmen, ty det skulle kosta för mycket, och icke heller några försök att skapa en svensk fraktflootta, ty norrmännen hafva redan förut en tillräcklig sådan der uppe, och vi blifva därför lätt utestängda derifrån. Jag vill dock påminna om, att denna viktiga fråga, på grund af Kongl. Maj:ts proposition, är i betänkandet afhandlad på *tre rader*.

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

Går jag nu öfver till den tredje viktiga punkten, den om försvaret, så finner jag, att densamma uti detta märkvärdiga dokument blifvit vidrörd på *tolf rader*! Och, mina herrar, jag *kan* icke ställa mig på den sidan, som anser, att viktigare än vårt försvar, viktigare än vår industri, viktigare än vårt politiska samband med andra länder är den ekonomiska fördelen, eller att staten kan få denna utfartsväg anlagd utan att det kostar staten någonting. Jag tror tvärt om, att hvar och en af eder *måste* erkänna, att detta bör ställas i sista rummet, och så gjorde Riksdagen äfven i sin skrifvelse 1893. De rader i utskottsbetänkandet angående försvaret, som jag nyss omnämnde, äro af den beskaffenhet, att de, om man icke vore så allvarligt stämd inför en så viktig fråga som denna verkligen är, skulle, liksom hvarje storartad omening, vara löjliga; nu äro de, åtminstone för mig, rent af sorgliga. I synnerhet måste de kännas så för en person, som vet med sig, att han aldrig röstat emot ett anslag till vårt försvar och icke heller kommer att göra det, om det fortfar på samma sätt som hittills, så att Kongl. Maj:t aldrig begärt för mycket, men väl någon gång för litet, och att detta utaf Riksdagen i många fall nedsatts, hvarför vi det ena året efter det andra fått stå och stampa på ungefär samma punkt, i stället för att vi nu borde hafva hunnit ett godt stycke framåt med afseende å stärkandet af vårt försvar. När jag nu dertill erfar, att det just är fjerde och femte hufvudtitlarne, som fått sitta emellan för denna ekonomiska spekulation, ehuru de så väl hade behöft alla anslag, som hade kunnat komma dem till godo, är det för mig ännu svårare att finna mig häri. Kanske någon frågar: hvarför skall han alltid hålla så mycket på *dess* titlar, hvarför skall han ideligen säga, att han är med om hvarje anslag, som begäres till försvaret? Ja, jag har redan sagt ett af skälen dertill. Jag skall äfven nämna ett annat, som svårigen torde kunna vederläggas: på vårt försvar beror helt visst det förnämsta och härligaste, som vårt svenska folk eger, nemligen dess sjelfständighet och dess frihet. Och då det så är, kan man icke finna den nu föreliggande kongl. propositionen

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

annat än i högsta grad nedslående — ja, sorglig. Den står äfven i ordalagen i strid emot sig sjelf, hvilket ju alltid är en fara för det nödiga sammanhanget, och, hvad värre är, den strider äfven emot regeringens egna åsikter, sådana de förut uttalats af krigsministern och äfven af civilministern sjelf. Oaktadt försvaret skulle vara en förutsättning för hela jernbanan och en nödvändig sådan, såsom det heter, så skjutes det nu helt hastigt undan, och det på ett sätt, att jag knappast ser, huru frågan om försvaret nu skäligen skall kunna komma före. Följden torde säkert blifva den, att ingenting blir åtgjordt för försvaret, utan att frågan derom uppskjutes det ena året efter det andra, och detta trots det att krigsministern, kraftigt stödd af sin generalstabschef, ihärdigt påstått och påstår nödvändigheten af befästningar, om jernvägen anlägges. Man har visst ingenting emot befästningars anläggande, heter det, men icke är det behöfligt att komma fram dermed såsom ett »formelt villkor» för banans byggande. De medgifvas dock vara en nödvändig förutsättning för alla jernvägsbyggnader i dessa trakter. Det låter otroligt; jag skall derfor be att få citera civilministerns egna ord: »Uti mitt ofvan åberopade 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» etc. Ja, jag skall be, att något få stanna här: En nödvändig förutsättning för ett viktigt ändamål skrifver man väl icke såsom ett postskriptum! — Det kan icke vara nödvändigt att såsom formligt villkor för jernvägens byggande uppställa fordran på några vissa försvarsåtgärder», heter det strax derefter. Detta är ju, rent ut sagt — omening! Denna tillskrifver jag dock ingalunda herr civilministern sjelf, ty den kan ju vara beroende af glömska eller deraf, att något blifvit öfverhoppadt vid redaktionen.

Jag öfvergår så till den sista punkten, nemligen den politiska sidan af saken. Fingo vi med afseende på kulturen i Norrbotten två rader och i afseende på försvaret tolf rader — och dessa af det innehåll, jag nyss läst upp, så hafva vi angående politiken fått — ingenting. Riksdagen har dock begärt att få utrönt, i hvad afseende denna bana politiskt sedt vore att betrakta såsom gagnelig eller farlig. Någon sådan utredning har här icke lemnats, och därför vill jag ingalunda klandra regeringen. Det är nemligen icke så lätt att vidröra dylika internationella saker. Men då man vill bygga en internationel bana, så skulle väl några internationella åsikter, beskedligt sagda, icke hafva varit så synnerligen vådliga att framföra. Det fans förr på gamla orglar en stämma, jemte borduna och flöjten m. fl., på hvilken det stod *noli me tangere*, och orgelnisterna visste hvad det betydde och rörde aldrig vid denna stämma. Jag tror dock icke, att detta bör tillämpas här vid lag, ty såvidt jag känner, är denna stämma, om den också finnes qvar inom

diplomaten, för länge sedan försvunnen från de stora orglar, som benämnas riksförsamlingar, ty der säger man *ut*, och det är helt enkelt ens skyldighet.

En ärad talare har nyss vidrört detta ämne, och jag anser, att han hade full rätt dertill. Ty det kan ju icke nekas, att om denna jernväg, som skall gå utefter Torne träsk och fram till Victoriahavn, blifver af Riksdagen beslutad, så hafva vi dermed fått en internationel bana utaf en rätt betänklig beskaffenhet. Det är, som vi veta, i allmänhet svårt att vara mellanhand. Fordringar uppställas då ofta å ömse sidor, och genom att tillmötesgå den ena parten, stöter man sig ofta med den andra. Är man då tillika, såsom vi i detta fall skulle vara, utan allt dugande försvar, torde man få rätt svårt att reda sig. Det är min fulla öfvertygelse, att vi förr eller senare skulle komma i en sådan mellanhand, och vi finge då troligen vara de förlorande. Det finnes ett modernt sätt att gå till väga, då man icke vill handskas allt för hårdt med andra svagare, utan behandla dem med sken af vänskap. I vår bildade tid, sadet det för några år sedan, borde krig icke vidare komma i fråga. Jag undrar, hur I, mine herrar, anser det nya slags krig, hvarom vi nyligen fått läsa uti de dagliga tidningarna, ett krig, som här med mycken fördel skulle kunna användas — man ockuperar ej, man arrenderar. Det torde då ibland kunna hända, att den arrendesumma, som bjudes, är så stor, att man icke kan motstå den. Jag skulle nu icke dragit fram detta, om icke redan en föregående talare gjort det, och saken är ju för öfrigt så offentligt bekant, att någon hemlighet icke längre behöfver göras deraf. Vi böra ock komma i låg, att det funnits en norsk man, som velat erbjuda en norsk hamn åt Ryssland. Om nu en bana blefve anlagd från Luossavaara och fram till norska gränsen, och vi icke egde någon befästning att stödja oss på i händelse af en oförmodad framställning af en stormagt om rätt att begagna denna jernväg, så äro vi utan förmåga att gifva vårt svar någon kraft. Finnes deremot ingen bana i denna den oländigaste trakten af Norrbotten, så hafva vi långt mindre att befara, då denna trakt just genom sin oländighet på visst sätt försvarar sig sjelf.

Under dessa förhållanden må ingen undra på, om det för den, som är född med och uppfostrad i ett kanske stundom för långt gående fosterländskt sinne, synes vara i högsta mån vådligt att utan vidare antaga den kongl. propositionen.

Jag hemställer slutligen till eder, mina herrar, hvad som sker i de två fallen: om vi säga *nej* till denna sammanbindningsbana — jag vill nemligen inom parentes säga, att jag ingenting har emot en bana till Kiirunavaara, ehuru jag derifrån tänker mig en helt annan utfart — och om vi säga *ja*. Säg vi *nej* till banan och sedermera finna, att vi handlat oförståndigt, så kunna vi nästa år eller ett par tre år härefter åter taga upp frågan och erkänna, att vi vid detta tillfälle handlade med för stor försigtighet. Banan har

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

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

visat sig vara god, och därför må den, försedd med försvar, fortsättas. Om vi deremot, sedan vi en gång sagt *ja*, finna, att vi misstagit oss, då är banan der oåterkalleligen, och då lærer det föga hjälpa, om Riksdagen träder tillsammans och vill göra om saken. Frågan har varit före och är afgjord, och vi veta icke, till hvilket mål den skall föra.

Äfven om nu vi, då vi måla som svartast, vilja trösta oss deråt, att det väl under vår tid icke blir så farligt, och för öfrigt öfverlemna saken i Guds hand, så synes det mig, att allt detta är godt och väl; men vi få då föga hopp att tänka oss *det* Sverige, uti hvilket vi såsom frie medborgare bo sjelfständiga och under goda lagar, utan vi måste vänja oss vid den tanken, att då snart kan komma en tid, då våra efterkommande skola njuta de bittra frukterna af ett förhastadt beslut, som de icke hafva magt att lösslita sig ifrån.

Jag har nu gått igenom de fyra punkterna, hvilket jag ansett det vara min skyldighet att något vidlyftigt göra. Tre af dessa har jag funnit vara aldeles otillfredsställande och blott *en* ganska utförligt, ehuru i vissa afseenden ofullständigt utredd. Det torde under sådana förhållanden icke förundra någon, att jag måste sluta med de hårda orden: jag yrkar afslag på den kongl. propositionen.

Herr Berg, Lars: Ingen af kammarens ledamöter torde förvåna sig öfver, om det föreliggande statsutskottsutlåtandet hos norrlandsrepresentanterna väckt både djupt beklagande och missmod, då detta utskottsbetänkande tydligen åsyftar att rent af förhindra bygandet af mellanriksbanans återstående del från Gellivare till Ofoten, och ingen torde heller misstycka, att jag, enligt min pligt, vill taga till orda för några ögonblick, äfven fastän tiden är så långt framskriden på natten, att jag icke kan, som jag velat, närmare beröra den stora frågan.

Det gäller för Norrbotten en så stor, en så vigtig och så efterlängtd sak som att åt denna landsdel vinna det kraftigaste medlet, som gerna kan bjudas, för att höja densamma ur dess ödesmål och fattigdom samt för att kunna tillvarata dess storartade naturliga rikedomar och i främsta rummet den kolossala malmrikedomen vid Luossavaara, hvilken ofvan jord representerar ett värde af nära två milliarder kronor i närmaste hamn samt en malmutförsel af mellan en och två millioner ton årligen under 150 à 200 år, hvartill komma kända grufvor på närbelägna platser, som lära innehålla flera hundra millioner ton malm. Kan det vara rätt och klokt att låta dessa malmrikedomar ligga obegagnade — böra vi icke hellre söka att tillgodogöra oss dem och på samma gång bereda möjlighet för denna landsdel att höjas och utvecklas i välfärd och kultur?

Jag skall emellertid icke nu upptaga den sena tiden med att söka bemöta de ytterst ovederhäftiga skäl, som utskottet anført så-

som stöd för sin afstyrkande hemställan. Deremot innehöll den ärade reservantens på örebrobänken och en ärad statsutskottsledamots nyss här hållna anföranden ett och annat, som jag måste söka vederlägga, då några af deras uppgifter äro synnerligen vilseledande. Det har nemligen sagts, att den kongl. propositionen brister i frågans utredning, särskildt att den icke på minsta vis har utredt, huruvida vi inom landet sjelfva skulle kunna förädla dessa malmrikedomar. Det synes reservanten vidare, att den här föreslagna banan är af ett mycket tvifvelaktigt värde, ja, att i många fall banan är rent af skadlig. Han hänvisar på faran af att föra malmen ur landet för att förädlas vid utländska verkstäder, som ensamma skola skörda vinsten af grufdriften, och anser, att Sverige bör utaf Spanien hemta lärdom om huru det går med det egna landets utveckling, när man låter utskeppa sina malmrikedomar oförädlade. Den ärade talaren önskade därför, att det må utredas, huruvida malmen icke skulle kunna, ehuru i mindre skala, utskeppas vid Norrlands kuster, samt huruvida densamma icke med fördel hellre skulle kunna förädlas inom landet, och en sådan utredning önskar han må föregå hvarje beslut i saken.

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

Detta yrkande på utredning, hvilket äfven framstälts af flera andra talare, är, så vidt jag kan förstå, mycket obefogadt. Det är redan utredt, hvilken malmquantitet, som skall skeppas, och uti det här föreslagna kontraktet med grufegarena finnas ju äfven bestämmelser derom, att denna qvantitet ej behöfver öfverstiga 1,2 millioner ton. Det är vidare af kommerskollegium utredt, att en tackjernstillverkning inom landet under närvarande förhållanden verkligen och olyckligtvis är omöjlig att verkställa, hvaruti äfven andra sakkunnige instämt.

Hvad är det då, som dessa ärade herrar derutöfver önska få utredt? Jo, de önska veta, huru mycket utaf dessa malmmassor som, för den händelse en jernväg från Luossavaara till Gellivare kommer till stånd, kunna i högre grad än till tackjern förädlas inom Norrland, t. ex. till plåt och balkar, och de önska vidare, enligt den nyss åsyftade representantens muntliga anförande, att få utredt, huru framdeles fraktpolis och malmpris skulle ställa sig, huru en tillverkning i Norrbotten skulle inverka på den svenska jernhandteringen i allmänhet, likasom om någon andel i vinsten dervid kan åt staten beredas; och framför allt önska de få veta, huru, hvarest och i hvad omfattning förädlingsverken skola anordnas samt, om jag hörde rätt, om ej torfkols och elektricitetens användning vid jernstillverkningen dervid borde tagas i öfvervägande, likasom andra väntade uppfinningar. Men, mina herrar, skall man göra en utredning af hvad som i den vägen möjligen i framtiden skall komma att ske, så är det ju uppenbart, att man måste hafva tillgång till män, som hafva förmåga att lyfta från tidens förlåt och som hafva en sådan profetisk gåfva, att de kunna förutsäga kommande ting.

Det var visserligen en tid i jernvägsanläggningarnes barndom,

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

då detta begagnades och var vanligt, och dessa yrkanden synas vara en reminiscens från den tidens utredningar. Undersökningsförrättarne tvungos att för hvarje nytt jernvägsföretag söka uppgöra trafikberäkningar, och dervid icke allenast beräkna den blifvande trafiken under för handen varande förhållanden, utan man måste äfven söka förutsäga, huru densamma för framtiden skulle gestalta sig. Man fick dock snart klart för sig, att man vändt sig till falska profeter, och man slutade därför upp med att föranstalta dylika beräkningar om blifvande industri och förädlingsverks storlek. Men ännu så sent, som då norra stambanan skulle fortsättas norr om Ångermanelfven, d. v. s. år 1885, begärde Riksdagen å nyo af Kongl. Maj:t och Kongl. Maj:t tillsatte en komité för att utreda bland annat just samma frågor, som dem den ärade reservanten nu önskar få utredda. Detta år tillsattes sålunda den norrländska jernvägskomitén, och uti dess utredningar deltog särskilda länskomitéer. Uti en af dessa var jag ordförande. Vi sökte då räkna ut precis, huru många förädlingsverk, som skulle anläggas på olika platser längs den norrländska kusten; huru mycket malm skulle fraktas och konsumeras; här skulle valsas så och så många ton plåt och balkar, der skulle smidas så och så mycket, o. s. v. Jag behöfver ju icke upplysa herrarne om, att det icke ännu någonstädes der uppe blifvit något nytt valsverk eller något nytt smide utaf. Skulle nu en komité tillsättas för att utreda dylika fördolda ting, såsom den ärade talaren önskat få uppdagade, skulle den helt visst komma till ungefär samma resultat som 1885 års komité, och dess utredning blifva lika litet tillförlitlig, som den, denna i detta hänseende lemnade.

Jag tror mig härmed hafva visat, att detta yrkande på en utredning icke är befogadt och icke kan lända till ringaste nytta, åtminstone icke i annat afseende, än att ett sådant naturligtvis alltid är verksamt för att undanskjuta en fråga, som man vill komma till lifs.

Hvad som åter uppenbarligen är hufvudgrunden för tvärbansans nödvändighet samt gör, att vi norrländingar äro så ifriga att få denna bana till stånd, det är den sanningen, som är ett axiom, hvilken icke behöfver bevisas, nemligen att ett land, som under sju månader af året är blockeradt af is, måste skaffa sig en utfartsväg, och det är denna utfartsväg, som beredes genom anläggande af denna jernväg till Ofoten. Äfven för att åstadkomma en förädlingsindustri inom dessa trakter, måste denna utfartsväg finnas, ty endast genom den kunna dess produkter komma ut till hafvet och täfla på världsmarknaden samt sättas i oafbruten förbindelse med konsumenterna.

Det har af samma reservant föreslagits — något som äfven förordats af den siste ärade talaren — att man tills vidare skulle nöja sig med en bana mellan Gellivare och Kiirunavaara, hvarigenom man förmenat, att trafiken skulle dragas öster ut och malmens utskeppning till vesterhafvet skulle förhindras. Detta är ett förslag,

hvilket, så vidt jag förstår, är det sämsta och olämpligaste af dem allesammans. Ty då man har Gellivare malmfält närmare kusten än Kiirunavaara, är det temligen tydligt, att man skulle taga såväl export- som förädlingsmalm från Gellivare, hvadan bandelen Luossavaara—Gellivare skulle blifva liggande obegagnad.

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

(Forts.)

Jag skall icke uppehålla herrarne med att framställa alla öfriga anledningar till att frakten från Luossavaara och ned till ostkusten samt exporten från Luleå är omöjlig, utan jag skall endast bemöta ett påstående utaf en ärad talare, att tvärbanan icke skall befrämja någon kultur, emedan landet omkring den projekterade jernvägen icke är möjligt för någon odling. Det är sant, att från Gellivare och fram till riksgränsen är landet fjellartadt, men det är dock enligt min mening på vissa trakter mottagligt för kultur och lämpligt för boskapsskötsel. Men deremot är det närbelägna skogslandet inom alla floddalar från Torneå till Luleå elf lika lämpligt för odling af passande växtslag som södra Norrland, och det är här, som kulturen kommer att främjas af en stor grufdrift i fjellen med dess behof af förnödenheter.

En ärad talare lär under min utevaro här citerat ett yttrande af mig i försvarsfrågan sedan i fjol. Jag behöfver ej förklara, att jag alltid varit och fortfarande är en ifrig vän af det fasta försvaret samt att jag djupt beklagar, att frågan om ordnandet af öfre Norrlands fasta försvar icke nu föreligger samtidigt med den kongl. propositionen om jernvägsanläggningen. Likväl hade jag redan i fjol ansett mig böra intaga den ståndpunkten, att man måste släppa efter fordran derpå, att befästmingsbeslutet skulle föregå jernvägsbeslutet, hvilket bevisas af debatten om denna jernvägsfråga förlidet år. Härvid anser jag mig äfven böra fästa herrarnes uppmärksamhet derpå, att den egentliga faran icke kommer utaf banans samband med den vestra gränsen, utan först af dess samband med den östra, hvarför den uppstår först, sedan banan ingått såsom en hel förbindelseled mellan alla de tre grannlanden. Men innan detta skett, är den med anläggandet af jernvägen till riksgränsen mot Norge förenade faran jemförelsevis ganska ringa för vårt försvar. Man måste derjemte ega rätt förutsätta, att jernvägen äfven, såsom hvarje freds- och kulturbana, med all säkerhet skall komma att få ett mycket stort och välgörande inflytande i fredlig rigtning, låt vara att den i händelse af krig innebär en fara och kanske äfven en lockelse.

På nu anförda grunder var det, som jag redan i fjol släppte den absoluta ståndpunkten att sammanbinda jernvägs- och befästmingsfrågan och att icke votera för banan, förr än det voterats om fästningen, och jag står på samma ståndpunkt äfven nu.

Ja, det är nu så sent på nattens timmar, att jag ser mig tvungen sluta mitt abrupta anförande. Jag skall endast be att få tillägga, att det beslut, som Första Kammaren nu går att fatta, är ett utaf de viktigaste för öfre Norrland, som kammaren någonsin handlagt. Det gäller, som jag förut sagt, att förskaffa landet vid

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

polcirkeln det medel, som enligt alla sakkunniges mening är det enda och det kraftigaste, som nu kan höja landet och kan nyttiggöra både för detta och för hela det öfriga riket dess stora naturrikedomar. Öfre Norrland har hittills befunnit sig uti en undantagsställning icke blott till följd af sin natur och sitt klimat, utan äfven och icke minst till följd af statens eganderätt till större delen af jorden och skogarne, hvilka staten afverkar utan att såsom i andra län något af afkastningen kommer landsdelen till godo, och hvilken landsdel derjemte trots sin fattigdom dock tynges af andra, vida större bördor än andra orters, såsom väghållning, hufvudsakligen öfver kronans marker, och den kommunala förvaltningen. Detta kan dock fördragas. Men skulle nu Riksdagen afslå den kongl. propositionen, skulle Riksdagen vilja hindra detta land, som genom lyckliga konjunkturen nu är i det läge, att det utan statens hjälp kan åstadkomma denna efterlängtnade förbindelse, ja, då blir denna undantagsställning fullständig, då kommer Norrbotten att ställas utanför den lag, som gäller för den öfriga delen af riket. Detta skulle visserligen kännas som ett hårdt slag af det trogna och laglydiga folk, som der bygger och bor, det skulle uppfattas såsom en verklig orättvisa och framkalla allmän landssorg. Jag hoppas emellertid, att Första Kammaren, då vi, detta folks ombud, nu bönfälla om kammarens hjälp, måtte förskona det ifrån en sådan olycka samt bifalla den kongl. propositionen, sådan den lyder enligt herrar von Otters och Tamms förslag, hvartill jag, herr talman, också anhåller att få yrka bifall.

Herr Rettig: Jag skall ej länge upptaga kammarens tid, men anser mig dock böra yttra några ord i en särskild fråga, nemligen skeppningsfrågan.

Det har under debatten framhållits, att derest denna jernväg komme till stånd, skulle malmen från Ofoten transporteras till England och kontinenten med *norska* fartyg, och beviset härför tror man sig finna i den omständigheten, att den malm, som nu skeppas från Luleå, går med främmande fartyg.

En annan talare ansåg sig vilja vara med om en jernväg Gellivare—Luosavaara, emedan möjlighet derigenom bereddes för malmens skeppning icke blott från Luleå, utan äfven från andra hamnar vid Bottniska viken, ja, till och med från — Stockholm. Detta var väl dock icke hans mening.

Hvad nu den första anmärkningen beträffar, så har fördelen af dylika frakter ej varit tillräckligt lockande för spekulation, ty att anskaffa dyrbara stora fartyg för 4 à 5 månaders sysselsättning, för att under den återstående delen af året uppläggas, vore naturligtvis föga lönande. Men om deremot detta jernvägsföretag komme till stånd, är jag berättigad att förklara här i kammaren, att redan alla förutsättningar finnas för att ett större svenskt bolag kommer att bildas för att ombesörja malmtransporten under sommaren från Luleå

och under årets öfriga månader från Ofoten. Häruppå kan man så mycket säkrare räkna, som Luossavaarabolaget är villigt kontraktse enligt förbinda sig att under en följd af år med ifrågavarande bo- lags ångare skeppa en viss quantitet malm.

Jag skulle visserligen här hafva åtskilligt att tillägga, men som tiden är långt framskriden, vill jag inskränka mig till att endast yrka bifall till reservationen.

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

Efter detta anförande hördes rop på proposition.

Herr Blomberg: Jag har ej dristat gripa till ordet i denna diskussion, som länge förts emellan män, hvilka äro erfarne industriidkare eller kunnige strateger eller mångförarne politici, för att göra något nytt inlägg i debatten, utan för att helt enkelt angifva min ståndpunkt i frågan, nemligen att jag icke kan rösta för den kongl. propositionen i dessoförändrade form, ej heller i den form, densamma erhållit enligt den af friherre von Otter m. fl. afgifna reservationen, och detta därför att jag icke kan finna, att ärendet i hela dess vidd fått den utredning, som den viktiga frågan kräfver.

Men det var ej egentligen härför, som jag begärde ordet; hufvudanledningen var, att jag ville få gifva uttryck åt samt här bestämmt uttala en mening, hvartill jag kommit genom moget öfvervägande under ärendets beredande och behandling. Jag har nemligen uti hela de förflutna dagarnes ifriga agitation och senast i den af hans excellens statsministern under förmiddagens sammanträde afgifna förklaring funnit ett utslag af en nyhet, hvilken jag icke gerna vill se inympad på vårt parlamentariska lif. I denna förklaring synes mig nemligen ligga en maning rigtad till kammarens medlemmar, att de skola utan vidare taga för god den uppfattning, hvilken Konungens rådgifvare i den kongl. propositionen förordat, och en erinran, att det icke tillåtes dem noggrannare öfverväga de svåra spörsmål, som med denna fråga äro förbundna, om de icke vilja föranleda en ministerkris. För mig synes detta vara ett dåligt sätt att skapa en kabinettsfråga. Detta må vara på sin plats, *om och när* det gäller en fråga af verklig *politisk* innebörd; *då* kan det vara regeringens både rätt och pligt att rigta ett sådant maningens ord till representationen. Men *då* det gäller en fråga af den föreliggandes art eller en rent *ekonomisk* fråga, i hvilken Riksdagen särskildt bör ega rätt att efter egen pröfning besluta, så synes mig Riksdagen böra kunna gå fri för dylika påtryckningar uppifrån. Jag har velat säga detta äfven därför, att jag anser det ligga någonting demoraliserande för det parlamentariska lifvet uti dessa i oträngda mål till folkets representanter rigtade maningar. Jag anser, att hvar och en, som är mån om representationens värdighet, ogera måste se, att representationen på detta sätt göres till föremål för påtryckning. Ett dylikt tillvägagående måste leda derhän, att folkrepresentationens känsla af egen värdighet och af eget ansvar försvagas, och jag fiu-

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

ner detta vara af en särskild betydelse, när det gäller en kammare, som på grund af alla sina tendenser ändock är böjd att understödja de förslag, som utgå från regeringen. Rätten att få fritt och sjelfständigt öfverväga, hvilken ställning man vill intaga i föreliggande frågor, bör med afseende å en sådan kammare särdeles omsorgsfullt respekteras. Det är för att betona önskvärdheten af att kammarens värdighet och folkrepresentationens oafhängighet till fullo npprätt hållas, som jag yttrat dessa ord.

För öfrigt framgår af hvad jag förut sagt, att jag yrkar afslag å såväl den kongl. propositionen som reservationen, men jag tillåter mig förorda bifall till herr Lundebergs förslag.

Herr Wijk: Då jag tillhört dem inom utskottet, som äro för afslag på den kongl. propositionen, må detta icke tydas derhän, att jag icke vill göra något. Tvärt om intager jag i dag samma ståndpunkt som sistlidna år, nemligen att jag vill bereda Norrland tillfälle att få tillgodogöra sig sina rikedomar, om än icke, förrän fullständigare utredning skett, i enlighet med Kongl. Maj:ts förslag.

En ärad talare yttrade, att denna fråga är en ytterst vigtig ekonomisk fråga. Jag instämmer till fullo deruti och beklagar, att Riksdagen ej med lugn och besinning fått, utan tryck, besluta i denna fråga, hvilket synes mig innebära ett förringande af Riksdagens obestridda rätt att sjelfständigt fatta beslut uti ekonomiska frågor.

Då min mening och det uttalande, jag gjort i utskottet, just sammanfalla med det af herr Lundeberg framställda förslag, anholder jag att få yrka bifall till detsamma.

Herr Reuterswärd: Af aktning för kammaren och med afseende å den långt framskridna tiden lofvar jag att vara kort, och jag skall hålla det, och ehuru jag gjort åtskilliga anteckningar under debatten, för hvilka jag skulle önskat att inför kammaren få redo-göra, vill jag afstå derifrån. Men då jag nu så sent fått ordet, har jag icke annat syfte än att få till kammarens protokoll antecknad min ståndpunkt i denna fråga.

Det kan komma en tid, då måhända det kan vara godt, att det af riksdagsannalerna må syuas, hvilka de varit, som genom afstyrkandet af den kongl. propositionen icke velat kasta vårt land uti äfventyr. Min ståndpunkt i frågan är ej beroende af dagens opinion, ej heller af några politiska vindar, utan den har sin grund redan från de första dagarne, då Riksdagen hade att yttra sig angående denna jernvägsfråga. Då stred man ganska allvarligt i denna kam-mare egentligen om frågan, huruvida det skulle medgifvas det engel-ska bolag, som då öfvertagit koncessionen utaf de herrar och män med svenska namn, hvilka från början erhållit densamma, att få betinga sig ytterligare vilkor i landvinningar, i skog och mark etc. Då fans der en man — han är ej här i afton, och det är ej att

undra på, man kan ledsna på det, som är roligare — friherre Klinckowström, hvilken kraftigt uppträdde emot det då framlagda förslaget. Det var han, som, gammal skicklig, erfaren militär och som städse haft fosterlandets sanna väl till sitt ögonmärke, ej blott sådant det gestaltade sig för stunden, utan äfven, så vidt mänskligt öga förmådde se in i framtiden, uttalade sina varnande ord. Han varnade då Riksdagen för att inlåta sig på denna politiskt vådliga affär. Som herrarne veta, gick sedermera det bolaget i kull, det blef satt i konkurs, och fråga uppstod då, om ej det skulle vara lämpligt och klokt, att staten förvärfvade den färdigbyggda jernvägen till Gellivare och sålunda blefve herre i sitt eget hus. Ja, mina herrar, äfven jag hade min del i denna fråga. Vid ifrågakvarande riksdag voro nemligen utsedde 3 särskilda förtroendemän från hvardera kammaren, hvilka skulle utgöra en länk de båda kamrarna emellan och inom sig taga i ompröfning den viktiga frågan, som förelåg vid riksdagen, för att sedermera inför sina respektive kamrar kunna redogöra för densamma. Af oss tre från Första Kammaren äro vi två närvarande här, den tredje var greve Strömfelt, och vi gjorde allt hvad göras kunde för att i samråd med dåvarande civilministern uppnå ett lyckligt resultat, och då kom man till den meningen, att Riksdagen borde inköpa Gellivarebanan, men stanna der, och vi intogo alla denna ståndpunkt: Dit vilja vi gå, men ej vidare.

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

Huru är det väl nu, mina herrar? Nu är meningen, att vi här i afton skola votera i denna viktiga fråga, och det synes vara meningen, att vi med förbundna ögon skola gå till votering, ty här gäller icke resounera, bara votera!

Jag har velat till protokollet anteckna min reservation, i fall så olyckligt skulle vara, att det blifver Riksdagens beslut att utan vidare antaga detta förslag.

Här är framlagdt ett förmedlingsförslag, hvilket i viss mån tyckes gå i samma riktning som den kongl. propositionen, men här föreligger dock den väsentliga skilnad mellan dessa båda, att man icke uti frågans nuvarande, i många afseenden outredda skick vill binda sig att gå till Ofoten, utan att man bör gå försigtigt till väga.

Det skulle förvåna mig, jag säger det ännu en gång, om Riksdagen ville taga på sitt ansvar ett så genomgripande och viktigt beslut som ett bifall till det framlagda jernvägsförslaget.

Må det nu gå med saken huru som helst! Gick jag hit med tungt sinne, går jag åtminstone härifrån med ett lättare samvete, då jag fått uttala min mening. Hvarken påtryckningar, hvarken hot eller vänskap eller någonting kan förmå mig att rösta mot hvad jag anser vara för mitt kära fosterland klokt och nyttigt, och därför yrkar jag afslag på Kongl. Maj:ts proposition.

Häri instämde herr *Wester*.

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

Herr Sandberg: Jag börjar mitt vid denna sena timme ännu mer än vanligt korta anförande med att uttala mitt instämmande i herr Blombergs ogillande af den påtryckning på oss riksdagsmän, som i denna fråga utöfvats af medlemmar af vår regering.

Vår historia visar oss, att tider funnits, då aristokratien bestämt vårt folks öden. Under andra tider åter har byråkratien varit öfvermågtig. Nu mot slutet af det nittonde seklet ser det sanerligen ut, som om plutokratien skulle blifva herskande, enär, af många tecken att döma, både regering och Riksdag böja sig för dess magt.

Jag yrkar bifall till utskottets afstyrkande af Kongl. Maj:ts proposition i den nu föredragna frågan.

Herr Alin: Jag anhåller att få återtaga mitt yrkande och att få instämma med herr Lundeberg.

Hans excellens herr statsministern Boström: Jag skall endast anhålla att med anledning af yttranden, som här i sista stund kommit fram, få erinra om, hvad jag yttrade vid slutet af mitt anförande på förmiddagen, att jag med hvad jag i dag sagt om min ställning till frågan ej haft för afsigt att utöfva något tryck på någon ledamot i kammaren. Jag hoppas, att hvar och en må rösta så, som han sjelf finner vara riktigast och efter sin öfvertygelse. Men äfven jag har min öfvertygelse, och i den ställning, jag bekläder, trodde jag, att jag handlade rätt, då jag på förhand tillkännagifvit densamma.

Efter härmed slutad öfverläggning yttrade herr talmannen, att i afseende på förevarande punkt, förutom beträffande motiveringen, hvartill han ville återkomma efteråt, yrkats: 1:o att hvad utskottet hemställt, skulle bifallas; 2:o af herr *Tamm*, att kammaren, med afslag å utskottets hemställan, skulle antaga det förslag, som innefattades i den af friherre von Otter m. fl. vid denna punkt afgifna reservation; och 3:o af herr *Lundeberg*, att Riksdagen må i så måtto bifalla Kongl. Maj:ts nu föreliggande förslag, att Riksdagen besluter anläggning af en statsbana emellan Gellivare och sjön Luossajaure med rätt för Kongl. Maj:t att närmare bestämma jernvägsliniens sträckning, samt för ändamålet beviljar 6,000,000 kronor och deraf för år 1899 anvisar tre millioner kronor under förbehåll af att de i statsrådsprotokollet den 4 februari 1898 för deri omförmälda jernvägars anläggning angifna villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark med mera iakttages, samt att Riksdagen vid anmälan om detta beslut må anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes låta utreda, dels huruledes och för hvilken kostnad nya anläggningar kunna åvägbringas för möjliggörande af transport af minst en million tons malm från Kiiruna-vaara och Luossavaara malmfält till Luleå samt för malmens utskeppning derstädes, dels hvilken fraktkostnad malmen vid sådan transport högst må kunna bära, med utsigt till nöjaktig vinst för

grufvegaren genom malmens inhemska förädling eller export, och *dels* äfven de öfriga omständigheter, som på frågans bedömande kunna väsentligen inverka, samt för nästkommande riksdag framlägga resultat af denna utredning.

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

Votering begärdes, hvarefter herr talmannen hemställde, huru vida kammaren ville till kontraposition i den förestående voteringen antaga bifall till herr Lundebergs yrkande i ämnet, och förklarade sig finna de härå afgifna svaren hafva utfallit med öfvervägande ja.

Votering äskades emellertid jemväl om kontrapositionens innehåll, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som vill, att i hufvudvoteringen öfver punkten 4 i statsutskottets utlåtande n:o 47 kontrapositionen skall innehålla bifall till herr Lundebergs yrkande i ämnet, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har såsom kontraposition i nämnda votering antagits bifall till utskottets hemställan.

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

Ja — 70;

Nej — 65.

Härefter uppsattes, justerades och anslogs följande omröstningsproposition för hufvudvoteringen:

Den, som afslår hvad statsutskottet hemställt i punkten 4 af sitt utlåtande n:o 47 och antager det förslag, som innefattas i den

af friherre von Otter m. fl. vid förevarande punkt afgifna reservation, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles herr Lundebergs yrkande i ämnet.

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

Ja — 71;

Nej — 64.

I följd af denna utgång af omröstningen förklarades de yrkanden, som gjorts beträffande motiveringen, hafva förfallit.

Friherre Åkerhielm, Gustaf, erhöll på begäran ordet och yttrade: Då jag af undseende för kammaren icke deltagit i dagens långa öfverläggningar, anhåller jag nu att få till protokollet antecknad, att jag icke delar ansvaret för det beslut, kammaren nyss fattat, och att min röstsedel i omröstningen var en nej-sedel.

Mot kammarens nyss fattade beslut anmälades reservation af herrar *Odelberg, Wilhelm, Alin, Ridderbjelke, Sederholm, Berg, Gustaf Axel, Fagerholm*, friherre *Rappe, Sandberg, Östergren, af Burén, Pehrsson, John, von Möller, Fehrman, Hansson*, friherre *Klingspor, Weinberg, Lundström, Sæve, Falk, Wester, Bergström, Moberg, Unger, Schröder, Bohnstedt, Reuterswärd, Nisser, Martin Samuel, Trygger* och *Lundeberg*.

Punkten 5.

Förklarades besvarad genom kammarens beslut rörande punkten 4.

Härefter justerades ett protokollsutdrag angående det nu genomgångna utlåtandet.

Anmälades och bordlades lagutskottets utlåtanden:

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

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

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

Kammaren åtskildes kl. 1,20 f. m.

In fidem

A. v. Krusenstjerna.

Torsdagen den 31 mars.

Kammaren sammanträdde kl. 2 e. m.

Anmälades och bordlades Första Kammarens tillfälliga utskotts utlåtande n:o 3, i anledning af väckt fråga om skrifvelse till Kongl. Maj:t angående ändring af instruktionen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Föredrogos, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran lagutskottets under gårdagen bordlagda utlåtanden n:is 53 och 54 äfvensom Första Kammarens tillfälliga utskotts samma dag bordlagda utlåtande n:o 2.

På framställning af herr talmannen beslöts, att på morgondagens föredragningslista skulle bland utskottsbetänkandena uppföras främst det utlåtande, som denna dag bordlagts första gången och sist de under dagen andra gången bordlagda ärendena.

Herr af Burén erhöll på begäran ordet och yttrade: Då Andra Kammaren beslutit uppskjuta bevillningsutskottets betänkande n:o 15 till behandling efter påsk, så vågar jag framställa den anhållan till kammaren, att äfven denna kammare måtte uppskjuta behandlingen af detta betänkande till efter påsk och uppföra det på föredragningslistan för första diskussionsplenium efter påsk.

Herr Cavalli: I talmanskonferensen har öfverenskommelse träffats, att kamrarne skola hålla arbetsplena såväl i morgon som, derest så erfordras, nästkommande lördag, på det att de till kamrarne inkomna ärenden, som dessförinnan blifvit vederbörligen bordlagda, då måtte kunna behandlas och afgöras. Hvad finnes det då för anledning att undanskjuta ett ärende, som är så pass vidlyftigt, att, om jag ej missminner mig, betänkandet derom innefattar icke mindre än 23 punkter? Morgondagens plenum i denna kammare är ju hufvudsakligen afsedt för ärendet i fråga. Ty behandlingen af femte hufvudtiteln, som ju äfven skall förekomma i morgon, torde att döma af betänkandet derom icke komma att kräfva så lång tid, och dessutom skola ju före tullbetänkandet behandlas endast små-ärenden utan vidare betydelse. Att Andra Kammaren beslutit ärendets uppskjutande utgör väl icke någon anledning för Första Kammaren att göra på samma sätt. Första Kammaren må väl få behandla de ärenden, som föreligga här, i den ordning den finner lämplig och tillbörlig. Man skulle för öfrigt få en ganska underlig uppfattning om ärendenas behandling i Riksdagen, om, sedan utskottet arbetat tråget för att få ärendet fram så tidigt, som önskats, dess behandling uppsköttes två, tre veckor.

Jag tillåter mig att vördsamt, men bestämdt motsätta mig det af herr af Burén gjorda yrkandet.

Efter härmed slutad öfverläggning yttrade herr talmannen, att beträffande bevillningsutskottets betänkande n:o 15 yrkats, dels af herr af Burén, att detsamma skulle uppföras å kammarens föredragningslista till det plenum, som komme att hållas torsdagen den 14 i denna månad, dels ock, af herr Cavalli, att nämnda yrkande måtte af kammaren afslås.

Sedermera gjordes propositioner i enlighet med dessa yrkanden och förklarades propositionen på godkännande af herr Cavallis yrkande vara med öfvervägande ja besvarad.

Herrar Grundberg och Hallgren anmälde reservation mot kammarens vid gårdagssammanträdet fattade beslut i fråga om anläggning af en statsbana från Gellivare till norska gränsen.

Kammaren åtskildes kl. 1,09 e. m.

In fidem

A. v. Krusenstjerna.