

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1900.

Första Kammaren.

N:o 18.

Onsdagen den 14 mars.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m., och dess förhandlingar leddes af herr vice talmannen.

Justerades protokollet för den 7 i denna månad.

Anmäldes och bordlades statsutskottets utlåtande och memorial:
n:o 5, angående regleringen af utgifterna under riksstatens fjerde hufvudtitel, omfattande anslagen till landtförsvaret;

n:o 30, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut i fråga om Kongl. Maj:ts proposition angående anslag till jordbruksdepartementet m. m.; och

n:o 31 i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut i en fråga rörande anslagen under riksstatens sjunde hufvudtitel.

Herr vice talmannen tillkännagaf, att, enligt mellan kamrarnes talmän träffad öfverenskommelse, omröstningar jemlikt 65 § riksdagsordningen komme att anställas vid kamrarnes sammanträden onsdagen den 21 i denna månad öfver de voteringspropositioner för sådana omröstningar, som då vore af båda kamrarne godkända.

Föredrogs, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran lagutskottets under gårdagen bordlagda utlåtande n:o 26.

Vid förnyad föredragning af statsutskottets den 10 och 13 innevarande månad bordlagda utlåtande n:o 8 a, angående Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen under sjunde hufvudtiteln gjorda framställning om anslag till postverket, biföll kammaren hvad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Föredrogs å nyo och företogs punktvis till afgörande statsutskottets den 10 och 13 innevarande månad bordlagda utlåtande n:o 27, angående såväl Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen å sjette hufvudtiteln, under rubriken extra anslag, gjorda framställningar rörande statens jernvägstrafik och statens jernvägsbyggnader som ock inom Riksdagen väckta första förslag om inköp af vissa enskilda jernvägar och anläggning af nya jernvägar för statens räkning.

Punkten I.

*Anslag
till nya bygg-
nader och an-
läggningar
vid statens
jernvägs-
trafik.*

Herr Lindgren: För min del vill jag icke på något sätt motsätta mig de föreslagna anslagen, men jag vill begagna mig af tillfället för att fästa uppmärksamheten på några betänkliga missförhållanden, för hvilka man under förra hösten varit utsatt beträffande statsbanetrafiken i Skåne.

Oupphörliga tågrubbningar hafva inträffat, så att det kan sägas, att särskildt förmiddagstågen endast i sällsynta undantagsfall gått på de i tidtabellen bestämda tiderna. Om detta missförhållande ännu fortfar i oförminskad grad, är mig icke bekant, då jag sedan riksdagens början vistats här.

Olägenheterna af dessa statsbanetågens oregelbundenheter hafva i första rummet varit känbara för den trafikerande allmänheten, som derigenom utsatts för ständiga förtretligheter och misräkningar, för att icke tala om hvad den med anledning häraf onödigt fått offra af tid och penningar. Trafikförbindelserna mellan statsbanan och de enskilda till densamma anslutande banorna hafva i hög grad äfventyrats. Men äfven för vederbörande trafik- och stationsbefäl hafva dessa ständiga tågrubbningar varit till synnerligt besvär och plåga i åtskilliga lätt inseedda hänseenden. Att icke större olyckor inträffat i följd af de ständigt ändrade tågmötena är en lycka, på hvilken man icke torde allt för länge böra förlita sig.

Orsaken till dessa allvarsamma missförhållande ligger deri, att de så kallade kontinentaltågen aldrig afgå från Malmö i rätt tid och att för desammas fortkomst på hvad tid det vara kan, alla andra tåg skola vika.

Det tyckes vara en billig fordran, att behörig rättelse sker så fort som möjligt och att en tågordning införes så beskaffad, att trygghet i alla hänseenden erhålles.

Efter härmed slutad öfverläggning biföll kammaren hvad utskottet i förevarande punkt hemställt.

Punkten II.

Herr Bildt: Då jag i utskottet låtit anteckna mig såsom reservant, är det min pligt att för kammaren redogöra för skälen dertill.

Jag har icke kunnat se saken från samma synpunkt som utskottet, därför att den föreliggande frågan icke inskränker sig till huruvida dubbla spår skola anläggas mellan Huddinge och Tumba eller icke. Den har mycket större räckvidd. Med denna fråga står nemligen i samband frågan om den föreslagna förkortningsbanan mellan Stockholm och Norrköping äfvensom frågan om ny bangårdsanordning i Stockholm. Genom att besluta dubbla spår mellan Huddinge och Tumba fastslår man i sjelfva verket en plan af vida större omfattning.

Hvad förkortningsbanan angår, är ännu icke något kostnadsförslag af Riksdagen känt för ett dubbelspårs anläggande från Elfsjö till Jerna. Icke heller äro andra alternativ, som mycket väl kunde ifrågakomma, undersökta. Det är mycket möjligt, att den plan, som föreligger, är den bästa, men i brist på utredning torde det icke med full säkerhet kunna påvisas. Frågan om förkortningsbanan torde dock vara af relativt mindre vikt än frågan om den nya bangårdsanordningen i Stockholm. Här gäller det en affär, som enligt uppgift i en Riksdagen tillhandakommen kongl. proposition belöper sig till minst 25,000,000 kronor. Genom anläggande af ett dubbelspår, sådant som nu är i fråga, fastslås i det närmaste åtminstone ingången till Stockholm af vestra stambanan. Det blir derigenom svårt, om icke omöjligt, att taga i betraktande andra alternativ för bangårdsanordningar i Stockholm än dem, som nu närmast äro i sigte och planlagda. Behåller man deremot fria händer med afseende på vestra stambanans sträckning, kan det ju vara tänkbart, att man vid en närmare utredning kan komma till ett förslag, som, äfven om det icke tillfredsställer fordringarna bättre, ändå kan göra det lika bra och på samma gång leda till begränsning af de stora kostnaderna. Mot ett uppskof har det visserligen blifvit anfördt, att anläggandet af ett dubbelspår vore någonting så nödvändigt, att det icke genom andra åtgärder, till exempel anordnande af mötesplatser, skulle kunna uppskjutas ens en kortare tid för vinnande af utredning. De skäl jag har kunnat få reda på för detta påstående hafva emellertid icke kunnat öfvertyga mig om omöjligheten att tills vidare nöja sig med mötesplatser. Under sådana förhållanden skulle jag gerna sett, att frågan uppskjutits för utrednings vinnande, men då jag inom utskottet icke vunnit något understöd, har jag intet yrkande att framställa.

Herr Fränckel: Kammaren behagade finna, att den fråga, som här föreligger med afseende på anläggande af dubbelspår mellan Huddinge och Tumba, fullkomligt ansluter sig till den åtgärd, som

*Anslag till
utläggning af
ytterligare ett
jernvägsspår
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.*

*Anslag till
utläggning af
ytterligare ett
jernvägsspår
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.
(Forts.)*

Riksdagen vidtagit i södra Sverige närmast Malmö för att till de stora stationerna åstadkomma dubbelspår i stället för enkelspårig bana. Det är klart, att i den mån trafiken växer och tåghastigheten ökas på den enkelspåriga jernvägen, framtvingar sig dubbelspåret, och detta i synnerhet till dessa stora centra. Denna åsigt har Riksdagen flera gånger visat sig omfatta, först då Riksdagen beviljade anslag för dubbelspårs anläggande från Malmö ett stycke norrut, hvilket Riksdagen sedermera för två år sedan beslöt skulle framdragas till Eslöf. Nu har ordningen kommit till Stockholm, och jag skall sedermera taga mig friheten visa, att trafiken på vestra stambanan till Stockholm numera vuxit till sådana dimensioner, att det icke längre är möjligt att uppskjuta inledandet af trafiken äfven här under den närmaste tiden på dubbelspår, allt för trafikens jemna gång. Då skulle man ju kunna tro, att man här kunde förfara på samma sätt som der nere, att man började vid Stockholm och lade dubbelspår på den närmaste sträcka, der det ansågs mest behöfligt. Så har Kongl. Maj:t emellertid icke förfarit i detta fall, utan Kongl. Maj:t har föreslagit, att man nu endast skulle besluta anläggande af ett dubbelspår mellan Huddinge och Tumba, hvaremot sträckan närmast Stockholm skulle bibehållas oförändrad.

Såsom den siste ärade talaren nämnde, är det nödvändigt att tänka på större anordningar för åstadkommande af lättnader i trafiken invid Stockholms centralstation, och i sammanhang med dessa anordningar var, såsom kammaren har sig bekant, täflan utlyst för åstadkommande af den lyckligaste bangårdsanläggningen liksom af den bästa anordning för vestra stambanans anslutning till Stockholms station på annat sätt än öfver sammanbindningsbanan. Vid denna täfling har det konstaterats, att jernvägstyrelsens program godkändes, då af 16 täflande 15 hafva ansett klokast att bryta den gamla banans sträckning vid Elfsjö och att från Elfsjö ingå med en linie till Stockholm öfver Essingen. Häraf följer, att man ännu icke kunde bestämma sig för dubbelspår mellan Elfsjö och Stockholm.

Vidare har man söderut varit betänkt på att göra ändringar i afseende på vestra stambanans sträckning beträffande dess anslutande till södra stambanan. Undersökningar hafva gjorts dels för att bryta banans sträckning vid Gnesta, dels för att bryta den vid Jerna, allt för att på detta sätt få en ginare väg söderut. Af detta torde herrarne finna, att linien Huddinge—Tumba är oberörd af alla dessa förslag, och att, då det icke finnes någon anledning att vidare uppskjuta anläggandet af dubbelspår mellan dessa stationer, man gör klokast att med det snaraste påbörja detta.

Så låg frågan i sin enkelhet, då den framkom hos Kongl. Maj:t, men den har under ärendets behandling något komplicerats på den grund, att en motionär i Andra Kammaren, herr Pettersson, har framställt ett förslag om anläggande af en ny jernvägslinie från Stockholm direkt till Södertelje; och om man läser den motionen, kan man deraf finna, att, såvidt af motionen framgår, ingen annan

utredning föreligger om denna linies beskaffenhet, än att motionären för sin del tycker, att det borde vara en bättre linie än den stambana, man nu har. Jag lemnar derhän, huruvida det är klokt att på grund af ett sådant inkast i en så viktig fråga uppskjuta anläggandet af dubbelspåret; men man behöfver bara taga reda på de upplysningar, som jernvägsstyrelsen lemnat, för att finna, att uppskof med denna sak på grund af motioner faktiskt icke behöfves.

Vid de jemförelser, som under ärendets behandling förekommit i afseende på kostnaderna för denna nya linie, har det visat sig, att motionärens beräkningar icke äro jemförliga med statens, emedan han tänkt sig lutningar af 1 på 60. Detta står alldeles i strid med hans önskan att förkorta linien för att vinna tid. Ty det bör vara för herrarne bekant, att, vill man köra fort, får det icke vara på lutningar 1 på 60. Detta har varit beaktadt vid stambanans första anläggande, der lutningen icke är större än 1 på 100.

Med afseende å trafiken, sådan den nu befines, ber jag att få påpeka, att afgående och ankommande tåg vid Stockholms centralstation redan nått ett sådant antal, att man nästan dagligen måste vara högst ängslig för att sammanstötningar eller oregelbundenheter skola inträffa. Det bör för herrarne vara tydligt, att, om på en sådan station, derifrån nu utgår ett så stort antal tåg, förseningar uppstå på den grund, att tåg der icke kunna mottagas eller derifrån utsändas på rätta tider, följer deraf på den enkelspåriga jernvägen, att alla tåg utefter hela linien blifva rubbade, och hvad detta betyder för en jernväg i vårt klimat, derom behöfver man icke orda, ty äfven om det är möjligt att utan vidare ändra mötesplatser för tåg, torde man inse, att derom utgifna order äro beroende af telegrafens samt derpå att såväl afsändare som mottagare fullständigt noggrant göra sin pligt; ty göra de det icke, kunna lätt olyckor inträffa. Deraf följer, att man så mycket som möjligt bör söka undvika ändringar i tågmötena. Om det deremot icke kan undvikas, faller det af sig sjelf, att förseningar måste inträffa, om utgångsstationen är så trång, att tågen icke kunnat utsändas derifrån i rätt tid.

Nu har det sagts, att man till förebyggande af dessa olägenheter borde nöja sig med ett mötesspår mellan Tumba och Huddinge och derigenom spara in dubbelspåret utefter hela sträckan. Äfven detta har inom utskottet varit föremål för undersökning, och de upplysningar, som i detta fall kunnat lemnas af jernvägsstyrelsen, hafva varit alldeles afgörande för afdelningen och sedan för utskottet att ställa sig på obetingadt bifall till den kongl. propositionen. Jag ber då, för att icke besvara med för många siffror, få nämna, att vid en jemförelse mellan huru många nya tåg, som skulle kunna framföras på ett dubbelspår, och antalet på ett mötesspår, blir skillnaden högst betydlig. Såsom saken nu ställer sig, afgå nemligen från Centralstationen 18 tåg söder ut. Om det anlägges ett mötesspår mellan Tumba och Huddinge, kan detta antal endast ökas med 4, men om det anlägges ett dubbelspår hela vägen mellan Tumba och Huddinge.

Anslag till
utläggning af
ytterligare ett
jernvägs-spår
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.
(Forts).

*Anslag till
utläggning af
ytterligare ett
jernvägspar
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.
(Forts.)*

inse herrarne, att ett stort antal tåg kan passera hvarandra på den biten, och det medför den fördelen, att då kan antalet tåg ökas med 17 nya tåg. Antalet ankommande tåg söderifrån åter är nu 19. Nöjer man sig med ett mötesspår, kan detta antal endast ökas med 6. Lägger man deremot dubbelspår hela vägen, kan det ökas med 19. Häraf torde herrarne finna, att äfven om kostnaderna för anläggande af ett mötesspår i stället för ett dubbelspår på denna sträcka äro jemförelsevis små, skulle ett dylikt mötesspår endast ofullständigt fylla det behof, som man nu måste fylla.

Nu kommer dertill, att terrängförhållandena på linien Tumba—Huddinge äro sådana, att om endast detta mötesspår nu skulle anläggas, skulle detta få ske i en lutning af 1 på 100. Schaktningskostnaderna för den s. k. mötesstationen skulle der blifva mycket stora och derjemte vara alldeles bortkastade penningar, när man sedan komme till anläggandet af det verkliga dubbelspåret.

Efter hvad jag nu anfört torde kammaren finna, att alla de svängningar, som gjorts för att undvika det föreliggande förslaget, endast skulle medföra tidsutdrägt och ökade kostnader. Således synes mig, att Kongl. Maj:t på jernvägsstyrelsens förslag haft grundade skäl att tillstyrka Riksdagen att nu anlägga ett dubbelspår mellan Tumba och Huddinge utan att tänka sig ett öfvergifvande af den dyrbara stambana, som redan finnes mellan Stockholm och Södertelje.

Af dessa skäl ber jag att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Ekdahl: Säkerligen hafva herrarne alla färdats å jernvägen mellan Stockholm och Södertelje och dervid iakttagit, huru illa denna bana är anlagd och i hvilka krökar den går. Sorgligt nog är orsaken till denna banas olämpliga rigtning att söka hos svenska Riksdagen. Förhållandet var nemligen det, att öfverste Ericson, i sitt förslag till denna jernvägsanläggning, hade utstakat banan genom en bördig och utmärkt vacker trakt med en mycket genare rigtning än den hon sedermera fick, direkt från Stockholm öfver Fittja och Bornsjön till Södertelje. Men under den ständsriksdag, då denna fråga behandlades, var det någon, som kom att tänka på att staten egde ett litet pappersbruk för handkraft vid Tumba, och på denna grund, för att bereda Tumba pappersbruk fördelen af förbättrade kommunikationer, beslöts det gifva banan en sådan rigtning, att den nu beskrifver nästan en halfcirkel, och detta trots att den då tillsatta jernvägskomitén i sitt betänkande den 30 september 1856 uttalat sina betänkligheter mot denna rigtning och dervid framhållit »den fula bugt uppåt, som uppstår vid kanalöfvergången vid Södertelje äfvensom de många mindre krokar förutom de svåra lutningsförhållandena af 1 på 100, som komme att intaga icke mindre än 71 procent af banans längd.» Riksdagen beslöt sig emellertid för sträckningen öfver Tumba, och vi hafva nu i mer än fyratio år lidit af de olägenheter, som varit en följd deraf. Samtidigt dermed att Riksdagen bestämde denna banans sträckning,

beslöts äfven att jernvägen skulle anlöpa Södertelje, men på grund af den krökning banan gör söderut till Tumba och genom den enväldsmagt, öfverste Ericson hade, blef regeringens och Riksdagens enstämmiga beslut i detta senare afseende icke uppfyllt, utan blef stationen förlagd på en staden närbelägen sockens område och kallades »Södertelje öfre» men har sedermera ombyttts efter ställets namn till Saltskog. Enligt ett af jernvägsstyrelsen nu uppgjort förslag, skulle bron öfver Södertelje kanal och banan derifrån söderut så betydligt höjas, att stationen vid det nuvarande Saltskog finge flyttas kanske ett par kilometer längre från Södertelje, hvarigenom en bibana af ungefär tre kilometers längd skulle nödvändiggöras. Statsbanan komme då troligen att förlora en stor del af den trafik, som nu tillföres densamma från Södertelje, ett lifskraftigt sambälle, som nu räknar bortåt 8,000 invånare, hvilket antal inom några år snart torde komma att uppgå till betydligt mer. Under det den nuvarande banan mellan Stockholm och Södertelje byggdes, uppstodo oupphörligt svåra hinder; särskildt voro svårigheterna stora vid utfyllandet af den bank, hvarå jernvägen passerar Tullingesjön. Denna bank är, såsom herrarne torde hafva sett, mycket hög, 40 å 50 fot öfver vattenytan. Den byggdes oupphörligt upp till hela sin höjd, men då man dagen derefter återkom till platsen, hade den försvunnit. Slutligen kom man till fast mark, men jag har af framstående jernvägsmän hört, att ännu i denna dag platsen anses som en af de farligaste på statens jernvägar. Att sålunda på denna bana, som från början är så illa anlagd och slukat så mycket pengar, för en sträcka af 9 kilometer påkosta ytterligare 900,000 kronor, d. v. s. 100,000 kronor kilometern, torde icke vara välbetänkt. Nu säger jernvägsstyrelsen, att de värsta olägenheterna skulle kunna afhjelpas genom anläggande af ett mötesspår. Den siste ärade talaren påstod en sådan anordning icke möjlig, men jernvägsstyrelsen uppgifver det sjelf i sitt utlåtande till Kongl. Maj:t, och genom en undersökning, som verkstälts af andra ingenjörer än statsbanornas, har man kommit till det resultat, att ett sådant mötesspår mycket lätt kan anordnas mellan Tumba och Huddinge. Derför behöflig schaktning skulle endast behöfva göras af 15,000 kubik-meter, hvilket till ett pris af 4 kronor kubikmetern skulle göra en kostnad af 60,000. För denna kostnad skulle, såsom det uppgifvits för mig, ett mötesspår kunna anläggas mellan Tumba och Huddinge, och då vore i alla fall behovet för den närmaste framtiden afhjelpat. Då emellertid nu föreslås att lägga dubbla spår hela sträckan mellan Tumba och Huddinge, torde det kunna ifrågasättas, huruvida jernvägsstyrelsens undersökningar äro fullt tillfyllestgörande. Den bank, å hvilken jernvägen föres förbi Tullingesjön, bör enligt jernvägsstyrelsens åsigt omläggas för att minska kurvan, men detta kan väl icke ske på annat sätt, än att banan drages längre ut i sjön, der, enligt förut vunnen erfarenhet, utfyllningar endast med största svårighet kunna ske, och jag undrar, om jernvägsstyrelsen tillräckligt beaktat och undersökt detta förhållande.

*Anslag till
utläggning af
ytterligare ett
jernvägsspår
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.
(Forts.)*

*Anslag till
utläggning af
ytterligare ett
jernvägsspår
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.
(Forts.)*

Vid aktiebolaget Separators gård Hamra har man efter gjord undersökning för uppförande af en byggnad vid Tullingesjön i närheten af jernvägslinien kommit till det resultat, att i grunden förekom ett 20 meter mäktigt lager af jäslera, som man först hade att gå igenom, innan man träffade på fast mark; och detta var invid stranden; huru mycket värre skall det då icke vara längre ut i sjön? Antagligt är, att under sådana förhållanden 900,000 kronor, huru hög siffran må synas, icke komma att räcka till på långt när, utan det kommer att gå här såsom i andra af statsutskottet i föreliggande betänkandet anförda fall, att kostnadsförslaget betydligt öfverskrides. Det synes mig, att, innan man gifver sig ut på dessa dyrbara företag, allt möjligt bör göras, alla till buds stående försök icke underlåtas för att få undersökt, om icke en lämpligare och trafikens behof mer motsvarande bana kan bringas till stånd. Jag vill här alldeles icke förorda någon särskild linie, endast påyrka, att en så noggrann och allsidig undersökning som möjligt eger rum, och då jernvägsstyrelsen uppgifver, att undersökning skett, tror jag, att denna icke är till fyllest. Visserligen vet jag, att utredning verkstälts rörande banan öfver Mälaröarne, men jag har mig icke bekant, att undersökning skett för andra sträckningar. Den sträckning, öfverste Ericson först ville hafva, borde väl åtminstone komma i betraktande, och skulle denna bana, synes mig, mycket väl kunna anknytas till den af jernvägsstyrelsen tänkta öfvergången öfver Essingen, och banan sedan dragas öfver Hägersten, Fittja och Bornsjön. Denna bana skulle gå nästan rätt på Södertelje och vara många kilometer kortare än den nuvarande. Undersökningen för densamma borde enligt mitt förmenande vara lätt verkställd; säkerligen finnes hos jernvägsstyrelsen mycket användbart materiel uti de arbeten, som gjordes under öfverste Ericsons tid.

Utskottet medgifver visserligen de ogynnsamma krökningsförhållandena å den nuvarande banan. Men, mina herrar, om nu ett nytt spår lägges, såsom här föreslås af utskottet, och dervid några ändringar vidtagas, betviflar jag dock, att förhållandena blifva stort bättre än å nuvarande banan. Vidare andrager utskottet, att lutningarne här icke äro större än 1 på 100, men utskottet har icke erinrat derom, att, såsom af 1856 års jernvägskomité framhålles, dessa lutningar förekomma på 71 procent af banans längd. Möjligen kunna dessa stigningar något minskas, men de komma ändå att kvarstå på en betydlig sträcka, hvilket, enligt hvad jag hört af framstående jernvägsmän, måste vara till betydande olägenhet för banans trafikerande.

Utskottet säger vidare, att anläggning af ny bana skulle föranleda till inrättande af dubbla stationer, dubbla tjenster samt dubbel banbevakning. Det är nog sant, att allt detta skulle behövas, men sådant spelar icke någon synnerlig rol; den nuvarande banan skulle i alla fall trafikeras såsom lokalbana, och med kändedom om den framgång, hvarmed dylika kunna drivas i närheten af stora städer, kan man mycket väl förstå, att äfven denna skulle bära sin kostnad och lemna full ersättning både för driften och för derpå nedlagdt

kapital. Denna bana skulle dessutom mycket väl kunna användas för framförande af de stora godstågen till Södra stationen och Stads-
gården.

Såsom skäl för den nuvarande sträckningens olämplighet vill jag ytterligare framhålla, att under de 40 år, denna bana egt bestånd, har under hela denna tid icke en enda industriell anläggning i närheten af densamma kommit till stånd, vare sig från Liljeholmen fram till Södertelje eller mellan Saltskog och Gnesta. Den enda här existerande fans förut, det lilla pappersbruket vid Tumba. Vid andra banor, som blifvit anlagda i Stockholms granskap, hafva vi deremot sett industriella anläggningar uppstå och blomstra i mängd; vid Salt-sjöbanan t. ex. har den ena fabriken efter den andra blifvit anlagd. Jernvägsstyrelsen har, såsom man sett af tidningarne, uttalat sig ganska skarpt emot alla förslag till ändringar å nu ifrågavarande sträcka, men att, såsom chefen för banafdelningen uttalat, industriellen skulle lida förlust genom borttagande af nuvarande bana, det var mer än man kunnat tänka sig, då det icke finnes industriella anläggningar utefter densamma och det åtminstone ännu icke varit tal om banans borttagande samt, såsom förutvarande baningeniör på detta distrikt, han väl borde veta, att någon industri icke finnes utefter denna jernväg. Det synes häraf framgå, som om alla möjliga skäl både rimliga och orimliga anlitas för att göra om intet de förslag till förbättrade jernvägsförbindelser, som här framkommit.

Med hänsyn till de olägenheter, hvilka, såsom jag sökt visa, äro förbundna med den ifrågavarande banans nuvarande riktning, samt de lättnader i vissa hänseenden, som med en ny bana stå att vinna, tillåter jag mig instämma med motionären och hemställa om bifall till hans förslag om ytterligare undersökning, innan beslut fattas om anläggning af dubbelt spår mellan Tumba och Huddinge. Jag yrkar sålunda bifall till motionen.

Herr Tamm, Hugo: Då yrkanden gjorts om afslag å utskottets hemställan, må det tillåtas mig att yttra några ord till svar härpå.

Man har försökt att göra denna fråga till en mycket stor fråga; så har man, då man talat om distanserna, om projekt till deras förkortande, utsträckt jemförelserna till hela linien mellan Stockholm och Gnesta, som skulle blifva kortare genom den föreslagna banan än den nuvarande stambanan å denna sträcka. Jag skulle icke ens vilja gå så långt, att jag vill erkänna, att det beslut, som kan komma att fattas enligt föreliggande förslag, blefve bestämmande för Stockholm—Södertelje-banans framtida sträckning, såsom man skulle kunna antaga af den diskussion, som här förekommit. Frågan är onekligen mycket mindre och rör sig om sättet och möjligheten för att under den närmaste tiden kunna sköta trafiken å linien Stockholm—Södertelje så väl, som trafikanterna hafva rätt att fordra; och då man vet, hvilka stora planer föreligga för anordnande af ny station i Stockholm och banans inledande dit, så kan man icke och bör icke, såsom den

*Anslag till
utläggning af
ytterligare ett
jernvägsspår
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.
(Forts.)*

*Anslag till
utläggning af
ytterligare ett
jernvägsspår
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.
(Forts.)*

förste talaren ansåg, vänta på undersökningens resultat i sist nämnda afseenden, innan *något* göres för att afhjelpa olägenheterna å leden Stockholm—Södertelje. Ty det är icke nog med undersökningen. Derför att denna är gjord, kommer man icke fortare fram på nämnda linie, då der är trångt om plats. Man finge då utsträcka sin väntan på att något gjordes för linien Stockholm—Södertelje under hela den långa tid, som erfordrades dels för utredning om ingångsbanan och den blifvande stationen i Stockholm och dels deras byggande, men under hela denna tid finge man då behålla nuvarande svåra förhållanden. Jernvägsstyrelsens förslag afser således endast att man skulle lätta dessa trafikmöjligheter så mycket, som nu kan åstadkommas genom läggande af dubbelspår mellan Tumba och Huddinge, hvilket är den svåraste sträckan. Då det alltså icke gäller annat än att möjliggöra framförandet af nuvarande trafik under de närmast följande åren, synes det mig rent af nödvändigt att lägga detta spår, der den största lättningen vinnes, och man behöfver ej gå längre än att den frågan löses, huru under de närmaste åren trafiken skall kunna skötas på bästa och billigaste sätt, hvilket sker genom det kongl. förslaget. Det har nu talats om huruvida detta med nödvändighet föranleder utläggande af dubbla spår utefter hela banan Stockholm—Södertelje. För min del kan jag säga, att jag tror och, efter allt hvad vi sett i utskottet, är derom öfvertygad, att den bästa och klokaste utvägen skall finnas vara att här lägga dubbla spår, ty denna väg in till Stockholm blefve icke längre än någon annan. Visserligen kunde man, såsom den föregående talaren föreslog, bygga en jernväg som ginge rakare, men huru tvenne linier, hvilka förena samma punkter, den ena rät och den andra, såsom samme talare uttryckte sig, krokig, kunna vara i det närmaste lika långa, det öfvergår mina geometriska begrepp. Den sträckning, som förordades, skulle visserligen icke gå genom obebyggda trakter, men deremot ledas öfver sjöar på icke mindre än sju broar. Vår statskassa är nu visserligen rik, men att mellan Stockholm och Södertelje bygga tre spår, ty den nya banan måste naturligtvis blifva dubbelspårig, på samma gång den gamla linien bibehölles, och det innan sådant behöfdes för trafikens framförande på denna sträcka, synes mig nästan för raskt gjordt. Dessutom är det tydligt, att den gamla banan med dubbla spår icke blott för lång tid skall vara tillräcklig för framförande af trafiken, utan äfven kommer att blifva en lika god bana som någon annan i vårt land, ty, såsom herr Fränckel yttrade, äro hvarken lutningsförhållanden eller kurvor på något sätt afskräckande. Om man således tänker sig fram i tiden något längre än med jernvägsstyrelsens förslag afses, kan man här anlägga en dubbelbana lika bra som å någon annan sträckning, och fullt tillfredsställande för behöfvet, utan att man derför behöfver leta sig fram med något tredje spår.

Nu är emellertid fråga om mått och steg för att möjliggöra trafikens säkra framförande under flera år, låt vara till en kostnad af 900,000 kronor. Derigenom får man tid att grundligt öfverväga de stora

byggnadsplanerna i Stockholm samt förslaget om sjelfva ingången, liksom äfven dessa planers utförande derigenom underlättas. Jag tror icke något riskeras genom ett bifall till det föreliggande förslaget, äfven om det skulle innebära, hvilket det icke gör, ett fastslående af behovet af dubbla spår å hela sträckan mellan Stockholm och Södertelje.

På dessa grunder anhåller jag om bifall till utskottets förslag.

Sedan öfverläggningen ansetts härmed slutad, gjordes i enlighet med de yrkanden, som derunder framstälts, propositioner, först på bifall till hvad utskottet i föreliggande punkt hemställt samt vidare derpå att kammaren, med afslag å utskottets hemställan, skulle bifalla den i ämnet väckta motionen; och förklarades den förra propositionen, hvilken upprepades, vara med öfvervägande ja besvarad.

Punkten III.

Herr Wester: Jag skall icke tillåta mig att gentemot ett enigt statsutskott framställa något yrkande om ändring af anslaget i denna punkt, men jag har velat fästa kammarens uppmärksamhet på önskvärdheten af att, innan så stora anspråk på ökning af den rullande materielen vid statens jernvägar vidare framkomma till Riksdagen, den redan befintliga materielen måtte användas på ett mera effektivt sätt. Redan förut har här i kammaren påpekats, hurusom en enkel förändring i jernvägstaxan med afseende på vagnarnes lastning vore mäktig bespara ett stort antal vagnar. Så har skett i andra länder; hvarför skulle det då icke kunna ske äfven hos oss? I Danmark t. ex. erhålla trafikanterna 10 procents rabatt å fraktkostnaden, då lastning sker till vagnens fulla bärighet, och i Tyskland finnes en särskild taxa för att befordra detta, men i Sverige deremot kostar frakten lika mycket, antingen man lastar 10,000 kg. spanmål på två vagnar eller på en. Genom att uppmuntra trafikanterna att lasta vagnar till deras fulla bärighet skulle man i många fall komma att använda en i stället för nu två vagnar, till båtnad för så väl trafikanterna som för staten sjelf. Detta har så mycket större betydelse, som vagnarne i allmänhet väga lika mycket eller mera än godset, de äro lastade med, och att de på de längre afstånden, t. ex. mellan Verm-land och Göteborg, endast kunna göra en resa i veckan. Nu är det visserligen sant, att i Sverige tontalet per axel är ganska stort derigenom, att i bruks- och grufdistrikten jernvägsvagnar i allmänhet lastas till deras fulla bärighet, men genom den förändring jag påpekat kunde ytterligare förbättring i så afseende vinnas, och många vagnar besparas.

Det är ju äfven gifvet, att genom dessa oerhörda beställningar af materiel verkstäderna ansträngas öfver höfvan. De måste öka sin personal; hvarje bit af maskinerna fördyras, och materielen i sin helhet blir långt dyrare, än om beställningarne skett mera successivt.

*Anslag till
ny rörlig
materiel vid
statens
trafikerade
jernvägar.*

Anslag till
ny rörlig
materiel vid
statens
trafikerade
jernvägar.
(Forts.)

När sedan konjunkturerna förändras och trafiken minskas, behöfva jernvägarne icke längre någon ökning af materielen; och verkstäderna, som då mer än förut behöfva dessa beställningar, kunna icke vidare påräkna dem i samma omfattning.

Jag har blott velat erinra om dessa förhållanden, då jag anser dem hafva mycket stor betydelse, men har, herr vice talman, icke något yrkande att göra.

Herr von Möller: I motsats till den föregående talaren yrkar jag bifall till föreliggande punkt. Jag skall derjemte be att få påpeka några sakförhållanden, som jag anser förtjena att uppmärksammas.

Här är visserligen fråga om icke mindre än 5,000,000 kr., men det är alldeles naturligt, att man behöfver stor materiel för att tillgodose den sig alltjemt ökande trafiken och för att ersätta den gamla, som nötes eller *förstöres* genom olyckshändelser, hvilket senare beklagligtvis under förra året, särskildt i södra Sverige, å vestkustbanan, ganska ofta förekommit. Herrarne känna nog till en viss statistiker, Mark Twain, den amerikanske skämtaren, som i en af sina »sketches», »Danger lying in bed», med siffror visar, hur mycket farligare det är att ligga till sängs än att fara på jernväg, emedan ju många flera människor omkomma i sängen än under jernvägsresor. Jag vet icke, om den bekante författaren färdats på vestkustbanan; han skulle då möjligen blifvit något mera betänksam i sina kalkyler, ty vestkustbanan har varit särdeles väl tillgodosedd i fråga om olyckstillbud. Visserligen utan förlust af människolif, men ganska stor skada å materiel har åstadkommits. Under de senare månaderna förlidet år urspårade kontinentaltåget i Kågeröd på grund af felaktig vaxel, vid Böketofta skedde äfven urspåring. Lokomotivet gick sönder, och det rekvirerade hjälplokomotivet körde emot den på spåret kvarstående maskinen. Och sedan den ganska allvarsamma olyckshändelsen i Malmö! Hvem eller hvad som kan sägas vara orsak till dessa upprepade olyckstillbud, känner jag icke, men jag antager och hoppas, att jernvägsstyrelsen må göra allt för att förekomma dessa upprepade olyckstillbud, och jag ber att få erinra om att de omnämnda olyckstillbudena ingalunda äro de första på denna bandel. Jag erinrar mig sålunda ganska allvarliga olycksbud 1898, särskildt vid Engelholm. Jag hoppas, att öfverdirektör Almgren, som ju är synnerligen mån om vården af sin materiel, måtte se till, att på ett eller annat sätt denna *materiel* äfven på vestkustbanan måtte få åtnjuta tillräckligt skydd; hvad de *resandes* lif och lemmar beträffar, få de väl skydda och skylla sig sjelfva!

Medan jag har ordet, hoppas jag herr vice talmannen och kamraren tillåta mig fästa uppmärksamheten på en inkonsequens, som, det tyckes mig, förtjenar rättelse. I de senaste jernvägskoncessionerna har staten i den punkt, deri koncessionsinnehafvarne förpligtas fortskaffa trupper, fångar o. s. v., tillfogat en bestämmelse så lydande: »skolande vederbörande länsmän eller tillsyningsmän för

allmänna ordningens upprätthållande ega att, hvar inom sitt tjänstgöringsområde, åtnjuta *fria resor* å jernvägen». Detta är *icke* förhållandet, såvidt jag har mig bekant, å statsbanorna, och det synes mig oegentligt, att staten ålägger de enskilda jernvägarna någonting, som den sjelf antagligen *glömt* medgifva förutnämnde tjänstemän på sina egna jernvägar. Jag hoppas åtminstone att i denna sak vinna understöd af de tio landshöfdingar, som kammaren har förmånen att räkna bland sina medlemmar.

*Anslag till
ny rörlig
material vid
statens
trafikerade
jernvägar.
(Forts.)*

Herr Dieden: Det är ju så, att när ett uttalande icke gensäges, så anses det gilladt af dem, som höra det. Jag kan därför icke underlåta att något bemöta herr Westers yttrande.

Från jernvägssynpunkt är det naturligtvis det fördelaktigaste, om en vagn aldrig behöfver lastas mindre än med 10,000 kgm. Men den trafikerande allmänhetens intresse bör också tillgodoses. Det är icke alltid man kan skicka så stor varumängd som 10 tons, därför är man glad att på svenska statsbanan få sända 5 tons efter vagns-
lastfrakt.

I utlandet, der så mycket större varumängder forslas på jernvägarne än i vårt land, är nog lämpligt att räkna 10 tons till minimi-
vagnslast, men för trafiken här hemma är 5 tons fördelaktigast.

Herr Wester: Den siste ärade talaren har synbarligen missuppfattat mitt yttrande. Jag sade, att man skall uppmuntra trafikanterna att skicka fullastade vagnar, d. v. s. att lasta dem till sin fulla bärighet. Det är detta som bör uppmuntras, men icke skall man därför försvåra eller fördyra sändningen af mindre partier, utan må det vara trafikanters fortfarande rättighet; men man bör dock uppmuntra trafikanterna att sända vagnar lastade till sin fulla bärighet, ty detta blir då det fördelaktigaste såväl för trafikanten som för staten.

Herr Dieden: Någon uppmuntran kan väl icke ske på annat sätt än genom att sätta frakterna jemförelsevis lägre för 10,000 tons än för 5,000 tons; och det är det jag sätter värde på, att man får skicka så litet som 5,000 tons efter de lägsta fraktsatserna.

Herr Wester trodde, att man skulle kunna spara, så att man icke behöfde så många nya vagnar, som här föreslagits. Men hvar och en, som något känner trafikförhållandena, vet ju, att de begärda 500 godsvagnarna icke på långt när fylla den brist, som för närvarande förefinnes. Jag anser det dock för alldeles korrekt att icke för ett år begära flera, så kan med likadan beställning fortsättas i många år. Jag yrkar bifall till utskottets framställning.

Herr Wester: Jag ber kammaren om ursäkt, att jag ännu en gång tager ordet. Jag påpekade i mitt anförande nyss, huru förhållandena äro ordnade i Danmark; der åtnjuter trafikanten 10 procent

*Anslag till
ny rörlig
materiel vid
statens
trafikerade
jernvägar.
(Forts.)*

rabatt på fraktkostnaden, då han lastar vagnen till full bärighet. Detta höjer icke frakten på godset, om man icke lastar mera än 5,000 kg.; frakten för denna kvantitet är oförändrad, men då man lastar vagnen till full bärighet, åtnjuter man någon nedsättning, och det är detta jag vill att man skall uppmuntra, ty det är egnadt bespara ett stort antal vagnar och blir, såsom jag upprepade gånger sagt, till vinst för såväl staten som trafikanten.

Efter det öfverläggningen förklarats härmed slutad, biföll kam-maren hvad utskottet i nu förevarande punkt hemställt.

Punkten IV.

Utskottets hemställan bifölls.

*Anslag till
fortsättande
af statsbanan
från Gelli-
vare till
riksgränsen.*

Punkten V.

Herr Unger: Herr vice talman, mina herrar! Jag vill härmed gifva till känna, att jag instämmer med statsutskottet i dess uttalande, då det framhåller »önskvärdheten af att i ärenden, som framdeles hänskjutas till Riksdagens afgörande, mera tillförlitliga kostnadsförslag måtte framläggas än det, som legat till grund för Riksdagens beslut beträffande den jernvägsanläggning, som nu är i fråga.» Och hvem skulle icke instämma häruti?

Hvad nu särskildt detta kostnadsförslag beträffar, torde, såsom det vill synas, regeringen dock hafva varit delvis missledd af jern-vägsstyrelsen. Det förefaller åtminstone så, då man får läsa, att jernvägsstyrelsen *numera*, bland annat, vunnit erfarenhet om »att räslägnings- och grusningsarbetena uti sådana trakter, hvarom här vore fråga, kunde endast under en obetydlig del af året lämpligen bedrivas.»

Att sådana arbeten norr om polcirkeln icke kunde bedrivas under mera än en kort tid om året, trodde man väl vara klart förut.

Vidare talar jernvägsstyrelsen om att »virke till vida större omfattning, än hvad som ursprungligen beräknats», skulle åtgå.

I detta afseende måste jernvägsstyrelsen alltså hafva gjort en oriktig beräkning; detta kunde Kongl. Maj:t icke kontrollera, då kostnadsförslaget framlades. Slutligen säger jernvägsstyrelsen, »att de förberedande åtgärderna för arbetenas bedrivande, såsom transportvägars anläggande och underhåll, befäls- och arbetarebostäders uppförande, materialtransporten m. m. — särskildt vid norra distriktet — visat sig *i följd af lokala förhållanden* draga väsentligt större kostnad, än hvad som skäligen kunnat förutses.» De lokala förhållandena trodde man eljest skulle vara kända för jernvägsstyrelsen, sedan undersökningar, afvägningar och utstakningar blifvit gjorda.

En annan sak, som vållat den ökade kostnaden, är den, som det säges, opåräknadt höga prisstegringen på arbeten och materialier. Det är naturligtvis icke godt att förutse tillkommande ting, men det var

dock, synes det, ganska stor anledning att antaga, att prisen på arbete skulle stegras. Man vet, att prisen på alla varor stiga vid stegrad efterfrågan, och det är en högst betydligt stegrad efterfrågan på arbetskrafter, som genom dessa stora jernvägsbyggnader åstadkommits. Det framhölls ock af statsutskottet 1897, då stor enskild spekulation rådde icke blott i jernvägar, utan i andra industriella anläggningar, att det redan då var knappt om arbetskraft och att staten därför borde gå hofsam till väga med afseende å ifrågasatta jernvägsanläggningar. Men då frågan om Ofotenbanan år 1898 kom å bane, sökte herr civilministern lugna farhågorna i nämnda hänseende med försäkran, att dervid ej skulle tagas i anspråk andra arbetskrafter än norrländingar och löst folk. Det har mycket riktigt visat sig, att der till en stor del användts norrländingar; men jag förmodar, att dessa icke voro sysslolösa förut, innan de kommo till jernvägen, och det arbete de eljest haft att uträtta, väl måst ersättas af andra arbetare. På det sättet inverka ock banbyggnaderna i Norrland på arbetsprisen i hela landet. Att tro att, om man använder folk från en viss ort inom riket, detta icke inverkar på arbetsprisen inom det öfriga landet, förefaller mig vara detsamma som att tro, det man skulle kunna förbruka så mycket vatten som helst vid norra ändan af en sjö utan att vattennivån vid södra ändan af sjön förändrades. Faktiskt är, att det måste inverka och har inverkat. Men den hufvudsakliga olägenheten deraf är icke, att anläggningskostnaden för banan derigenom fördyrats, utan den hufvudsakliga olägenheten af de stegrade arbetsprisen är de svårigheter, hvaruti industriidkare, bergsbruksidkare och jordbrukare kommit genom arbetslönernas stegring. Och, hvad värre är, derefter kommer en reaktion. Ty efter en sådan hausse som denna kommer nog en baisse, och då blir det svårt för arbetarne, som blifvit vana vid öfverflödet, att sätta sig in i de nya förhållandena. Att regeringen och den med regeringen i fråga om Ofotenbanan liktänkande riksdagsmajoriteten icke kunnat förutse, hvad som dock skäligen bort antagas och befaras, att arbetsprisen skulle stiga, är ur den af mig angifna synpunkten en stor olycka för landet. Emellertid, vare härmed huru som helst, lär det väl nu icke återstå annat än att göra såsom Kongl. Maj:t och statsutskottet föreslagit. Detta kännas ganska tungt för den, som försökt både med tal och röst att arbeta emot denna bana, hvilken jag och många med mig anse vara ur nationalekonomisk synpunkt oklok och ur politisk synpunkt farlig. Men ännu tyngre skall det väl kännas, kan jag tro, för dem, som hafva på sitt ansvar att hafva låtit denna bana komma till stånd. De kunna naturligtvis trösta sig och känna sig tillfredsställda dermed, att de derigenom afvärijt en eljest nödvändig partiel ministerkris. Jag vill gerna unna dem all den tillfredsställelse, de deraf kunna hemta, men tillåter mig dock att i detta sammanhang säga, hvad jag i annat sammanhang sagt på detta rum och äfven i dag antydt, att jag nemligen anser hänsynslöst forcerande af jernvägsbyggandet synnerligen oklokt och olyckligt i en tid, då, ur synpunkten af höjda

*Anslag till
fortsättande
af statsbanan
från Gelli-
vare till
riksgränsen.
(Forts.)*

*Anslag till
fortsättande
af statsbanan
från Gilli-
vare till
riksgränsen.
(Forts.)*

arbetspris och med sådana finansiella förhållanden, som nu råda, det måste lända både staten och den enskilde till skada att binda alltför mycket kapital i jernvägar, som sent gifva ränta på hvad man nedlagt derpå.

Jag har, herr vice talman, intet yrkande att göra. Jag har blott känt mig af min riksdagsmannapligt uppfordrad att uttala de betänkligheter, som jag och mången betänksam man hyser i fråga om det forcerade jernvägsbyggandet, både hvad beträffar enskilda banor och statsbanor. Och jag vill uttala den förhoppningen, att Riksdagen hädanefter skall med mera betänksamhet tillmötesgå sådana framställningar, vare sig de göras till kabinetsfrågor eller icke. Jag har, som sagdt, intet yrkande att göra, utan måste, eftersom ett aftal föreligger, som måste af staten fullgöras, till följd af omständigheternas magt instämma i statsutskottets utlåtande äfven i fråga om anslaget, men detta är jag nödd och tvungen till.

Herr statsrådet von Krusenstjerna: Att den omständigheten, att kostnaderna för Ofotenbanan så högst betydligt, nemligen med 25 procent, öfverstigit det belopp, hvartill de beräknats uti det 1897 af jernvägsstyrelsen uppgjorda, af Kongl. Maj:t för 1898 års Riksdag framlagda och då af Riksdagen godkända kostnadsförslaget, att den omständigheten, säger jag, väckt uppmärksamhet inom statsutskottet och Riksdagen är ju ganska naturligt; och det är, synes det mig, också helt naturligt, att det väckt särskild uppmärksamhet, hvarför icke säga missnöje, hos de män, hvilka då af fullaste öfvertygelse om banans olämplighet motsatte sig sjelfva banans anläggning. Emellertid, banan är beslutad; att den skall komma till stånd och fullbordas är nu en genom kontrakt fastslagen sak, och jag hemställer till kammarens ärade ledamöter, om det är skäl att, då så är, rifva upp den gamla tvistefrågan. Jag ber derfor att endast få sysselsätta mig med sjelfva anledningarna till att kostnadsförslaget blifvit öfverskridet.

Utskottet medgifver sjelf, att detta till väsentlig grad beror på de högst betydligt ökade arbets- och materialprisen; och jag hemställer till kammaren, om denna ökning var möjlig att känna 1897. Jag tror icke det var möjligt, och jag sluter till detta deraf, att om man ser på den mängd kostnadsförslag, som då uppgjordes för enskilda jernvägar, finner man, att de grundats på A-prisen efter den tidens förhållanden och att det visat sig, att äfven dessa kostnadsförslag i betydlig grad öfverskridits. Jernvägsstyrelsen är sannerligen icke den ende jernvägsbyggare här i landet, som fått röna verkningarna af denna stegring. Vi hafva genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen begärt upplysning från enskilda jernvägar, som den tiden startade jernvägsföretag, hvilka sedan blifvit fullbordade, och det har visat sig, att äfven för dessa hafva kostnaderna i betydlig mån stegrats. Så t. ex. hafva vid Malmö—Kontinental-banan kostnaderna öfverskridit de beräknade med 55 procent, vid Ramnäs—Kolbäcks-banan — jag nämner denna, ty den ligger nära en under byggnad varande stats-

bana — hafva de öfverskridits med 43 procent, vid banan Vester-
 götland—Göteborg med 21 procent. Detta är banor, som utförts af
 jernvägsbolagen sjelfva, och derfor har man fått exakta uppgifter om
 de verkliga kostnaderna. Hvad angår de banor, som byggts på en-
 treprenad, har man naturligtvis icke kunnat få några sådana upp-
 gifter, men jag misstager mig nog icke, då jag tror, att äfven der
 entreprenörerna icke haft skäl att, som man säger, »rosa marknaden».
 Ser man på den utredning angående anledningarne till kostnadsökningen,
 som jernvägsstyrelsen på min begäran uppgjort och hvilken blifvit
 till statsutskottet öfverlemnad, skall man finna, att, såsom jag säger,
 en stor del af denna ökning berott på stegringen af arbets- och material-
 pris. Jag beder kammaren om ursäkt, att jag går något i detalj,
 men det är af vikt att klargöra saken. I fråga om terrasserings-
 kostnaderna förekommer en kvantitativ ökning i verkställd jordbryt-
 ning, som betingat en ökning i kostnaden af omkring 437,000 kronor
 mot hvad som står i kostnadsförslaget; men detta beror derpå, att
 under banans fortgående byggnad hafva förändringar vidtagits i fråga
 om liniens läge. Dessa förändringar hafva medfört dels en vägför-
 kortning af omkring 6 kilometer och dels nedbringande af lutnings-
 förhållandena på en icke oväsentlig sträcka, hvilka omständigheter å
 andra sidan medfört, att broarnas antal kunnat minskas, hvarjemte
 naturligtvis en minskning i öfverbyggnaden äfven egt rum, då banans
 längd något förkortats. Härigenom har denna ökning i kostnaden,
 437,000 kronor, blifvit mer än väl kompenserad. Granskar man
 denna utredning vidare, finner man, att på sjelfva ökningen af arbets-
 och materialprisen komma sådana stegringar i kostnaderna som t. ex.
 för terrasseringsarbeten 806,000 kronor, banbevakningens bostäder
 101,000 kronor, öfverbyggnad till hufvudspåret — detta är den största
 ökningen — 1,132,000 kronor. Vidare har man under arbetets fort-
 gång kommit till insigt om — det var regeringen, som ansåg denna
 förändring lämplig — att två mötesplatser borde förändras till mindre
 stationer, nemligen Kalixfors och Fjällåsen. Under de två vintrar,
 som gått sedan arbetet påbörjades, har man dessutom fått kännedom
 om snöförhållandena vid riksgränsen. Man kunde förut icke hafva
 kännedom derom af det naturliga skälet, att der funnos inga men-
 niskor och att följaktligen ingen kunnat verkställa några observationer,
 huru snöförhållandena gestaltade sig. Nu har man funnit, att man
 måste vidtaga ännu större åtgärder än vid stationen vid Storlien i
 fråga om att öfverbygga både spåren och en stor del af stationerna.
 Härigenom hafva stationskostnaderna ökats med 80,000 kronor.

Jag antager emellertid, att det icke är dessa poster, som gifvit
 anledning till det uttalande, statsutskottet funnit sig föranlåtet att
 göra, utan att det är den betydliga tillökningen på den sista posten
 i kostnadsförslaget, posten »arbetsledning m. m.» De af eder, mina
 herrar, som haft anledning taga närmare kännedom om jernvägsbyggnader
 och uppgörande af kostnadsförslag, veta att under denna post sam-
 manföras alla kostnader för administration, alla kostnader för bildande

*Anslag till
 fortsättande
 af statsbanan
 från Gelli-
 vare till
 riksgränsen.
 (Forts.)*

*Anslag till
fortsättande
af statsbanan
från Gellie-
care till
riksgränsen.
(Forts).*

af förråd, för transporter på banan, för bostäder åt arbetarne under byggnadstiden, med ett ord kostnader för alla sådana arbeten, hvilka det är svårt och emellanåt omöjligt att på förhand känna, vare sig till hvilken utsträckning de skola förekomma eller hvilka pris de skola betinga; och det är på dessa poster den betydligaste ökningen visat sig. Jernvägsstyrelsen hade, när den uppgjorde förslaget, beräknat dessa kostnader till 18 procent af den öfriga byggnadskostnaden. Jernvägsstyrelsen ansåg, att den hade tagit till ganska mycket, ty det var vida högre än något annat kostnadsförslag — och vida högre än i det kostnadsförslag, som uppgjorts för Huddinge-spåret — och jernvägsstyrelsen ansåg sig derigenom hafva gått högre än den egentligen hade anledning till. Den hade endast att utgå från erfarenhet från de föregående jernvägsarbetena, men denna erfarenhet har icke varit tillräcklig. Och jag vill hemställa till kammaren, om icke detta varit ganska ursäktligt. Ty det är alldeles säkert, att här i Sverige har det icke förekommit, och jag tror näppeligen någon annanstädes i världen heller, att utföra en bana, som på så långa sträckor skall gå öfver ett obebodt högfjell på så hög latitud som Ofoten-banan. Man har sagt, att jernvägsstyrelsen kunnat genom föregående undersökningar taga närmare reda på dessa omständigheter. Men det torde ursäktas mig, att jag säger, att jernvägsstyrelsen icke *kunnat* hafva reda på alla faktorer, emedan inga människor funnos deruppe att få upplysningar utaf angående transportkostnader, anläggning af vägar, förrådsbyggnader o. d. eller i hvad mån det skulle blifva nödvändigt att uppföra arbetarebostäder m. m. Detta ar saker, i afseende å hvilka jernvägsstyrelsen måste röra sig med ovissa faktorer, och det är detta, som föranledt den ökade kostnaden. Att kunna förutse detta 1897 eller för Kongl. Maj:t och Riksdagen 1898 vågar jag påstå var nästan omöjligt. Och jag sluter dertill äfven deraf att, såsom kammarens ledamöter behagade erinra sig vid den genomgående granskning, som äfven sjelfva kostnadsförslaget undergick i denna kammare, var det ingen enda bland de uppträdande, som ansåg kostnadsförslaget för lågt, utan anmärkningar gingo ut på, att kostnadsförslaget snarare vore för högt. Och då så var förhållandet, är det ju ganska naturligt, att detta var uppfattningen äfven hos jernvägsstyrelsen.

Herr von Möller: Jag ber att för min ringa del få uttrycka min tacksamhet till utskottet för dess uttalande. Det är för en obetydlig landtbo som jag alltid mycket angenämt att få läsa så fint och artigt skrifna saker; man märker, att de komma från synnerligen verserade och fina män, och jag tackar dem för den hofsamma formen men ändå mera för den allvarliga *meningen*. Äfven jag förenar mig i statsutskottets önskan, och hoppas, att Riksdagen för framtiden måtte besparas så pass obehagliga öfverraskningar, som nu i föreliggande fråga.

Herr civilministern antydde, att man icke borde rifva upp den gamla stridsfrågan, men å andra sidan tycker jag det vara nästan

mycket begärdt, att man skall strö blommor öfver den, helst då man erinrar sig sakens förhistoria, den starka agitationen inom Riksdagen, de båda portföljer, som lades i vågskålen för att få den att slå åt det håll, man ville, och icke minst den obetydliga majoritet af 7 röster, som vans för regeringens förslag bland 135 röstande i denna kammare. När jag erinrar mig, hvilken allvarsam insats regeringen gjorde i striden, är jag öfvertygad om att det var regeringens önskan att *à tout prix* erhålla denna jernväg, men jag känner mig icke fullt öfvertygad, att detta var Riksdagens önskan. Riksdagen röstade med fullt förtroende för de framlagda siffrorna — jag antager det naturligtvis, ty själf var jag, såsom protokollet utvisar, reservant mot beslutet — och jag är icke viss om att, derest Riksdagen kunnat förutse hvad som nu inträffat, nemligen att denna jernväg skulle komma att kosta omkring en tredjedel mera, än då uppgafs, majoritet för frågan skulle hafva vunnits vare sig i Första Kammaren eller uti Riksdagen. — Jag är öfvertygad, att i denna kammare finnes ingen, som åt regeringens handlingssätt vill gifva någon annan tydning än statsutskottet gifvit; men den återvändsgränd, i hvilken Riksdagen ser sig försatt, *kan* för framtiden blifva af obehaglig verkan. Det är icke säkert, att minnet af det pris, man fått betala för att komma ur denna återvändsgränd, så snart förgår. Tio millioner äro inga småsmulor enligt mitt förmenande, och möjligtvis skulle dessa millioner kunnat användas på andra håll, kanske äfven på ett bättre sätt, men derom vill jag nu icke yttra mig. — Det är en skeptisk tid, vi lefva uti. Kan det vara politiskt klokt eller rätt att öka antalet af tviflare? Jag vågar bestrida det! Det kan tänkas, att, jag vill icke säga Riksdagen, men vissa fraktioner inom Riksdagen, med minne af hvad som inträffat, kunna blifva frestade att efter vissa propositioner sätta frågetecknen, hvilka synas mig icke böra blifva angenäma vare sig att *finna* eller att behöfva *sätta dit*. Det kan tänkas — möjligtvis redan nästa år — att en tid kommer, då det behöfves, att regering och Riksdag samverka med fullt förtroende. Är det för mycket sagdt, om jag vågar uttala någon farhåga för att personer möjligen skola begagna sig af hvad som nu skett, såsom en förevändning för sin missriktade sparsamhet. Det kan då möjligen blifva sagdt: när regeringen gjort en sådan felräkning i afseende å det nu föreliggande fallet, huru kan man då garantera, att kommande förslag eller framlagda kalkyler skola visa sig vara mera tillförlitliga? Det är denna, sakens *moraliska* sida, som för mig är den allvarsammaste. Men man finner sig i en återvändsgränd och är, såsom herr Unger sade, nödd och tvungen att betala hvad som begäres, ehuru det från min sida sker med synnerlig stor motvilja.

Herr Sandberg: Ehuru jag mer än väl vet, att mitt yttrande i denna fråga kommer att blifva en ropandes röst i öknen och sannolikt icke vinner anslutning eller bifall af någon enda bland denna kammares ärade ledamöter, känner jag det likväl såsom en pligt att,

*Anslag till
fortsättande
af statsbanan
från Gellé-
vare till
riksgränsen.
(Forts.)*

*Anslag till
fortsättande
af statsbanan
från Gelli-
vare till
riksgränsen.
(Forts.)*

så länge jag eger en röst inom svenska riksförsamlingen, uttala min protest emot det med svindlande fart fortsatta jernvägsbyggandet i vårt land och den dermed följande ständiga ökningen af vår utländska skuld. När en enskild person vill utföra ett företag, så gör han, om han är en klok man, sig först reda för hvarifrån medlen till företaget skola tagas. Svenska Riksdagen förfar på motsatt sätt. Statsutskottet tillstyrker och Riksdagen beviljar det ena millionanslaget efter det andra, utan att gifva anvisning om hvarifrån medlen skola tagas. Man får från statsutskottet endast den upplysning, att det framdeles derom skall afgifva yttrande. Under min riksdagsmannatid har jag vunnit klarhet derom, att sådana yttranden utan undantag afsett, att medlen skola upplånas.

Hvad nu särskildt beträffar den ifrågavarande jernvägen mellan Gellivare och riksgränsen, så genomdrefs beslutet härom snart sagdt under hotelser från regeringens medlemmar. Genom detta beslut har, enligt min tanke, den olycksbägare blifvit rågad, som vi redan fått genom det lättsinniga jernvägsbyggandet i vårt land. Tidsandan hos oss har nu två älsklingsföremål, för hvilka inga anslag anses nog stora: jernvägsbyggandet och rustningarna. Men den tid kan komma, och sådana förhållanden kunna, förr än man föreställer sig, uppstå, att mina ständigt upprepade och nu föraktade varningar visa sig hafva varit berättigade.

Naturligtvis kan jag, lika litet som föregående talare, under närvarande ställning framställa något yrkande. Att kämpa emot en så allsmächtig tidsströmning som jernvägsfebern tjenar till intet.

Herr Ljungberg: Den kongl. proposition, som nu föreligger, har gifvit en bekräftelse åt de förutsägelser, som man redan vid 1898 års riksdag gjorde, att en jernvägsbyggnad långt ofvanom polcirkeln var ett *oberäkneligt* företag. Man finner nu, att det högst betydande anslag, som då lemnades, eller 21,498,000 kronor, alldeles icke förslår, och om man räknar efter, skall man finna, att redan vid 1901 års slut hafva vi endast 114,000 kronor kvar af det anslag, som var beräknadt för hela tiden. Man kan säkerligen, utan att misstaga sig, påstå, att ytterligare minst 8 å 9 millioner erfordras, och då äro vi uppe i en summa af 30 millioner. Trettio millioner låter icke så mycket i en tid, då millionerna rulla ganska vildt. Det är likväl för ett land som vårt en högst betydlig summa. Framför allt borde man betänka, att vi med denna summa kunnat erhålla sju pansarfartyg eller tre fästningar af Bodens tilltänkta omfång. Nu hafva vederbörande emellertid icke tagit våra egna intressen i betraktande, utan med vanlig godmodighet och menlöshet har man tänkt mera på Norges bästa. Norge kommer också därför att draga den mest reella vinsten af våra nya malmsberg.

Då man så handlat, borde man dock åtminstone ha tillsett, att man icke stälde sig i *beroende* af Norge, men äfven detta har man underlåtit. Vi hafva icke betingat oss en jemnt fortgående, fri och

obehindrad passage till Vesterhafvet. Vi hafva icke gjort något vilkor i afseende på den frakttaxa, som skall tillämpas, om gods-, d. v. s. malmquantiteten öfverstiger 1,200,000 tons. Vi hafva icke gjort någonting för att åstadkomma några befästningar vid norska kustlandet.

*Anslag till
fortsättande
af statsbanan
från Gelli-
vare till
riksgränsen.
(Forts.)*

Beträffande frakterna, så torde det måhända intressera herrarne att höra, huruledes man i Norge tänkt sig, att man skulle kunna inom få år uppnå en transport från de svenska malmborgen, uppgående till 6 à 7 millioner tons. Man har för detta ändamål redan anlagt dubbla spår, eller åtminstone håller man på att göra det. Antag nu, att dessa millioner kunna vinnas, låt oss säga 6 millioner tons, och att man icke satt taxan högre i Norge än 3 kronor per ton. Vi skola dock besinna, att det blifvit lemnadt helt och hållet åt norrmännens godtycke, huru hög taxa de vilja pålägga. Nu har man sagt 3 kronor, men man har också talat om 3 kronor 50 öre per ton, och de hafva gladt sig åt, att Sverige nu är i deras våld, och att de kunna åsätta vår malm hvilka afgifter de behaga. Men antager man nu, att de åtnöja sig med 3 kronor per ton, så blir detta 18 millioner kronor i frakt för de 6 millioner tons som de minst påräkna. Vid kusten kommer Norges handelsflotta naturligtvis att taga en högst betydlig del af transporten till Rotterdam eller Hull från Viktoriahamn. Man tror sig kunna till dessa städer transportera hvarje ton för 6 kronor, hvilket således skulle i allt inbringa en fraktvinst af 36 millioner kronor. Af dessa millioner få norrmännen troligen dela med sig en del, framför allt åt engelsmännen, och kanske den svenska handelsflottan äfven får vara med på ett hörn. Om man emellertid antager, att norrmännen endast taga hälften af det hela, så utgör detta 18 millioner om året, hvilket ju icke är så obetydligt.

Men äfven i andra afseenden hafva norrmännen varit synnerligen om sig, under det att vi svenskar som vanligt varit efterlätna. Vi äro alltid fromma och medgörliga, när andra nationer vilja hafva något af oss.

När Riksdagen år 1898 beslöt, att *staten* skulle bygga denna jernväg och taga hand om detta företag, var det icke blott för sjelfva jernvägsbyggnaden, utan det var äfven därför att man hyste det hopp, att, om regeringen sjelf toge hand om saken, skulle den iakttaga en kraftigare hållning emot norrmännen än ett enskildt bolag kunde göra, samt att det också skulle vara mera formenligt, emedan den norska regeringen var mycket angelägen att sjelf få sköta denna affär med svenskarne. Man hoppades således, att den svenska regeringen skulle sjelf bevaka sitt lands intressen, men regeringen har icke vårdat sig derom, utan låtit några enskilda bolagsmän sköta dessa vigtiga underhandlingar med norska regeringen.

För några år sedan utgaf en mycket aktad bergsbruksidkare en skrift, hvori han varnade för denna öfvergång öfver Norge med vår malm. Han sade, att detta skulle komma att föranleda oupphörliga trakasserier och att Sverige skulle derigenom få ganska liten vinst

*Anslag till
fortsättande
af statsbanan
från Gelli-
vare till
riksgränsen.
(Forts.)*

af malmen. Norrmännen äro ett egennyttigt och krångligt folk. Det vore bäst att slippa dem och gå den andra vägen. Framför allt, sade han, böra vi, om vi skola gå öfver Norge, betinga oss vissa förmåner, såsom fria upplagsplatser, kajer m. m. dylikt. Men huru har det nu blifvit? Man har lemnat bolaget fritt att, efter godtfinnande, förhandla med norrmännen, och de hafva begagnat sig af bolagets ifver att komma i åtnjutande af en påräknad vinst, så att, i stället för att vi, som hade att erbjuda Norge ofantliga fördelar, egentligen skulle hafva föreskrifvit vilkoren, är det norrmännen som gjort det, och det har resulterat derhän, att det icke lemnats oss en enda fri upplagsplats. Dem får bolaget hyra för 1000 kronor om året, och detta pris kan höjas efter behag, förmodar jag, då någon viss hyrestid icke synes vara bestämd. Derjemte skall bolaget för alla de platser, som det upptager, erlägga skatter och andra afgifter. Norrmännen hafva byggt en jernväg, den får bolaget helt och hållet och med räntor intill banans öppnande betala. Det får äfven bestrida jernvägens drift och underhåll, ehuru det årligen skall betala 3,8 proc. af anläggningskostnaden. Men icke nog dermed. Det får bekosta äfven den ersättning, som norrmännen nödgats gifva åt det gamla engelska bolaget för vissa rester af jernvägsanläggningen äfvensom för de förändringar och förbättringar, som kunna ske. Detta är dock icke allt. Norska staten har bland annat rätt att, efter ett års uppsägningstid, inlösa alla bolagets anläggningar i Viktoriahavn, hvilka, om malmtransporten i 5 år varit instäld och anläggningarna icke inom de följande 2 åren borttagas, utan lösen tillfalla staten. Vidare får bolaget bygga alla kajer och spåranordningar m. m., och Norge har rätt att efter ett års uppsägning inlösa detta allt till det värde, som dessa inrättningar då hafva, men hvarvid norska staten eger innehålla 500,000 kronor af lösesumman. Det kan man ju kalla en ganska bra present, som man gifver sig sjelf. Först sjelftaxera värdet och sedan icke betala detta, utan deraf innehålla en half million. Så förekommer vidare, att bolaget fått deponera 1,250,000 kronor såsom säkerhet för fullgörande af sina förbindelser. För svenska staten, som bygger 24 mil, eller närmare bestämdt 23,7 mil, har af vår regering i deposition icke begärts mera än 1,500,000 kronor, men för en liten banstump på 4,1 mil har norska regeringen till säkerhet för bolagets förbindelser begärt $1\frac{1}{4}$ million kronor, utom inteckning i bolagets fastigheter intill 1 million samt rätt att förelägga bolaget ett vite af 1 million kronor! Räntan af förenämnda 1,250,000 kr. tillfaller under vissa förhållanden norska staten, som sålunda, utom all annan vinst, kan få uppbära mer än 60,000 kr. om året för intet. Man kan således icke neka, att det är ganska betungande vilkor, som föreskrifvits.

Nu säger man, att det är bolagets ensak. Om detta varit enfaldigt och låtit på det sättet behandla sig, så må det skylla sig sjelft. Det är dock icke från den synpunkt denna sak bör betraktas. Afkomsten af våra malmberg skulle väl genom bolaget komma sven-

ska nationen till godo. Om denna afkomst förintas eller i högsta grad förminsas, hvad får då svenska staten? En norsk professor i metallurgi har beräknat, att af de 7 kronor, som en ton malm anses gifva vid hamnen, åtgå 4 à 5 kronor till brytning och transport, och nära två kronor till ränta på det stora för bolaget behöfliga kapitalet af 45 millioner, så att för bolaget återstår blott cirka 50 öre eller möjligen en krona per ton, i behållning. Detta påminner om det spanska ordspråket, som säger: »munkarne roffade till sig ett svin och kastade fötterna till den fattige egaren.»

*Anslag till
fortsättande
af statsbanan
från Gellivare
till
riksgränsen.
(Forts.)*

Emellertid säger man, att man icke må lägga all skuld på bolaget. Regeringen har både läst och godkänt detta förslag. Ja, att regeringen har *läst* det, betviflar jag icke, ty, det är, med uteslutande af vissa smärre bestämmelser, intaget i den kongl. propositionen, men jag anser otroligt, att den skulle *godkänt* detsamma. Jag tror icke, att någon *svensk* regering skulle kunnat tillåta sig att godkänna ett så för Sverige förlustbringande och till och med nedsättande kontrakt. Jag erinrar mig särskildt, att Norge deri äfven förbehållit sig, att de arbetare och biträden, som i Norge användas af bolaget, skola »i största möjliga utsträckning» vara *norrmän* och att till och med det ombud, som bolaget kommer att vid förekommande tvistigheter begagna, skall vara norrman!

Under sådana förhållanden kan jag icke finna annat än att det är högst beklagligt, att man skall nödgas forcera ett så i allo illa anlagdt företag och för ett enda år gifva ut ytterligare öfver 10 millioner kronor, utan att detta ens förlår. Det hade varit synnerligen önskvärdt, om man nu kunnat afbryta byggandet åtminstone vid Luossajaure, såsom jag i min motion år 1898 föreslog. Man hade dermed besparat sig en jernvägsbyggnad på 105 kilometer och ett kapital af 10 à 12 millioner, och Sverige hade fått sjelf njuta frukterna af alla sina malMBERG. Men dertill kan man nu icke komma, då vi hafva båda händerna bundna. Den svenska regeringen har ingått kontrakt med bolaget, som å sin sida ingått kontrakt med norska regeringen, hvarvid man, till råga på dårskapen, bestämt byggnadstiden för 237 kilometer till endast 5 år!

Hvad vi här skulle kunna göra, det vore emellertid att inskränka det anslag, som nu begäres, till 8 millioner kronor. Af det belopp, som nu föreslås af Kongl. Maj:t, nemligen 10,100,000 skulle 2,600,000 gå till bristen för förra året, 2,000,000 till rullande materiel och återstoden, 5,500,000 kr., till sjelfva byggnaden. Jag föreställer mig, att man utan skada skulle kunna inskränka detta *byggnadsanslag* till 3,400,000 kronor. Hela anslaget komme då att uppgå till 8 millioner kronor, som kanske kunde vara tillräckligt.

Emellertid skall jag, blott tills vidare, framställa detta yrkande. Det får under diskussionens fortgång visa sig, om det vinner understöd. Men nog tror jag att något hvar skall anse, att en sådan nedsättning vore önskvärd och väl befogad.

*Anslag till
fortsättande
af statsbanan
från Gelli-
vare till
riksgränsen.
(Forts.)*

Herr Tamm, Hugo: Det är en gammal känd sats, att för den, som har fallenhet för sjösjuka, äro efterdyningarna det mest oehagliga. Jag skall icke rifva upp några efterdyningar för att icke tillfoga den, som känner sig sjuk, något obehag. Jag skall blott be att få upptaga ett par punkter, som särskildt blifvit berörda under diskussionen.

Jag vill då till en början gifva en förklaring, hvarför utskottet uttalat den önskan, att de framlagda jernvägsförslagen böra grunda sig på bättre uppgifter och undersökningar, än hvad förhållandet varit härvidlag. Jag har åhört herr statsrådets och chefens för civildepartementet utredning, hvilken fullkomligt öfverensstämmer med de siffror, som jag erhållit från jernvägsstyrelsen. Af dessa är det den sista punkten, som herr statsrådet något lätt gick öfver, som väckt våra betänkligheter.

Det är sant, att på anläggningskostnaden 16,670,000 kronor beräknats en ganska hög procent, nemligen 18 procent för den post, som i betänkan det upptages under namn af »till de förberedande åtgärderna för arbetenas bedrivande, såsom transportvägars anläggande och underhåll, befäls- och arbetarebostäders uppförande, materialtransporten m. m.», och att därför i beräkningen den posten kalkylerats till 3 millioner kronor. I verkligheten har just denna post visat sig uppgå till 5,997,000 kronor, således till nära det dubbla, hvarifrån dock bör afdragas det, som kan anses vara kvar af förrädskostnaden med dithörande underhåll.

Att en del af dessa under denna post upptagna saker blifvit dyrare och att det nästan är omöjligt att fullt exakt beräkna alla de svårigheter, som hafva förefunnits för transporten, finner jag helt naturligt. Men man må medgifva, att en felräkning på dubbla beloppet är så stor, att man må ursäkta, om utskottet funnit den vara sådan, att den icke kunde förbigås.

Nu har ett yrkande gjorts om en nedsättning i anslaget till 8 millioner. Jag vill då fästa kammarens uppmärksamhet på, att banans fördyrande till stor del beror på svårigheterna med transporten. Man har nödgats betala ända till 1 öre per kilogram och mil för transporten. Man får betänka, att här är obygd, att allt måste forslas upp dit, som jernvägen behöfver, att därför vägar måste byggas, ångbåtar anskaffas, hus för befäl och folk uppföras o. s. v., hvilket allt i betydlig grad försvårat och fördyrat banan. För att kunna nedbringa dessa kostnader är det därför, som Kongl. Maj:t nu begär att få redan i år använda 2,600,000 kronor, för att så fort som möjligt föra arbetsspåret upp till riksgränsen och sålunda kunna undslippa dessa stora kostnader. Att deremot ingenting kan anmärkas, utan att det måste anses vara en klok anordning tager jag för gifvet. Då återstår, efter en ny utredning, som jernvägsstyrelsen gjort, ytterligare byggnadskostnader för 11,200,000; af dessa har Kongl. Maj:t föreslagit att för 1901 använda 5,500,000 och sista byggnadsåret 5,700,000. Det är denna nya omräkning som gör, att Kongl. Maj:t

begärt som han gjort, för att fördela så jemnt som möjligt kostnaden på de två åren, då jernvägen måste vara färdig 1902. Detta är orsaken hvarför man nu begär dels 2,600,000 i år, dels för nästa år hälften af det återstående beloppet 5 $\frac{1}{2}$ millioner; slutligen har Kongl. Maj:t begärt 2 millioner för materiel, deraf 1 million i år, för att kunna få anslaget till materielen löpande så jemnt som möjligt. Detta förklarar anslagsäskandet af 10,100,000, hvaruti ingen nedprutning torde vara tillräddig.

Då man har klagat öfver arbetareåtgången, skall jag genast medgifva, att vi visst erkänna sanningen deraf, att ju större och flera arbeten sättas i gång, desto mera folk och arbetskraft erfordras. Jag tror deremot icke, att det är fullt rättvist, om man lägger så stor tonvigt, som mången gör, på den arbetsstyrka, som går till dessa jernvägar. Om jag t. ex. tager året 1894, så användes vid statens jernvägsbyggnader högst 2,900 arbetare, år 1899 uppgick antalet till 4,729 arbetare. Herrarne torde häraf finna, att trots den »svindlande fart», med hvilken jernvägsbyggandet bedrifves, ökningen af arbetare icke uppgått till mera än omkring 2,000 personer. Söker man efter anledningen till att arbetare, särskildt yngre krafter, dragits från jordbruket, återfinner man den på ett helt annat område. Enligt kongl. kommerskollegii berättelser voro nemligen vid fabriker och industriella inrättningar sysselsatta år 1894 130,000, år 1895 140,000, år 1896 202,000 och år 1897 220,000 personer, d. v. s. på detta område kan man på några få år konstatera en ökning af inemot 100,000 personer. Man får väl ändock erkänna, att denna ökning af fabriksarbetarnes antal varit den ojemförligt viktigaste anledningen till att arbetare dragits från jordbruket, och icke kasta skulden på dessa 2,000 personer, som sökt sig arbete vid statens jernvägsbyggnader. Rättvisan kräfver ett sådant erkännande. Herr Ljungbergs anförande kan jag verkligen icke besvara, ty det gick ju egentligen ut på att undersöka hvad Norge kunde förlora eller vinna på denna bana, under det jag för min del i denna fråga hufvudsakligen sysselsatt mig med att utreda de fördelar och olägenheter, den kunde medföra för Sverige. I detta fall kan jag icke annat än säga, att vi, för så vidt hvad herr Ljungberg antydde skulle gå i lås, nemligen att transporten af malm skulle kunna uppbringas till sex millioner tons årligen, väl ändock måste medgifva, att det skulle blifva en briljant affär för Sverige. Gellivarebanan, som nu fraktar 900,000 tons årligen, gifver en nettobehållning af 1,200,000 kronor, och är således en af våra bästa och mest rentabla jernvägar.

Med anledning af hvad herr Unger yttrade, nemligen att man bör akta sig för att bygga jernvägar, som sent gifva ränta, skall jag be att få återropa § 3 i kontraktet med bolaget, der det heter, att bolaget skall betala, jemte drift och underhåll, 3,8 procent å anläggningskostnaderna. »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,

*Anslag till
fortsättande
af statshanan
från Gelli-
vare till
riksgränsen.
(Forts.)*

*Anslag till
fortsättande
af statsbanan
från Gelli-
vare till
riksgränsen.
(Forts.)*

förstås icke blott den ursprungliga kostnaden vid jernvägens första anläggande, utan jemväl all annan kostnad, som derefter å jernvägen nedlägges.» Detta vill med andra ord säga, att hvarje summa, som af staten utbetalas, lägges till byggnadskapitalet, och ifrån den stunden inbetalas till staten 3,8 procent i ränta. Det torde vara ett alldeles enstaka fall, att staten, allt efter som den gör sina utbetalningar, har räntan garanterad, för så vidt man nu tror, att det finnes malm, tillräcklig malm och säljbar malm uppe i Norrbotten. Komma nu, såsom herr Ljungberg sade, 6,000,000 tons att fraktas årligen, så betala de kontrakterade första 1,200,000 tons, som nedfraktas, alla ömkostnader jemte 3,8 procent å anläggningskapitalet, frakten för de resterande 4,800,000 stoppar staten som en vinst i sin kassa.

Jag tror därför icke, det kan vara lämpligt att i afseende å denna jernväg säga, att den sent ger ränta, och icke heller tror jag, att man, om herr Ljungbergs profetia går i fullbordan, nemligen att man får frakta sex millioner tons årligen, behöfver hysa den ringaste farhåga för denna jernvägs ekonomiska öde.

Jag anhåller att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Sæve: Det är nog så, att den nu föreliggande frågan synes hafva en stor förmåga att uppröra känslorna, och det är icke att undra på att så är fallet, ty såren från 1898 hafva ännu icke hunnit ärra sig, därför äro de för färska. Emellertid är det icke min mening att söka ytterligare uppelda dessa känslor, och icke heller vill jag se någon sorts tröst deri, att vi fått balsam på våra sår, så till vida som åtskilligt, som vi anmärkte emot banan år 1898, under den sista tiden visat sig vara fullt riktigt.

Jag har egentligen begärt ordet med anledning af något, som statsrådet och chefen för kongl. civildepartementet nyss här framhöll. Han sade fullkomligt riktigt, att man under diskussionen i kammaren år 1898 öfver denna fråga i allmänhet mycket litet berörde sjelfva kostnadsförslaget. Det framhölls visserligen, att kostnaden vore upptagen mycket högt, till och med högre, än hvad som i sjelfva verket syntes behöfligt. Deremot uttalade man icke direkt, att banan skulle kosta mer, än beräknadt var. Men detta har sin naturliga förklaring — hvilket jag tror det vara af vigt att här framhålla — deruti att statsutskottet, som då hade afstyrkt Kongl. Maj:ts proposition, i sin motivering företrädesvis hade velat framhålla de befarade skadliga följderna af banans anläggande. Och vi, som inom kammaren uttalade oss emot banan, vi sökte i första rummet visa, att banan skulle bereda landet mycket mera skada än gagn. Sålunda framhöll vi det menliga inflytande banan skulle i vår tanke medföra i nationalekonomiskt hänseende, t. ex. med hänsyn till bergshandteringen i mellersta Sverige; sålunda ville vi visa, att förhoppningarna om att Norrbotten genom denna bana skulle gå en vacker framtid till mötes, voro temligen osäkra; sålunda varnade vi för de politiska och strategiska faror, som skulle uppstå genom anläggandet af nya jernvägar i Norrbotten

utan att landskapets försvar på samma gång stärktes. Allt detta upptog företrädesvis vår uppmärksamhet under debatten. Hvad det åter beträffar, att det under diskussionen framhölls, att kostnadsförslaget var för högt upptaget, så berodde det derpå, att man ansåg, att banan skulle kunna byggas vida billigare med hänsyn till den speciella uppgift, som särskildt denna bana skulle fylla. Jag skall be att få belysa detta genom att anföra, hvad en af kammarens ledamöter, hvilken på detta område är en bland de mest sakkunnige, vid tillfället upplyste. Han sade nemligen bland annat: »Hvad är det, som ytterligare fördyrat banan? Jo, såsom synes af den kongl. propositionen, har lutningsförhållandet beräknats till 1:100 i stället för såsom vanligt 1:80, och krökningsradien i kurvorna till 500 i stället för 300 meter. Jag tror, att man här slagit betydligt öfver målet. Jag tror, att man här velat likställa en bana, som skall frakta malm i fulla vagnslaster från en punkt till en annan, med sådana banor, som hafva till uppgift att befordra passagerare med stor hastighet på långa distanser. Jag tror, att man här i landet liksom annorstädes måste taga hänsyn till, huruvida de tekniska detaljerna vid de särskilda banorna allt efter banornas ändamål må kunna förenklas och derefter göra sina kostnadsberäkningar.»

Javäl, det framhölls sålunda med all styrka, att man icke borde göra denna bana dyrare än som i sjelfva verket var behöfligt. Men nog antyddes det också i kammaren, att man icke ansåg kostnadsförslaget fullt exakt; så framhölls t. ex., att man, då Riksdagen år 1897 beviljat, hvad Kongl. Maj:t begärt, nemligen ett anslag af 40,000 kronor till verkställandet af undersökningar för en bana Gellivare—riksgränsen, — hvilket anslag begärdes att utgå för år 1898, men med rätt för Kongl. Maj:t att använda medlen redan under år 1897, — att man, säger jag, icke tänkte sig, att brådskan skulle blifva så stor, att ett kostnadsförslag skulle kunna hinna blifva i detalj utarbetadt redan till 1898 års riksdag. Så skedde emellertid, och det var därför nog många af oss inom kammaren, som hade sina dubier, om det verkligen kunnat vara möjligt för vederbörande att på så kort tid få denna sak riktigt klarerad.

Men lika godt. Frågan är ju redan afgjord, och för tillfället hafva vi ingenting annat att göra än att votera de millioner, som begäras. Då emellertid den förste ärade talaren öppnat diskussionen i denna fråga med att vilja för sin del ytterligare understryka de ampra ord, med hvilka statsutskottet har afslutat sitt betänkande öfver denna sak, så anhåller jag, herr vice talman, att för min del få följa hans exempel och ytterligare understryka dessa statsutskottets slutord.

Herr Wennerberg: Det kan icke nekas, att denna fråga, som först framkom år 1893, och sedan under de följande åren vuxit allt mer och mer i omfattning, är utaf en mer än vanligt stor vikt. Till en början äsyftade den ett mycket förträffligt mål; men sedan de

*Anslag till
fortsätlande
af statsbanan
från Gelli-
vare till
riksgränsen.
(Forts.)*

*Anslag till
fortsättande
af statsbanan
från Gelli-
rare till
riksgränsen.
(Forts.)*

åsigter vunnit framgång, som gingo ut på större och vidsträcktare åtgöranden till förmån för öfre Norrland, kom den att påskyndas med en fart, som nästan nödvändiggjorde mer eller mindre hafs — en vanlig följd af för stor hast.

Redan år 1898 kom den begärda kongl. propositionen i ämnet, och man hade väl då kunnat vänta, att den i någon större mån skulle varit stödd på de önskingar, som af Riksdagen blifvit uttalade. Frågan var nemligen icke, såsom den allt mer och mer blifvit, och — såsom till och med diskussionen här i dag kunnat synas gifva vid handen —, ännu är, blott och bart en penningefråga. Den är en fråga af oändligt större betydelse. Denna betydelse berördes knappast i kongl. propositionen af 1898 och har nästan icke heller blifvit berörd här i dag annat än helt kort med ett par ord af den näst föregående talaren.

Man kan knappast tänka sig något riktigare och tillika vackrare syfte, än att Riksdagen, med den kännedom, som då fans om »de norrländska millionerna», som det hette, skulle vara angelägen om att dessa komme staten och i främsta rummet Norrland sjelft till godo. Detta var rätt tänkt, och äfven rätt gjordt så långt ut åt periferien som det centrala intresset tillät; och snart stod man på den punkt, att man, i glädjen öfver det stora företags framgång och lockad af en hastigare vinst, bröt öfver periferien och kom så in på ett främmande område, ett steg, som jag för min del anser, om icke orätt, så dock i hög grad vågadt. Vi hade då som nu grannar, gent emot hvilka vi borde iakttaga nödig försigtighet; och att anledningen till att gent emot dem gå försigtigt tillväga ingalunda minskats, utan fast mera i fruktansvärd grad ökats, måste vara klart för hvar och en, som iakttagit de sista händelserna såväl i vester som i öster.

Den sak, som nu här närmast synes ligga de fleste om hjertat, den finansiella, synes mig äfven den hafva kommit in uti ett läge, som är allt annat än tillfredsställande. År 1898 ansåg jag, att af de fyra punkter, angående hvilka Riksdagen hade önskat att få besked, innan frågan afgjordes, endast en enda blifvit besvarad och utredd, nemligen den finansiella. Denna är dock i sjelfva verket icke den viktigaste. Emellertid är för ett land, sådant som Sverige, äfven om landet gått i hög grad framåt i finansielt hänseende, ett företag, sådant som det nu ifrågavarande, måhända större än tillgångarne tillstädja, om vi nemligen tänka på de de många behof, som oupphörligt och icke minst denna riksdag komma att göra sig gällande. Vi måste ovilkorligen dertill skaffa oss kapital, som äro någorlunda *rörliga*, och som icke äro fastlåsta vid jernvägar och allra minst vid en jernväg, för hvilkens åstadkommande man icke kunnat gå tillväga på annat sätt än att öferskrida gifna anslag, och för hvars fullbordande man helt visst kommer att fortgå på samma sätt, som man börjat.

Här är icke nu fråga om sådana millioner, hvilkas utbetalande vi för ett par år sedan med lugn kunde emotse och känna oss vuxne att bära. Här är fråga om mycket, mycket mera, ty om vi också

skulle kosta på mera, än som nu begäres för sjelfva jernvägens framförande till riksgränsen, så återstår det, som är lika nödvändigt. I och med detsamma vi anlägga denna jernväg, måste vi nemligen också vara betänkta på att skaffa oss någon garanti för att vi skola kunna försvara vår jernväg, en fråga, som säkerligen snart blir föremål för Riksdagens behandling; och må ingen inbilla sig, att kostnaderna för den befästning, som man här måste anlägga, komma att inskränka sig till de små smulor som under åratals äro åt andra befästningar gifna. I samma mån som fästningen skall kunna blifva effektiv, måste den äfven blifva stor och stark, och man må icke heller tro, att man hjälper sig långt med några fästningstorn i bergen, ty den fästning, som här kommer att anläggas, måste tillika vara en ammunitionsfästning samt lemna rum för en betydlig garnison. Hvar skola vi då slutligen taga de behöfliga millionerna? Skola vi neka anslag till en hop andra nödvändiga utgifter? Det hämnar sig snart och räcker dessutom icke långt. Skola vi taga lån? Ja, det är en sak, som jag icke förstår, lika litet som jag kan afgöra, om det är bättre att taga lån inom eller utom landet. I alla fall, en storartad fästning måste det blifva, och icke får den länge stå uti ofärdigt skick, ty det är det allra farligaste och för en fiende mest lockande. Hvad hafva vi väl då för garanti för att en halfärdig fästning icke skulle blifva en lätt pris för fienden, i all synnerhet om tillräckligt folk saknades för dess försvar? Hafva vi väl någon öfverenskommelse med främmande magter, att vi skola få hafva vår befästning i fred, till dess att den blir färdig? För visso icke. Jag har nämnt detta derför att jag med sorgset sinne icke kan annat än tycka, att vi spela ett för vårt lands litenhet allt för högt spel.

Jag skall äfven för ett ögonblick uppehålla mig vid ett par andra sidor af saken. Riksdagen hade begärt att få upplysning icke allenast om de ekonomiska utsigterna utan äfven om de kulturella, samt om de politiska förhållanden, i hvilka vi kunde blifva invecklade. För min del trodde jag äfven, att vi år 1898 fingo ett fullt nöjaktigt svar, hvad de ekonomiska förhållandena anginge. Jag behöfver dock icke nu mer än återropa det stycke, som står närmast före statsutskottets kläm i det föreliggande utlåtandet, för att hvar och en skall finna, att jag deri misstog mig och att det icke måtte hafva stått rätt till med utredningen äfven i finansielt hänseende. Jag har härvid med uppmärksamhet följt debatten, och finner väl, att en stor del af den begärda ökningen blifvit nöjaktigt förklarad både af civilministern och af en senare talare, men huruvida dermed *allt* blifvit förklaradt, det vågar jag betvifla, då statsutskottet, som närmare granskat anslagsbeloppen, icke funnit det.

Huru mycket större tvekan skall jag dock icke hysa beträffande den förespeglade förträffligheten i *kulturellt* afseende. Är det någon här som tror, att en kultur uppstår blott och bart genom byggande af jernvägar? En jernvägsanläggning är ett *medel* för kultur, den är ett *medel* för en börjande industri, men den är dock hvarken landt-

*Anslag till
fortsättande
af statsbanan
från Gelli-
vare till
riksgränsen.
(Forts.)*

Anslag till
fortsättande
af statsbanan
från Gelli-
vare till
riksgränsen.
(Forts.)

bruk eller industri. Af samme man, som officielt framhållit omöjligheten att uppamma en inhemsk norrländsk industri genom malmförädling, hafva vi tillika fått veta, att landet, så fort man kommer norr om Gellivare, är af den beskaffenhet, att det är alldeles odugligt för jordbruk. Det senare är sant. Hvad det förre beträffar — hvilket jag icke tror vara sant, emedan det icke alls blifvit pröfvadt — hade jag tänkt, att de stora summor, som nu ytterligare erfordras för jernvägens fullbordande, till en del lämpligen skulle kunnat användas just till försök att förädla malmen. Dylika försök hafva aldrig gjorts. Jag har här vid Riksdagen af utmärkt sakkunniga män, just i bergsmansväg, hört, att man väl derom icke egde någon erfarenhet, men att det lätt skulle kunna hända, att en sådan malmförädling med fördel skulle kunna utföras inom Norrbotten. Dylika försök skulle erfordra en kostnad af högst ett par hundra tusen kronor. En följd häraf, om det utfallit lyckligt, skulle äfven hafva blifvit, att man tagit de närmaste hamnarna till utförselpunkter. Jag kommer nu ej ihåg under huru lång tid på året de högst upp belägna hamnarne äro öppna för sjöfart; men jag har hört sägas, att man vid behof, med jernväg mycket väl skulle kunna forsla malmen till någon sydligare utfartshamn, och vägsträckan för trausporten skulle icke blifva längre än distansen från Viktoriahavn till de engelska städerna. Derigenom hade en ytterst väsentlig fördel vunnits, nemligen att vår handelsflotta i Östersjön icke behöft blifva ruinerad. Nu deremot kommer nog förr eller senare hela malnutransporten att höra Norge till.

Slutligen vill jag nämna ett par ord om den *politiska* ställningen. Hafva vi verkligen af de senaste årens händelser någon anledning att i det fallet slå oss till ro? Om vi blicka bort mot soluppgångens land, är det väl en gryende morgonrodnad vi der se i de hotande och tunga ovädersmoln, som långsamt draga fram från Ryssland öfver det oss närmast liggande landet? Kan man verkligen i vår tid tro, efter de exempel, som vi hafva haft icke allenast från öster, utan äfven från England, att en stormagt skall visa någon undfallenhet för en liten magt, om den blott ser, att någon fördel skall vara förenad med den lilla magtens qväsannde? Jag kan för min del icke hysa några förhoppningar i *den vägen*.

Men hvad tjenar det till att hålla tal, då saken ju redan synes vara afgjord. Så pass mycket tjenar det dock till, att man för sin personliga del visar, att man icke velat vara med om ett så vidtseende och för fosterlandet ödesdigert företag som detta.

Grefve Hamilton: Jag har begärt ordet för att söka återföra debatten från det storpolitiska till det ekonomiska området, dit frågan väl närmare hörer. Den, som åhört dagens debatt, kan icke annat än finna det egendomligt, att man å ena sidan klagat öfver dåliga tider och knappa penningtillgångar, men å andra sidan vill hindra eller åtminstone försvåra utförandet af ett företag, som skulle kunna afhjelpa dessa. Vi veta blott allt för väl, att en af anledningarna

till våra knappa penningetillgångar är, att vår export icke kan hålla jemna steg med vår import, och bör det för oss därför vara af vigt att söka befordra vår export. Vi hafva hittills icke gjort som andra länder, beviljat exportpremier eller stora subventioner. Men om vi icke ansett oss böra göra detta, så böra vi väl åtminstone understödja de företag, som befordra exporten. Vi veta, mine herrar, att ställningen förlidet år var så dålig, att vi till och med nödgades upptaga ett så kalladt guldlån. Det är herrarne icke heller obekant, att den malm, som kommer att exporteras, kommer att belöpa sig till ett värde af åtta, tio, ja femton millioner kronor årligen. Är det då icke fördelaktigare att få in pengar på denna väg än att behöfva låna?

Den siste ärade talaren framhöll såsom sin önskan, att Norrland skulle tillgodogöra sig malmen. Jag kan icke inse annat än att det skall vara af en stor fördel för Norrland, om dess grufvor, dess skattekällor, upparbetas, och jag tror, att detta är det lämpligaste sättet för att kolonisera Norrland, hvilket ju är ett önskningsmål för oss alla. Jag tror icke, att denna kolonisation kan försiggå genom jordbruk utan industri, utan jordbruket kan blott bära sig omkring de ställen, der storindustri finnes. Hafva vi icke anledning antaga, att såväl vid Luossavaara och Kiirunavaara, som äfven vid det nya Tollovaara, stora samhällen komma att bildas? Jag kan icke heller inse annat än att just detta bildande af samhällen i Norrland bäst skall befordra dess försvar, ty hvad vi i Norrland i försvarshänseende framför allt sakna, det är folk, och folk till Norrlands försvar kuuna vi icke få bättre än genom att söka att bilda samhällen der uppe. Samhällen återigen lära icke komma till stånd, så vida det icke sker genom industriens uppblomstring.

Under sådana förhållanden, herr talman, kan jag naturligtvis icke annat än yrka bifall till utskottets förslag.

Hans excellens herr statsministern Boström: Det förvånar mig alldeles icke, att vid behandlingen af denna fråga tankarna och orden hafva kommit att föras tillbaka till hvad som tilldrog sig, då Riksdagen fattade sitt beslut om denna bana, men det kan icke falla mig in, särskildt med hänsyn till den ställning jag innehar, att följa med på den stråten. Hvar och en, som vill bilda sig ett eget omdöme eller önskar uppfriska minnet af hvad som då passerade, har ett godt tillfälle att uti de tryckta protokollen se hvad som yttrades såväl å ena som andra sidan. Jag vågar påstå, att om man detta gör lugnt och opartiskt, så skall man finna, att dervid gifvos goda skäl från båda håll, och att den mening, hvilken till sist blef den segrande, också efter mitt förmenande hade de bästa skälen för sig, det behöfver jag ju icke här säga. Då debatterades frågan från alla sidor, den ekonomiska såväl som den politiska, och personer, så väl förtrogna med den politiska ställningen som vårt land öfver hufvud taget hade att erbjuda, uttalade sin anslutning till förslaget. Jag tror för min del icke, att någonting sedan dess har inträffat, egnadt

*Anslag till
fortsättande
af statshansan
från Gelli-
vare till
riksgränsen.
(Forts.)*

*Anslag till
fortsättande
af statsbanan
från Gelli-
vare till
riksgränsen.
(Forts.)*

att göra vår ställning annorlunda än den då var. Vårt förhållande till alla våra grannar är fortfarande, och detta är icke endast ett tomt uttryck, det bästa, och jag förstår icke, huru den näst siste ärade talaren kan i den oro, han känner, se en anledning, hvarför vi icke skulle tillgodogöra oss de rikedomar, vårt land har att erbjuda.

Men det var icke för att säga detta jag begärde ordet, utan jag uppkallades af hvad f. d. statsrådet Wennerberg yttrade i afseende på frågans ekonomiska sida. Han uttalade sina bekymmer, hvarifrån man skulle taga de många millioner, som nu skulle fastläsas, men som så väl behöfdes för andra ändamål. Jag föreställer mig, att vi få göra såsom vi öfver hufvud taget alltid gjort, då det gällt jernvägsbyggande, det får ske medelst upptagande af lån. Hittills har detta slagit så väl ut, att vi icke blott kunnat förränta men äfven utan svårighet kunnat amortera dessa lån, och hvad särskildt den ifrågavarande banan beträffar, har ju staten i detta afseende full garanti för såväl ränta som amortering, och tron I icke, mina herrar, att vi väl — en föregående talare har ju nyss vidrört det i fjol upptagna guldlånet — behöfva de millioner, som dessa malmer tillföra oss ifrån utlandet. Det är alldeles visst, att vi så småningom måste se oss om efter nya inkomstkällor. Vårt trä begynner aftaga till sina dimensioner, och vårt jern har i följd af nya utmärkta metoder ej längre samma företräde som tillföre, och vid sådant förhållande synes det mig vara af största vikt icke blott för Norrland men för hela vårt land, att vi taga reda på de tillgångar, vi hafva att gent emot utlandet hålla uppe vår ekonomiska ställning. Väl vet jag, och det har också yttrats från regeringsbanken, att denna bana kräver en komplettering, om jag så får säga, uti befastningar, men jag menar, att vårt land äfven är villigt att bära de kraf, hvilka ställas på det, jag är åtminstone för min del i detta hänseende icke det ringaste tveksam. Jag tror icke på de mörka målningar, man dragit upp för oss, och jag betviflar, att därför att malmen, som naturligt är, söker sig den genaste utfartsvägen, vår Östersjöflotta skall, som herr Wennerberg uttryckte sig, tillintetgöras; den har dessutom aldrig i någon nämnvärd mån deltagit i trafiken på Luleå. Lika litet befarar jag, att exporten från Ofotenbanan af malm behöfver, såsom också antyddes, uteslutande råka i norska händer. Det beror på oss sjelfva; om vi vilja, så står nog sjöfarten här öppen för oss i lika grad som för norrmännen.

Det är endast detta jag har velat säga. Jag tror icke, att man har anledning att se denna sak så i mörkt, som man här har gjort.

Herr Unger: Det förefaller mig, som om grefve Hamilton skulle hafva misstagit sig om innebörden af denna debatt. Jag har icke kunnat finna, att det varit fråga om att förhindra färdigbyggandet af denna bana, det har endast uttryckts en önskan, att man för framtiden måtte gå mera betänksamt tillväga i detta afseende.

Men det var ej därför jag begärde ordet, utan det var med an-

ledning af herr Tamms yttrande, då han talade om att så och så många tusen arbetare användas uti industrien, och dermed ville föringarna betydelsen af att derjemte använda några tusen till jernvägsarbeten. Jag kan så mycket mindre dela hans åsigt i det fallet, som just den omständigheten att så många behövas för industriell verksamhet gör det vådligt att använda så mycken arbetskraft till jernvägsbyggande. Jag har förut en gång, och äfven den högt ärade talaren har för några år sedan framhållit, att det höfves staten att under tider af enskild öferspekulation gå varsamt tillväga och ej för sin del taga för stor arbetskraft i anspråk. Detta var hvad jag ville säga för att visa, att man af herr Tamms uppgifter ingalunda kan draga sådana slutsatser, som han syntts vilja göra gällande.

*Anslag till
fortsättande
af statsbanan
från Gelli-
vare till
riksgränsen.
(Forts.)*

Herr Fränckel: Jag hade icke ämnat yttra mig i denna fråga, ehuru jag deltagit i densammans behandling inom utskottet, men jag har blifvit uppkallad af en ärad kamrat från utskottet, hvilken yttrade om den här förda diskussionen, att den kunde förliknas vid de mindre behagliga efterdyningarna af en svår sjögång. Jag tänkte då på att efterdyningarna ibland kunna blifva så svårartade, att båten går under, och det är just därför som jag för min del finner det vara af gån att med hänsyn till framtida åtgärder nu här framlägga de lärdomar, som erfarenheten redan lemnat.

Här har yttrats från statsrådsbänken, att då man uti riksdagsprotokollen läser om hvad som passerade 1898, då denna bana beslöts, så framfördes särskildt goda skäl å den sidan, som fick sin vilja fram. Nåväl, hurudan är nu erfarenheten om dessa skäl? Jag vill då börja med den mycket omordade frågan, huruvida det häftiga jernvägsbyggandet inverkat menligt å tillgången på arbetskraft i vårt land. Man har sökt förringa denna sak genom framläggande af siffror på antalet vid banan anställda personer. Ja, mina herrar, äfven jag är i tillfälle kunna prestera sådana. Man har i tidningarna sett utredning angående denna sak, huru många arbetare som användts och huru många af dessa som kommit ifrån norra och huru många som kommit från södra sidan om Dalelven. Här af har man dragit den slutsats, att de, som kommit söder ifrån, ej mycket inverkat på landet i öfrigt. Men den saken är fullkomligt oriktig. Vi hafva derom fått den upplysning, att de, som kommit norr ifrån, hafva förut tillhört sågverken och andra industrier och i dessas ställe har man varit nödsakad att rekrytera söderifrån; denna uppgift håller sålunda ej streck, och det är väl naturligt, att ett så forceradt jernvägsbyggande ovilkorligen måste åstadkomma en betydlig minskning af arbetskraft på annat håll. Den erfarenheten föreligger alltså nu, att vi, som intogo denna ståndpunkt, fått rätt uti, att denna jernväg skulle taga bort för mycken arbetskraft från näringarna och industrien.

Man sade vidare, att det icke skulle möta några svårigheter att anskaffa den rörliga materiel, som behöfdes för dessa jernvägar, ty man lemnade uppgifter angående ett antal verkstäder, hvilka med

*Anslag till
fortsättande
af statsbanan
från Gelli-
vare till
riksgränsen.
(Forts.)*

lätthet borde kunna effektuera inkommande beställningar å lokomotiv och vagnar. Hvad har erfarenheten i detta fall visat? Jo, att man i brist på möjlighet att med de stora anslagna medlen anskaffa materiel nödgats *förhyra* sådan från Tyskland och betala för densamma en hyra af mera än $\frac{1}{4}$ million kronor. Hvad lokomotiven beträffar, har man varit nödsakad att i största hast och utan att hålla fast vid de typer, som begagnats vid våra stambanor, anskaffa mindre goda maskiner från Amerika för att tillfredsställa behovet för trafiken på de redan trafikerade banorna. Våra farhågor hafva alltså äfven i detta fall visat sig särdeles grundade.

I afseende å undersökningarnas tillförlitlighet uttalade vi våra tvifvelsmål, emedan, sedan, på sätt nyss nämndes, så sent som det föregående året för detta ändamål ansgos 40,000 kronor, förelåg redan ett fullt färdigt förslag påföljande riksdag till byggande af en stor jernväg för 22 millioner kronor. Vi tviflade också på tillförlitligheten af den sålunda förutgångna hastiga undersökningen. Nu hafva vederbörande sjelfva erkänt, att samma undersökning var icke allenast icke fullständig, den har äfven visat sig oriktig. På grund häraf är väl alldeles gifvet, att man icke kan eller bör förringa den sats, som statsutskottet insatt uti sin motivering, der utskottet säger: »Det är visserligen sant, att prisen å arbetskrafter och en del materialier efter denna tid ansenligt stegrats, men dessa förhållanden kunna icke helt och hållet förklara den högst betydande ökningen i kostnaderna. Till en ej oväsentlig del synes densamma vara beroende derpå, att åtskilliga med företaget förenade arbeten och anläggningar, *hvilkas behöflighet och omfattning bort kunna medelst noggrannare undersökning förutses*, antingen alls icke eller med otillräckliga belopp upptagits i kostnadsförslaget.»

Man ser således, att af de skäl, hvilka man nyss prisat såsom afgörande för frågan år 1898, af dessa skäl ej stå många kvar. Jag har med detta endast velat framhålla, att den ståndpunkt, som af oss då intogs, var fullt berättigad och att vi alltså, då vi nu, på sätt som den förste talaren nämnde, se oss nödde och tvungne att bevilja det höjda beloppet sådant det här föreslagits och hvilket ändrar med, märken väl, en slutsumma på 5,200,000 kronor utöfver det ursprungliga förslaget, ej kunna göra detta, med mindre än att vi alldeles oakortadt och med fullaste rätt stå på den motivering, som statsutskottet här framfört.

Jag anhåller att få yrka bifall till statsutskottets hemställan.

Herr Bohnstedt: Jag har begärt ordet med anledning af herr statsministerns yttrande. Han sade nemligen, bland annat, att vi mer än väl behöfva de penningar, som inflyta för denna malmexport, och att det är lyckligt, om vi kunna uppdrifva denna export derhän, att den kan blifva till en betydlig inkomst för staten.

Jag medgifver villigt, att vi kunna behöfva dessa inkomster, men jag kan ingalunda dela hans uppfattning, att det skulle vara en

lycka, om vi på *det* viset kunde skaffa staten stora inkomster. Större fördel för landet och den svenska industrien samt den svenska jern-tillverkningen vore enligt mitt förmenande, om dessa medel kunde anskaffas genom utveckling af den svenska jernindustrien. Här synes hufvudsakligen råda den uppfattning, att man bör exportera den svenska malmen i så stor skala som möjligt, ju större desto bättre. Den svenska jernindustrien, den tänker numera ingen på. När för någon tid sedan fråga var före i kammaren att bevilja anslag i och för undersökningar angående lämpligheten af att utveckla denna industri för tillverkning af räls och jernbalkar, då var det endast några få, som ville vara med derom.

Jag upprepar ännu en gång, att jag tror, att det skulle vara för vårt land vida lyckligare, om vi, i stället för att uteslutande ordna allt för malmexport, äfven sökte utveckla och stödja den svenska jernindustrien, hvilken ingalunda står i den ofördelaktiga ställning till den utländska produktionen, som herr statsministern behagade framhålla.

Grefve Hamilton: Man skulle kunna tro, då man hörde den siste talarens anförande, att jernvägen Gellivare—riksgränsen vore till hinder för förädlingen af vår jernmalm. Jag tror, att i förädlings-verkens intresse ligger, att jernvägar finnas för malmens transport, jernverken äro ju nemligen sjelfva i behof af malm. Det är tydligt, att hvarje fosterlandsvän helst såge, om all vår malm exporterades i *förädlad* form, men då nu så icke kan ske, när företagsamheten icke är tillräcklig härför, så få vi vara tacksamma, att vi kunna exportera malmen som råvara.

Herr af Burén: Jag begärde ordet med anledning af ett yttrande af herr statsrådet och chefen för civildepartementet. Han yttrade nemligen, att »aldrig förut hade en jernväg anlagts under liknande förhållanden öfver högfjell och i obebodda trakter,» och därför hafva också kostnaderna uppgått till så stora belopp. Ja, mina herrar, så är verkligen förhållandet, och det kan icke vara för herr civilministern obekant, att ett sådant yttrande faldes i kammaren äfven 1898, nemligen att intet land i verlden hade vågat bygga en så lång jernväg ofvanom polcirkeln, hvaraf kan nogsamt inses, att detta var ett experiment, hvilket, i likhet med så många andra sådana, kommer att kosta mycket penningar, mera än vi kunna ana, och jag vill fastslå detta, att herr statsrådet och chefens för civildepartementet uppfattning är, *att denna bana således måste betraktas som ett experiment.* Jag tviflar ej på, att, om man varit nog upprigtig och *från det hållet* sagt detta den 30 mars 1898, frågan fått en annan och för vårt land lyckligare utgång.

Herr Tamm, Hugo: Af herr Bohnstedts klagan, att malmen blott blir till gagn för utlänningar, behöfver ej kammaren låta skrämra

Anslag till
fortsättande
af statsbanan
från Gelli-
vare till
riksgränsen.
(Forts.)

*Anslag till
fortsättande
af statsbanan
från Gelli-
vare till
riksgränsen.
(Forts.)*

sig, då jag kan meddela, att flere svenska bruk, deribland Laxå, inköpt malmberg deruppe och således utsigt finnes, att hvad i Sverige kan användas blir användt och således äfven svenska bruk och svenska män få gagn för sin jernhandtering af dessa norrbottniska jernvägar.

Herr statsrådet von Krusenstjerna: Endast ett par ord med anledning af herr Fränckels yttrande.

Han återkom till frågan om antalet arbetare, som voro anställda vid Ofotenbanan. Förra året, då antalet var som störst, voro dessa vid båda distrikten tillsammans 3,023. Af dessa 3,023 måste från- dragas 1,000 finnar och norrmän, återstå alltså något öfver 2,000. Äfven om man nu i likhet med herr Fränckel skulle antaga, att samtliga dessa voro tagna från södra Sveriges arbetsmarknad, hvilket dock ej är förhållandet, enär det är upplyst, att af dessa 2,000 endast 383 vore från orter söder om Dalelven, äfven om, säger jag, man ville antaga detta, så hemställer jag till kammaren, om man verkligen kan anse, att, derest utaf hela Sveriges arbetarebefolkning omkring 2,000 arbetare tagas till arbetena vid Ofotenbanan, det skulle kunna utöfva en så skadlig inverkan på arbetsmarknaden och prisens förhöjning, som man ifrån det hållet anmärkt.

Herr Fränckel ville på Ofotenbanans debetkonto skriva bristen på den jernvägsmateriel, lokomotiv och vagnar, som föranledt extra åtgärder för anskaffande af dylika. Utom att jag vill inlägga min gensaga mot det af honom i förbigående uttalade klander mot dessa lokomotivs beskaffenhet, ber jag att få framhålla, att det har ej varit Ofotenbanan, som föranledt denna extra anskaffning af materiel, utan det är den enorma tillökning i jernvägstrafiken uti dess helhet, hvilken egt rum alltsedan 1897, som föranledt vidtagande af utom- ordentliga åtgärder och som kanske hade bort föranleda vidtagande af ännu kraftigare åtgärder, än som skett.

Herr Ljungberg: Mitt yrkande om nedsättning till åtta millioner har i så måtto vunnit det kraftigaste understöd af flere talare, att de ansett det nu åskade anslaget alldeles för högt samt förklarar, att de gerna skulle, lika med mig, vara för ett lägre belopp. Då de emel- lertid funnit sig »nödde och tvungne» att nu förorda den större summan, skulle det vara utan ändamål att hålla på mitt vilkorliga yrkande, utan instämmer jag med dem, hvilka yrkat bifall till ut- skottets hemställan.

Öfverläggningen förklarades härmed slutad, hvarefter kammaren biföll hvad utskottet i nu föredragna punkt hemställt.

*Anslag till
fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.*

Punkten VI.

Herr Wester: Att uppträda emot utskottet i denna fråga måste kännas så mycket tyngre, som det i dag inom Riksdagen blåser en

så frisk jernvägsvind, men man får i det fallet taga den onda dagen med den goda. Det är ett allmänt önskemål i vårt land, att dessa stora anslag till jernvägsbyggnader måtte i någon mån begränsas, och då detta är den enda banan, der en sådan begränsning utan olägenhet kan ske, nödgas jag vända mig emot densamma. Äfven för staten måste det vara en lättnad att minska detta anslag, och för bohuslänningarna sjelfva bör detta icke kunna medföra några synnerligen stora olägenheter, ty sedan andra jernvägar nästa år blifva färdiga, kan ju denna banan byggas så mycket fortare och blifva lika snart färdig, som om det större anslaget i dag beviljades, men det sker då utan olägenhet för landets industri och näringar. Dessutom kan väl Bohuslän icke anses så vanlottadt på kommunikationer, då det ligger till hela sin utsträckning utefter hafvet, och hvar har man väl lättare kommunikationer än på hafvet? De, som bo inuti landet, få ju betala betydliga frakter för sina varor just för att få dem ned till hafvet. Ett annat skäl, hvarför arbetet ej bör forceras, är, att slutpunkten för jernvägen ännu icke är fullt bestämd, ty icke kan man väl gerna låta en statsbana sluta vid en gästgifvaregård på landet. Längttansfulla blickar kastas åt Norge för att der finna ett mål för banans fortsättning, och önskningsar gå äfven åt annat håll, men man vet icke, hvart hän det skall bära, utan står der, man kan nästan säga, med en längtan utan mål och en önskan utan hopp. Derför anser jag, att banans fortsättning borde först bestämmas, innan man påskyndar arbetena på densamma. Men det är i dag »millionernas dag» och vi hafva redan på denna korta stund beslutat anslå 20 millioner till fortsatta jernvägsbyggnader, och mera lär väl snart komma. Att detta kanske för några af kammarens ledamöter är anledning till en glädjedag, det låter ju lätt tänka sig, men för de många, som icke deltaga i leken om dessa millioner, men likväl få dela följderna af dagens beslut, för dem är det en sorgedag, ty följderna blifva helt visst långt allvarligare och mera djupgående, än man i dag torde tänka sig. Alla de, hvilka med någon sakkänedom yttrat sig om anledningen till det ekonomiska betryck och deraf följande onaturligt höga räntor, som nu äro rådande i vårt land, hafva med styrka framhållit, att orsakerna äro att söka i det forcerade jernvägsbyggandet. Att så äfven måste vara förhållandet framgår ju bland annat derutaf, att endast under de tio sista åren nedlagts öfver 200 millioner i jernvägsbyggnader, och under förra året pågick byggande af 400 kilometer statsbanor och 1,200 kilometer enskilda banor. Man må skatta detta forcerade jernvägsbyggande än så högt, så får väl dock Riksdagen tillse, att icke landets ekonomiska ställning derigenom lider afbräck, att icke allt flere öde gårdar uppstå i vårt land, att icke allt flere armar lyftas bort från näringslifvet och från plögen, ty plögen måste ändå gå, om eljest den svenska jorden allt framgent skall gifva oss skördar. Ja, mina herrar, ingen vill förhindra vår tids rastlösa utveckling, men dervid måste dock kommunikationernas och näringslifvets gå hand i hand. Men om nu de

*Anslag till
fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

*Anslag till
fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

förra, stödda af statens magt och af regeringens koncessionsrätt, skola utvecklas i den omfattning, som här föreslås, så kan detta icke ske, utan att det måste komma att verka tryckande på hela vårt näringslif. Hans excellens statsministern yttrade nyss, att de fullbordade statsjernvägarne redan gifvit en god ränta på de uti dessa nedlagda penningar. Ja, så har förhållandet varit, men när en del af dessa nya jernvägar öppnas, blir nog förhållandet annorlunda, ty de komma icke att lemna någon afkastning. Vi sågo förra året, att jernvägsstyrelsen inlevererade till statskassan 10 1/2 millioner kronor, men kort efteråt begärde styrelsen återfå 9,100,000 kronor för utvidgning af stationer, för dubbla spår samt till rullande materiel m. m. och det har Riksdagen i dag beviljat. Då kan man väl till sist fråga: Hvad återstår som nettointkomst och som ränta på dessa många hundra millioner, som äro nedlagda i våra ståtliga statsbanor, och hvad blir till slut nettobehållningen på det hela? Tiderna förändras, och kanske stå vi snart åter inför en tid, då våra produkter icke längre stå högt i pris på världsmarknaden, då skogarnes rika afkastning börjar att förminskas och då vi icke längre kunna fortsätta med att oupphörigen låna penningar till våra jernvägsbyggnader. Vi skulle helt visst intaga en långt lyckligare ställning såväl i ekonomiskt som i socialt hänseende, derest vi i tider som dessa låtit utvecklingen gå mera normalt, mera i öfverensstämmelse med våra egna tillgångar af såväl kapital som arbetskrafter. Hvar och en, som känner förhållandena i vårt land, vet, att det är ett allmänt önskemål, att man, der det låter sig göra, måtte begränsa anslagen till jernvägsbyggnaderna, och jag har förut påpekat, att det näppeligen kan ske på någon annan punkt än här. Jag ber därför att få yrka bifall till statsutskottets förslag med den ändring, att för år 1901 måtte beviljas 1,000,000 kronor till fortsättning af statsbanan från Göteborg till Skee.

Herr Tamm, Hugo: Jag vill i afseende å denna jernväg endast påpeka, att här synes det mig verkliga, som om det af den föregående talaren uttalade önskemål vore skäligen uppfyllt. Kongl. Maj:t begärde förra året att få 4 millioner och får 2 millioner, jernvägsstyrelsen begär i år 3 och får 2 millioner, med andra ord, denna jernväg, för hvilken beräknats 4 millioner årligen, går framåt med endast 2 millioner om året, men att bevilja ett ännu mindre anslag tror jag ej vore skäl. Naturligt är, att det mest ekonomiska vore att göra banan färdig så fort som möjligt, men just af de skäl, som den föregående talaren andragit, har utskottet, slutande sig till den kongl. propositionen, sökt att hålla denna jernvägsbyggnad så jemn som möjligt.

Vis å vis bohuslänningarnas belåtenhet med en nedsättning af anslaget får talaren göra upp den saken med dem själfva; för min del tror jag, att de önska få sin jernväg färdig så snart som möjligt, en från deras sida, synes mig, helt förlåtlig och naturlig önskan. Det kunde vara mycket att svara på hvad den siste talaren anförde och på hans klago-

mål öfver jernvägarna och det olyckliga tillståndet i landet, men det får han stå för själf. Jernvägarne äro väl dock i själfva verket det, som vi till stor del hafva att tacka för, att verkligen vår industri och våra näringar stå på den punkt, de nu intaga, de hafva otvifvelaktigt utgjort den starka drifkraft, hvarigenom det varit möjligt för oss att tillgodogöra oss vårt lands stora resurser. Jag tror således, att de jeremiader, vi nyss fått höra, hafva varit ganska omotiverade.

Jag anhåller om bifall till punkten.

Friherre Lagerbring: Jag kunde icke fullständigt följa den förste ärade talaren i hela hans anförande. Det minsta af hvad han sade syntes mig emellertid röra banan i Bohuslän. Jag förstår icke, huru han kunde komma med en sådan motivering för det yrkande, han slutligen framställde. Jag hade verkligen hoppats, att i dag icke något förslag skulle framkomma om nedprutning af anslaget för banan i Bohuslän, sedan regeringen nedsatt de af jernvägsstyrelsen föreslagna 4 millionerna till 2 millioner. Det skulle också vara mer än bedräffligt, om de åsichter, hvaråt den förste ärade talaren gaf ett uttryck, skulle vinna gehör här i kammaren. I många och långa år finga bohusläningarne vänta på sin jernväg, och när till sist beslut fattades, att banan skulle byggas genom statens försorg, fästes vid det beslutet hårda villkor, ja, hårdare än hvad jag tror hafva drabbat någon af de provinser, hvarigenom statsbanor dragits. Icke nog med att länet skulle kostnadsfritt upplåta all erforderlig mark; i vissa trakter blefvo de minst förmånliga sträckningarna beslutade endast därför, att de voro något billigare, och dertill måste länet på egen bekostnad bygga den dyraste delen af banan, den, af hvilken man kan vänta den minsta rentabiliteten. Genom att anstränga sig till det yttersta, genom landstingets, hushållningssällskapets och kommuners berömvärda offervillighet har länet nu åstadkommit hvad man af detsamma fordrat. Beslutet om statsbana genom Bohuslän hade sålunda, såsom jag nu antydt, om också icke formen, dock karakteren af ett aftal mellan två parter. Af dessa parter har den svagare, länet, nu fullgjort alla sina förpligtelser. Det höfves då icke den starkare parten, staten, att undandraga sig sina.

Jag anhåller, herr vice talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Efter härmed slutad öfverläggning yttrade herr vice talmannen, att i afseende på föreliggande punkt yrkats, dels att utskottets hemställan skulle bifallas, dels ock, af herr *Wester*, att utskottets hemställan skulle bifallas med den ändring, att anslagsbeloppet nedsattes till 1,000,000 kronor.

Härefter gjordes propositioner i enlighet med dessa yrkanden, och förklarades propositionen på bifall till utskottets hemställan vara med öfvervägande ja besvarad.

*Anslag till
fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

Anslag till
statsbanan
mellan
Krylbo och
Örebro.

Punkten VII.

Herr Ekströmer: Då jag anhållit om ordet, har det icke varit för att göra något yrkande gent emot statsutskottets här framställda förslag. Men då jag anser, att frågan har större innebörd än blott och bart beviljande af en penningssumma, att den nemligen står i ett nära samband med vårt näringslif, har jag icke desto mindre ansett mig böra yttra några ord. Det är nemligen gifvet, att, om staten vid sina stora företag öfverbetalar arbetet, detta skall inverka menligt på den enskilda industrien och jordbruksnäringen, derigenom att arbetet för samma fördyras.

Af Kongl. Maj:ts förslag framgår, att en brist af 1,670,000 kronor förefinnes, hvilken måste fyllas, för att banan skall kunna färdigbyggas. Denna brist utgör nära $\frac{1}{4}$ af det ursprungligen beviljade beloppet af 7,300,000 kronor. Det är således en ganska betydlig fordran man ytterligare ställer på Riksdagen i detta fall. Jag vill icke besvära kammaren med ett upprepande af hvad utskottet i förvarande punkt anfört. Men jag skall be att få uttala min tacksamhet mot utskottet, för att det icke låtit denna sak gå alldeles oanmärkt förbi. Och jag skall äfven be att få instämma med utskottet i dess uttalande. Men jag tror, att utskottet bort gå något längre. Det borde äfven hafva vidrört frågan om hushållning med statens medel. Jag tror, att utskottet ganska väl kunnat uttala sig för att större sparsamhet bort iakttagas vid denna jernvägsanläggning. Det är ganska farligt att framställa en uppmaning att inkomma med höga kostnadsförslag utan att på samma gång uppmana till iakttagande af all sparsamhet. Detta är i synnerhet farligt, då såväl upprättandet af kostnadsförslag som användandet af medlen ligga i samma hand. Jag tror, att efter en sådan uppmaning, som statsutskottet här framställt, det ligger nära till hands, att kostnadsförslagen komma att tilltagas så höga, att de kunna lemna utrymme för en viss slösaktighet vid utförandet.

Hvad nu särskildt den här ifrågavarande bristen angår, så har den enligt min åsigt icke uppkommit derigenom, att kostnadsförslaget varit för lågt, utan derigenom, att arbetena onödigtvis fördyrats. Jag är icke ensam om denna uppfattning, ty många fackmän, som stå utanför jernvägsstyrelsen, äro af samma mening. Och jag finner äfven ett stöd derför i jernvägsstyrelsens egen promemoria. Jag vill blott nämna ett exempel. Kostnaden för en banvaktstuga, bestående af ett rum, åtta alnar i fyrkant, och ett kök, har beräknats till 4,100 kronor. Nu säges, att en sådan byggnad kostar 7,435 kronor. Att nu icke åberopa min egen 30-åriga erfarenhet, vill jag nämna, att jag talat vid en kammarledamot, som är synnerligen sakkunnig på detta område, och af honom fått höra, att en dylik banvaktstuga kan byggas för 3,000 kronor. Kammarledamoten i fråga är sjelf stor jernvägsentreprenör, och måste såsom sådan, då det gäller hans egen ekonomi, bedrifva sina arbeten med omtanke och sparsamhet.

Det är just dertill jag vill komma, att staten bort låta bygga denna bana på entreprenad med anlåtande af den enskilda företagsamheten. Då vid 1897 års riksdag anslaget till banan beviljades, uppställdes som vilkor, att den skulle byggas på entreprenad, såvidt det vore med statens fördel förenligt. Detta framgick äfven af Riksdagens skrivelse till Kongl. Maj:t. Följden deraf blef en skrivelse från herr statsrådet och chefen för civildepartementet af den 22 december 1897, hvaruti jernvägsstyrelsen uppmanas att utbjuda på entreprenad, icke hela jernvägen, utan de arbeten, som skulle utföras först år 1899. De arbeten, som skulle utföras under år 1898, skulle staten verkställa genom sina egna ingenjörer. Det var gifvet, att, då ett sådant undantag gjordes, ingen entreprenör skulle anmäla sig. Ty det var icke tänkbart, att en entreprenör skulle vilja åtaga sig arbete jemside med staten sjelf och sålunda nödgas konkurrera med statens höga pris. Följden blef också, att intet entreprenadanbud inlemnades.

Enskildt har jag hört, att kongl. jernvägsstyrelsen har den uppfattning, att statens jernvägsbyggnader icke böra utföras på entreprenad. Hvad är det då man har emot entreprenadsystemet? Jo, man säger, att det är svårt att finna entreprenörer, som kunna åtaga sig så stora entrepriser. Detta motsäges dock af verkligheten. För närvarande byggas i vårt land på entreprenad två jernvägar, som i omfattning ungefär motsvara Krylbo—Frövibanen. Den ena, Borås—Alfvesta jernväg med en längd af 15 mil, och den andra, Östra centralbanan med en längd af 10 mil. Båda byggas bredspåriga med iakttagande af samma normer beträffande lutningsförhållanden och kurvor, som tillämpas vid byggande af statsbanor. Borås—Alfvesta-banan skall kosta omkring 65,000 kr. kilometern och Östra centralbanan allena 40,000 kronor kilometern. Då Krylbo—Frövi-banan beräknats kosta 75,000 kronor — kilometern — men i verkligheten kostar öfver 87,000 kronor, tyckes skillnaden i anläggningskostnad mellan dessa enskilda banor och Krylbo—Frövi-banan vara för stor; detta, oaktadt statens system är något mera solidt. Staten torde hafva bättre räler och dyrare materialier, hvarför kostnaden dock icke torde utgöra mera än omkring 15,000 kronor per kilometer. Denna jämförelse gifver mig stöd för den åsigt, att, om denna jernväg i sin helhet utbjudits på entreprenad och kommit att byggas genom enskild företagsamhet, vi i denna stund varit förskonade från obehaget att nödgas öka anslaget med inemot $\frac{1}{4}$.

Man har vidare sagt, att entreprenadsystemet icke erbjuder tillräcklig garanti för att arbetena skola blifva väl utförda. Jag tillåter mig att vara af alldeles motsatt åsigt; och detta af det skäl, att en entreprenör, åtminstone vid en enskild jernväg, är underkastad icke mindre än två kontroller: för det första kontroll af bolagets ingenjör och för det andra kontroll af en statens ingenjör. Derjemte måste entreprenören naturligtvis besitta ganska stor erfarenhet vid de arbeten, som han åtager sig. Äfven det senare skälet mot entreprenadsystemet måste alltså förfalla.

*Anslag till
statsbanan
mellan
Krylbo och
Örebro.
(Forts.)*

*Anslag till
statsbanan
mellan
Krylbo och
Örebro.
(Forts.)*

Jag vågar såsom afslutning på mitt anförande frambara en vördsam hemställan till vederbörande att ännu en gång taga frågan om entreprenadsystemets tillämpning vid statsbanors byggande under öfvervägande. Jag tror, att derigenom mycket skulle vinnas både för staten och för den enskilde industriidkaren, som måste lida af de höga pris, som betalas af staten, och icke minst af kongl. jernvägsstyrelsen, hvilken också skulle besparas obehaget att nödgas för den ena jernvägen efter den andra göra framställningar om förhöjda anslag.

Herr vice talman! Jag har intet yrkande att framställa.

Herr statsrådet von Krusenstjerna: Den senare delen af den föregående högt ärade talarens anförande berörde frågan om entreprenadsystemets tillämpning vid Krylbo—Örebro-banans byggande. Han framstälde anmärkning mot det sätt, hvarpå regeringen beslutit utbudande af arbetet vid denna bana på entreprenad. Jag är då skyldig att lemna förklaring. Som kammarens ledamöter behagade erinra sig, voro vid Riksdagens år 1897 fattade beslut om byggande af Krylbo—Örebrobanan fästade åtskilliga vilkor, som ej funnos i Kongl. Maj:ts proposition derom. Ett vilkor var, att kommunerna, hvarigenom banan ginge, skulle utfästa sig att tillsläppa jord i större utsträckning, än först varit afsedt. Förr var således icke frågan om banans vara eller icke vara afgjord, än nämnda vilkor blifvit uppfyllt; och detta dröjde till fram på hösten. Jag tror, att det icke var förr än i början af december månad 1897, som det blef utredt, att samtliga vederbörande kommuner gått in på det af Riksdagen uppställda, nyss nämnda vilkoret. Först då var det alltså klart, att banan skulle komma till stånd. Omedelbart derefter — jag erinrar mig ej nu datum; af den föregående talaren uppgafs, tror jag, den 22 december 1897 — beslöt Kongl. Maj:t i öfverensstämmelse med Riksdagens på herr Ekströmers yrkande fattade beslut, att banbyggnaden skulle utbudas på entreprenad. Som herrarne veta, måste emellertid, då en jernvägsbyggnad utbudades på entreprenad, finnas tillgängliga ytterst fullständiga, i detalj utförda beräkningar och en ytterst noggrann arbetsplan. Uppgörandet af dylika beräkningar och sådan arbetsplan kunde omöjligen medhinnas för 1898 års arbeten. Och man kunde väl ej inställa arbetet på banan i afvaktan på utarbetandet af beräkningarna och planen. Detta var anledningen, hvarför man ej kunde annat än låta 1898 års arbeten verkställas genom statens försorg. När sedermera fullständiga beräkningar och fullständig arbetsplan hunnit upprättas af jernvägsstyrelsen — inom parentes sagdt, besteg sig kostnaden därför till 10- å 15,000 kronor — fick jernvägsstyrelsen befallning att utbjuda arbetet för fullbordande af den återstående delen af banan på entreprenad. Resultatet blef, som den föregående talaren nämnde, att ingen enda entreprenör anmälde sig. Så utföll försöket den gängen. Och då återstod ju ej annat, än att staten skulle bygga.

Jag tillåter mig, emedan jag har ordet, att äfven beröra förra

delen af den föregående talarens anförande, som handlade om öfverskridandet af den först uppgjorda kostnadsberäkningen. I fråga om Krylbo—Örebro-banan eger ett annat förhållande rum än med afseende å den bana, om hvilken debatten hufvudsakligen rört sig i dag. Medan hvad den sistnämnda angår det egentligen är den sista posten i kostnadsförslaget, som öfverskridits, d. v. s. den post, som omfattar administrationskostnader, transportkostnader, kostnader för baracker och dylikt, är deremot motsvarande post i kostnadsförslaget för den nu ifrågavarande banan ej alls öfverskriden. Här beror öfverskridandet först och främst på samma omständighet som vid alla andra nu pågående jernvägsanläggningar, den ofta omtalade stegringen i pris på arbetskrafter och materialier. Af den vid byggandet af Krylbo—Örebro-banan uppkomna bristen, som är 1,570,000 — icke, som den föregående talaren uppgaf, 1,670,000 — kronor, belöpa ungefär 850,000 kronor, efter hvad man kan uppvisa, på stegrade arbetskostnader. Utom en ökad kostnad för större bergsprängning, än som beräknats, har vidare en ökning af 187,000 tillkommit för vägomläggningar vid vägkorsningar. Som kammarens ledamöter torde hafva funnit af jernvägsstyrelsens promemoria, hafva under arbetets fortgång, särskildt med anledning af att en länsstyrelse, om jag ej misstager mig, länsstyrelsen i Örebro län, meddelat föreskrift om skyldighet för statens jernvägar inom länet att hålla ständig bevakning vid vägkorsningar i banans plan, beslut fattats om anordnande vid de talrika vägkorsningarna å denna bana af vägportar eller vägbroar. Visserligen följde deraf en större ökad utgift på en gång, men derigenom undveks också för framtiden en stadigvarande utgift för bevakning. För utvidgning af bangårdar och mötesplatser har tillkommit en ökning af 367,000 kronor. Denna ökning härleder sig också från förhållanden, som tillkommit under arbetets fortgång. Trafiken har ju växt intensivt på alla våra jernvägar, vida utöfver hvad man vid uppgörande af kostnadsförslaget för Krylbo—Örebro—banan år 1896 kunde förutse. Det är denna ofantligt ökade trafik, som föranledt jernvägsstyrelsen att vid åtskilliga bangårdar anordna ett vida större antal spår, än som förut var beräknadt, och göra lokaler vida större, än de beräknats, så att de lämpa sig för större trafik än den ursprungligen afsedda. Häraf den hufvudsakliga ökningen af den nu ifrågavarande posten. Dertill kommer, att under arbetets fortgång, på yrkande af kommuner, tillagts en station, så att det kommer att blifva 10 stationer i stället för 9.

Efter det öfverläggningen ansetts härmed slutad, biföll kammaren hvad utskottet i den nu föredragna punkten hemställt.

Punkten VIII.

Mom a).

Herr Nyström, Johan: Statsutskottets utlåtande i fråga om de tre motioner, som afse inköp af enskilda jernvägar, är trots sin kort-

Anslag till statsbanan mellan Krylbo och Örebro. (Forts.)

Om vissa enskilda jernvägars inköpande för statens räkning.

*Om vissa
enskilda
jernvägars
inköpande
för statens
räkning.
(Forts.)*

het deladt i två väsentligen olika afdelningar. I den första delen pläderar utskottet mot alla inköp af privatbanor på skäl, som äro ganska lösa och mer än till fyllest vederlagts af 1886 års ekonomiska komité. Det uttalande, som utskottet lägger till grund för denna sin kritik, är i sjelfva verket lånadt ur nämnda komités förslag, der äfven talrika och tungt vägande skäl för en sådan åtgärd äro anförda. Då det nu i statsutskottet finnes en person, som var medlem af 1886 års komité, är det förunderligt, att icke han upplyst utskottet, att dess följande motivering blifvit vederlagd redan för många år sedan, hvarigenom utskottet ju kunnat komma i tillfälle att bespara sig denna del af sitt utlåtande.

Emellertid skall jag nu icke upptaga kammarens tid med att närmare ingå på de motiv, som 1886 års komité framhöll för statsinköp af enskilda banor, då sådana kunde fås för rimligt pris och hade mera än rent lokal betydelse. Jag vill ej göra detta, hufvudsakligen af två skäl: för det första derför, att Riksdagen redan uttalat sig i samma rigtning, då den ju flera gånger beslutit inköp af enskilda banor; och för det andra derför, att utskottet sjelft är nog vänligt att stryka ett streck öfver första delen af sitt betänkande, då det säger i början af dess andra afdelning: »Med det ofvan anförda har utskottet ingalunda velat i princip uttala sig mot inköp af enskilda jernvägar för statens räkning.» Det är dock just detta, utskottet hållit på med i första delen af sitt utlåtande. Då det emellertid omedelbart derefter gör det alldeles motsatta uttalande, jag nyss uppläst, är det antagligen derför, att utskottet under sitt arbete kommit att tänka på, att det kanske ej vore lämpligt att binda sig för mycket vid ett resonnement, som Riksdagen sjelf förut ogillat. I stället öfvergår utskottet till anförande af flera speciella skäl för afslag å motionerna. Det säger då först, att Riksdagen vid dylika inköp bör gå till väga med stor betänksamhet och försigtighet, en sats, som naturligtvis ingen vill bestrida. Man hade väntat att nu få höra, i hvilket afseende de väckta motionerna stredo mot betänksamhetens och försigtighetens fordringar. Men derom förekommer ej ett ord. Utskottet går i stället öfver till andra synpunkter. Så framhåller det, att den nuvarande tidpunkten skulle vara olämplig, derför att jernvägarne under en följd af år lemnat stor afkastning. Man borde vänta, tills det nu stigande priset på kol och arbetskrafter nedtryckt årsvinsterna och följaktligen också inköpssummorna vid eventuella inköp från statens sida. Utskottet tillstyrker således staten att drifva ett slags baisse-spel i fråga om enskilda jernvägar. Jag fruktar, att utskottet möjligtvis kan missräkna sig på detta spels resultat. Beträffande den jernväg, hvars inköp jag föreslagit, har jag tagit reda på, huru inkomsterna af densamma stält sig under 20 år. Jag har dervid funnit, att såväl bruttoinkomsten som behållningen efter afdrag af driftkostnaderna årligen nästan konstant stigit, och det finnes ju intet skäl att betvifla, att ej detta skall blifva fallet hädanefter också.

Under de fem sista åren har sålunda bruttointkomsten ökat med i medeltal 168,000 kronor per år, och behållningen har, efter afdrag af driftkostnaden och de trafikerade banornas andelar, under samma tid ökat med ungefär 130,000 kronor per år. Då denna ökning är en följd af ökad trafik och då det icke finnes något skäl att antaga, att denna trafik skall minskas, så kan det gifvetvis hända, att äfven om kolprisen och arbetsprisen fortfarande komma att blifva höga, verkan af dessa höga pris kommer att till stor del neutraliseras genom den ökade trafiken. Det är således ingalunda säkert, att man genom att uppskjuta inköpet af denna jernväg gör den billigare, utan det är mycket sannolikare, att man genom att dröja med inköpet gör den dyrare.

*Om rissa
enskilda
jernvägars
inköpande
för statens
räkning.
(Forts.)*

Vidare framhåller utskottet såsom sitt andra motiv, hvarför man skulle underlåta att inköpa banan, att ett sådant inköp »i hvarje fall skulle medföra mer eller mindre omfattande arbeten för densamma försättande i fullt statsbanemessigt skick äfvensom anskaffning och komplettering af materiel.» Hvad nu den bana vidkommer, som jag föreslagit till inköp, så är densamma redan i »fullt statsbanemessigt skick». Man har nemligen till stor del redan omlagt den med de tyngsta räls, som för närvarande användas på statsbanorna, nemligen 40 1/2 kilogram, och innan ett eventuelt inköp kunde komma till stånd, skulle banan ända till Köping vara belagd med sådana räls. Således skulle hon i det afseendet vara i fullt statsbanemessigt skick. Hvad vidare anskaffandet af materiel beträffar, så har jag gjort mig underrättad om, att banans styrelse redan kompletterat den, så att, då vid slutet af år 1898 banan egde 22 lokomotiv, dessas antal under de två följande åren ökats med 22 och är således nu fördubbladt, och det är första klassens lokomotiv, som härvid inköpts. I sjelfva verket är banan så väl försedd med maskiner, att den kunnat låna ut sådana, icke blott till enskilda jernvägar, utan äfven till statens. Alltså är banan äfven i detta afseende i »fullt statsbanemessigt skick», så vida icke utskottet anser det vara statsbanemessigt skick att behöfva låna; ty då är hon det icke.

Slutligen säger utskottet, att det icke är skäl att lägga ned penningar i dylika ombyggnader af inköpta privatbanor i en tid, då flera högst betydande jernvägsbyggnader för statens räkning bedrifvas. Naturligtvis förfaller det skälet i fråga om den bana, för hvilken jag gjort mig till målsman, då något ombyggande här icke behöfves. För resten vill jag påpeka, att när oktroyen för denna bana beviljades, så förbehöll sig staten rätt att inköpa den för jemnt upp så mycket, att banan gäfve fyra procent å köpesumman. Det är således icke någon vanlig utgiftsfråga, utan snarare en kapitalplaceringsfråga.

Jag har härmed punkt för punkt genomgått utskottets knapphändiga motivering. Men i min motion finnas dessutom ett par synpunkter framhållna, vid hvilka jag skall bedja att få fästa kammarens uppmärksamhet, ehuru utskottet icke vidrört dem i sitt utlåtande.

En af dessa synpunkter är det gagn, som trafiken på Norrland

*Om vissa
enskilda
jernvägars
inköpande
för statens
räkning.
(Forts.)*

skulle hafva genom det inköp, som jag föreslagit. Vi hafva i dag hört och vi kunna läsa i motiven till det nyssfattade beslutet om dubbla spår mellan Huddinge och Tumba, att vid ändpunkterna af statsbanorna ökas trafiken så, att der nödvändigt behöfvas dubbla spår. Bandelen Upsala—Stockholm är just en sådan ändpunkt, och der är också trafiken så ökad, att det blott är en tidsfråga, när man der behöfver dubbla spår. Detta erkännes af hvilken jernvägs-tjensteman som helst, som man talar med i denna fråga. Vi hafva i dag beslutit anläggning af dubbla spår på en längd af något öfver 9 kilometer för en beräknad kostnad af 900,000 kronor. Vägen mellan Stockholm och Upsala är 66 kilometer, och får man då bedöma kostnaden för dubbla spår på denna sträcka efter samma måttstock, så skulle denna gå till omkring sex och en half millioner, en kostnad, som sålunda snart nödvändiggöres af den stegrade trafiken, men som skulle kunna undvikas genom att staten komme i besittning af Sala—Tillberga och Vesterås—Bergslagens jernvägar; ty vägen från Stockholm till Sala öfver Tillberga är endast 129 kilometer, medan vägen Stockholm—Upsala—Sala är 128 kilometer; alltså blott *en* kilometers skilnad. Begagnade man således båda dessa banor, kunde en stor del af trafiken på Norrland dragas öfver Tillberga, naturligtvis till stor lättnad för trafiken på bandelen Stockholm—Upsala. Detta inköp skulle alltså skaffa staten ett dubbelspår från Stockholm till Sala, men ett dubbelspår af vida större värde än ett vanligt, ty det ger statsbanan en ny intresserayon, hvilket ett vanligt dubbelspår naturligtvis icke gör.

Detta var den ena synpunkten i min motion, som utskottet icke funnit skäl fästa sig vid. Den andra är den, att nu står på dagordningen omläggningen af bangården i Stockholm, och det finnes då, att Stockholm—Vesterås—Bergslagens jernväg eger inom denna bangård och i dess närhet icke blott en remsa från Stockholm till Tomtebodas, hvilken remsa vid Karlberg sväller ut, så att Karlbergs station ligger på denna banas enskilda mark, utan banan eger också en stor tomt om nära 87,000 qvadratfot alldeles inom bangårdens område. Den ligger nemligen norr om Kungsgatan och är alldeles öfverkorsad med jernvägsskenor, lastningskajer och dylikt. Denna stora komplex af nära 87,000 qvadratfots yta, med ett läge midt i hjertat af Stockholm, är naturligtvis ett område, som staten måste förvärfa, när den en gång skall ombygga Stockholms centralstation, och herrarna kunna lätt sjelfva räkna efter, att 87,000 qvadratfot med detta läge representera en mycket stor summa, som staten eljest får lof att betala, men som skulle blifva, så att säga, en extra vinst, om staten köper hela jernvägskomplexen.

Ehuru jag således icke kan inse, att statsutskottet i någon enda punkt vederlagt de motiv, jag från början framhållit, skall jag dock icke vara djerf nog att framställa något yrkande, utan nöjer mig med att konstatera, att detta betänkande, som jag nu kritiserat, synes hafva

tillkommit i en stund, då statsutskottet, uttröttadt af andra jernvägsfrågor, beslutit hvilat sig från vidare ansträngande tankearbete.

Efter härmed slutad öfverläggning biföll kammaren hvad utskottet i nu föredragna moment hemställt.

Mom. b) och c).

Hvad utskottet hemställt bifölls.

Punkten IX.

Mom. a).

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. b).

Herr Sandqvist: Naturligtvis inbillar jag mig icke, att jag skall förmå utverka någon ändring i statsutskottets utslag angående min motion om anvisande af medel till undersökning för en jernväg från mellersta Sverige genom vestra Norrland till Gellivarebanan. Men jag har icke kunnat underlåta att ännu en gång påpeka, att här gäller ett statsintresse af första ordningen, som det varit lyckligt, om det redan nu tagits under behandling. Det lärer väl knappt nog kunna förnekas, att en jernväg i inre, skyddadt, vestligt läge är en oeftergiflig förutsättning för ett fullt effektivt försvar af våra nordligaste landsdelar. Den stambana, som nu finnes, är så belägen, att den på många ställen kan afbrytas af en fiende.

Det lärer väl icke heller kunna sättas i fråga, att icke den af mig föreslagna vägen skall blifva en ytterst kraftig häfstång för utvecklingen af det inre Norrland. Dess skogar skulle kunna blifva föremål för en rationel skötsel, dess vattenfall skulle kunna tillgodogöras likasom dess malmfält och storartade odlingslägenheter. Jag vill icke inlåta mig i några detaljer; det tjänar till intet att uppehålla kammarens tid.

Utskottet säger: »Utan att vilja ingå på bedömande af banans betydelse i dessa hänseenden, finner utskottet dock uppenbart, att ett så omfattande företag, för hvilket kostnaderna skulle uppgå till flera tiotal millioner kronor, icke kan komma till utförande under den närmaste framtiden, då staten har att fullborda betydande jernvägsbyggnader samt jemväl stora arbeten för försvaret.» Men det hade kanske varit skäl att uppmärksamma, att jag alls icke begärt eller föreslagit några jernvägsbyggnader »under den närmaste framtiden», utan jag har särskildt betonat, att det icke är min afsigt att nu omedelbart söka framkalla flera större jernvägsbyggnader för statens räkning än dem, som redan pågå. Men jag har dock ansett, att, när

*Om upp-
rättande af
förslag till
en jernväg
genom det
vestliga
Norrland.*

*Om upp-
rättande af
förslag till
en jernväg
genom det
vestliga
Norrländ.
(Forts.)*

det var fråga om ett så stort och viktigt företag, som kräfver så stora och långvariga undersökningar och förberedelser, det hade varit af vigt, att man börjat med dem i tid, emedan genom dessa förberedelser, hvartill ju i främsta rummet måste höra undersökning af jernvägens sträckning — låt också vara, att denna undersökning till en början blefve endast okulär. Men sjelfva undersökningen skulle i och för sig medföra en hel del andra fördelar: tillfälle skulle beredts att från olika synpunkter ytterligare undersöka det inre Norrland, som utan tvifvel ännu har mycket nytt att bjuda. Synbarligen måste det vara af stor vigt, att, såsom det heter i motionen, en enhetlig plan för hela den långa sträckan från Sveg norrut uppgöres ju förr desto hellre, så att det må blifva bestämdt, genom hvilka hufvudorter banan skall framdragas för att bäst motsvara sitt ändamål. Derigenom vinnes den stora fördelen, att de stycken af linien, som möjligen kunna vara föremål för särskilda sträfvanden, från början inpassas i systemet; och genom hufvudliniens utstakande skola de bibanor, hvilka lika litet uteblifva i Norrland som annorstädes i Sverige, kunna gifvas lämplig rigtning och tillslutning till hufvudbanorna, och hela det inre norrländska jernvägsnätet sålunda från början anordnas till en ändamålsenlighet, som endast kan ernås genom en gemensam, på förhand uppgjord utgångsplan.» Utan att hafva löpt fara att behöfva anses hafva gifvit på hand, att staten skulle »inom den närmaste framtiden» företaga byggandet af ytterligare en jernväg genom Norrland, hade utskottet efter mitt förmenande saklöst kunnat understödja min motion.

Herr vice talman, jag ber därför att få yrka bifall till densamma.

Friherre Sparre: Då jag nu begärt ordet, har det icke varit för att söka förebringa några bevis för den omhandlade jernvägens strategiska betydelse, ty jag är fullt förvissad derom, att kammarens ledamöter inse jernvägens betydelse för Norrlands försvar lika väl som jag.

Det har endast varit min afsigt att meddela några upplysningar angående de utvecklingsmöjligheter, som finnas i de trakter af Jemtlands län, genom hvilka jernvägen skulle framdragas. Nämnda län har en areal af i rundt tal 51,000 kvadratkilometer och är således blott omkring 1,200 kvadratkilometer mindre än de tre småländska, de två skånska samt Hallands och Blekinge län tillsammans, under det att folkmängden i förstnämnda län uppgår till endast mellan 7 och 8 procent af den i de uppräknade 7 södra länen. Det finnes emellertid icke något tvifvel derom, att en mångfaldigt större befolkning skulle kunna lefva inom Jemtlands län, om dettas rika, naturliga tillgångar kunde tillgodogöras.

Beträffande länets södra provins Herjedalen torde det tillåtas mig att uppläsa ett par stycken ur en af en fosterlandsvän 1897 utgifven broschyr med titel »Herjedalens och norrländska förhållanden, framtidsutsigter för Sverige.»

Författaren säger bland annat: »Att Herjedalen under för land-

skapet ofördelaktiga yttre och inre omväxlingar och i ett så afskildt läge, som det befinner sig, samt i saknad af lättare beröring med andra delar af riket och med hafvet, har måst förblifva i sitt utvecklade tillstånd och kommit efter de mera gynnade provinserna i riket är ju en helt naturlig och konsekvent sak, likasom det häraf nu också framgår, att det kan vara skäl uti att en gång bättre taga vara på äfven denna rikets provins och söka förhjelpa densamma till den framkomst och utveckling, som den förtjenar.

Inom sina nuvarande gränser håller provinsen Herjedalen 120 kvadratmil och utgör ett bland Sveriges skogrikaste landskap, och redan såsom sådant har det för riket, för dess export och deraf härflytande årliga inkomster ett ganska afsevärdt värde, hvilket icke borde förgätas. Landskapet är också synnerligen väl egnadt för boskapsskötsel, för hvilken det bland andra betingelser eger ypperliga sommarbeten, och det lemnar redan under sitt närvarande tillstånd ett betydligt öfverskott till afsalu i kreatur och ladugårdsprodukter och skulle kunna utvecklas och vinna mycket i denna viktiga näringsgren genom uppodling af i särskilda delar af landskapet belägna stora godartade myrtrakter, synnerligen för gräsodling och ängsskötsel, derest icke transporten för afsalu af allt hvad landskapet kan producera vore så hinderlig och betungande.

I motsats till de gamla historierna om Herjedalens fattigdom, dess magra jord m. m. och den fördom man derigenom fått för detta landskap, är det nu genom under de senare åren förrättade tillförlitliga undersökningar beträffande jordgrund och tillfällen till nyodlingar konstateradt, att Herjedalen härutinnan intager en ganska god plats bland Sveriges landskap; att Herjedalen nemligen inom sitt betydliga område, och synnerligen ett stycke från Ljusne elfs mera sandiga strandområde, eger stora, vidsträckt odlingslägenheter af godartad myrjord, dels på ler- och dels på kalkgrund, som i hög grad äro förtjente af odling, och detta så mycket hellre som (hvilket också förut varit bekant) gräsväxten inom Herjedalen, likasom inom större delen af de andra norrländska landskapen, öfverträffar i längd, frodighet och arom de flesta sydligare provinser växtlighet, och landskapet sålunda har goda naturliga vilkor för utveckling af jordbruket och hufvudsakligen den förnämligare och intensivare delen deraf, nemligen boskaps- eller ladugårdsskötseln.»

Efter att hafva redogjort för några af agronomen Robert Tolf gjorda uttalanden om de gynsamma förutsättningarna för odlingar inom provinsen, fortsätter författaren:

»Men vi öfvergå nu till en annan naturtillgång, som Herjedalen eger, och denna är dess skogar. Som bekant torde vara, är Herjedalen ett bland Sveriges skogrikaste landskap. Detta landskap har nu i flera tiotal af år levererat timmer till utanför landskapet belägna sågverk till värde af flera millioner kronor årligen. — — — — — Derjemte finnes såväl vid gränsen af Vestra Helsingland som vid Linsäll, Glöte, Hede samt vid norska gränsen dels kalk och dels

*Om upp-
rättande af
förslag till
en jernväg
genom det
vestliga
Norrländ.
(Forts.)*

*Om upp-
rättande af
förslag till
en jernväg
genom det
västliga
Norrländ.
(Forts.)*

åtskilliga malmer, så att om man tager med allt detta i räkningen, kan Herjedalen snarare anses vara och förtjena att kallas rikt på naturtillgångar än fattigt. Men fattigt måste landskapet det oakadt förblifva, intill dess att det får en ändamålsenlig jernvägsförbindelse med det öfriga riket och med hafvet.

En särskildt anmärknings- och beklagensvärd sak för ett sådant skogsland som Herjedalen är den årliga förlust samt skada på skog, som uppstår derigenom, att hvarken affallet vid sågtimmerafverkningarne, toppar och gröfre grenar, eller till sågtimmer odugliga och döda träd kunna tillvaratagas till kolning i brist på lättare utforsling af kolen. Härigenom går landskapet i mistning af en inkomst af hundratusental kronor per år, som med en bättre ställning i kommunikationsväg skulle kunna vinnas; men förlusten stannar på långt när icke ens härvid, utan dertill kommer den särskilda förlust genom skada å växande skog, som uppstår derigenom, att från det i skogarne qvarliggande affallet och de till sågtimmer odugliga och döda träden, som utgöra härdar för maskar och insekter, utsprider sig denna föderliga ohyra äfven till den växande skogen och decimerar denna, hvaraf en högst betydlig skada uppstår, som också kan räknas till hundra tusental kronor pr år. Dessa båda, här sist berörda olägenheter och förluster kunna endast afhjelpas genom kolning af det eljest onyttiga och skadegörande affallet i skogarne, men lönar sig naturligtvis icke att företaga, förrän man på ändamålsenligt anlagd jernväg kan utföra kolen till utanför landskapet varande konsumenter. Fäster man sig slutligen vid den fördel det skulle vara för den svenska bruksrörelsen att kunna få en större och derigenom också något billigare tillgång på träkol, så kan man ju klarligen inse, huru illa det är stäldt, och hvilken i sanning dålig nationalhushållning annu finnes i vårt land, och man kan slutligen också falla i förundran öfver att sådant tillstånd ännu kan tolereras, utan att något deremot företages.»

Hvad åter angår provinsen Jemtland, skall jag, med anledning af den långt framskridna tiden, inskränka mig till att säga, att denna i mångt och mycket är i besittning af naturtillgångar af samma slag som Herjedalen, men af ännu bättre beskaffenhet. Särskildt torde böra framhållas, att Storsjönsbäcken och en flera mil bred sträcka mellan Indalselven och Ströms vattudal, enligt uppgift af förutvarande chefen för geologiska byrån, innehålla många qvadratmil odlingsbar mark af bästa beskaffenhet.

Förutom det nu anförda torde böra erinras om länets tillgång på vattenfall.

Men större delen af dessa naturtillgångar är af brist på kommunikationer ett dött kapital.

Visserligen är genom Jemtland framdragen den s. k. tvärbanan samt några få mil af den uppåtgående norra stambanan norr om Bräcke, och vackra resultat hafva äfven visat sig i de orter, der dessa banor blifvit anlagda. Men i ett så vidsträckt län som Jemt-

lands måste hvad som på detta område gjorts likväl anses vara otillräckligt, och hvad provinsen Herjedalen angår, är den fortfarande — den dag i dag är — helt och hållet i saknad af jernväg. (Inom parentes må här erinras, att de trafikerade jernvägarnes längd inom Jemtlands län uppgår till omkring 360 kilometer, men i de uppräknade 7 sydliga länen till cirka 3,550 kilometer).

Om upprättande af förslag till en jernväg genom det västliga Norrland.
(Forts.)

För Jemtlands läns vidare utveckling är det därför af den allra största vikt att återupptaga det der för omkring 18 år sedan afslutade jernvägsbyggandet, och synes man då i främsta rummet böra tänka på en bana från Sveg till Brunflo och från Östersund till Ström.

Hade det varit möjligt att inom länet åstadkomma det för en sådan jernvägs anläggning erforderliga kapital, kan man vara förvissad om, att banan redan varit byggd, men sådant har tyvärr icke varit möjligt. Länet invånare få ännu i många år genom dryga skatter vidkännas de stora uppoffringar, de gjort för tvärbanans anläggning, och hafva dessutom tecknat betydliga belopp för åstadkommande af jernväg mellan Orsa och Sveg.

Det är också därför man nu ser sig nödsakad att påkalla statens hjälp för det viktiga företagens utförande — till en början endast för undersökningens verkställande.

Ett sådant anspråk på statsverket torde väl också hafva något berättigande, om man tager i betraktande, *dels* att det icke blott är fråga om att tillgodose ett lokalintresse, utan ett verkligt statsintresse, nemligen utvecklingen af en eftersatt vidsträckt landsdel, *dels* ock att betydliga rikedomar influerit i landet genom de väldiga virkeskvantiteter, som länet under flere decennier tillsläppt. I detta hänseende kan nämnas, att enligt Konungens befallningshafvandes femårsberättelse för åren 1891—1895 utfördes under denna period inom länet afverkad virke till en myckenhet, reducerad till sågtimmer, af mer än 23,700,000 stycken.

I en af komminister J. Scherdin 1877 utgifven beskrifning öfver »Rätans socken i Jemtlands län» säges på ett ställe:

»Denna socken, der nästan alla skogar äro sålda till affärsmän i städerna för en alltför ringa summa, har allaredan lemnat oerhörda virkesmassor. Utan öfverdrift kan man uppskatta den nettovinst, som dessa redan lemnat sina egare, till 20 millioner kronor».

Med sådana siffror för ögonen tror jag därför, att man icke öfverdrifver, om man säger, att från Jemtlands län utsändts virke under de senaste 40 å 50 åren för mer än 100 millioner kronor. Och dessa millioner hafva kommit vårt kära fädernesland till godo, ehuru tyvärr blott en mycket ringa del af dem stannat inom länet.

Ännu ett skäl för statens ingripande torde med fog kunna sökas i den omständigheten, att Herjedalens befolkning fått efter måttet af sina krafter deltaga i kostnaderna för statsbanornas byggande i vårt land, men ännu, såsom förut är nämndt, för egen del är i saknad af sådana.

Om upp-
rättande af
förslag till
en jernväg
genom det
västliga
Norrland.
(Forts).

Nu säger visserligen utskottet i sitt betänkande:

»Då vidare koncession meddelats å jernvägsanläggning från Orsa till Sveg samt, såsom motionärerna jemväl upplyst, goda utsigter finnas, att en sådan anläggning kommer till stånd och sålunda det på kommunikationer hittills vanlottade Herjedalen genom enskild företagsamhet beredes en länge eftersträfvad jernvägsförbindelse, synes motionärernas förslag att genom detta landskap framdraga en statsbana icke böra vinna afseende.»

Men dervid bör dock märkas, att af den nära 13 mil långa jernvägen Orsa—Sveg komma ej mer än omkring 26 kilometer att falla inom Herjedalen, eller ungefär så lång sträcka som emellan Stockholm och Väsby. Och huru otillräckligt detta är, torde kammarens ledamöter inse, när jag erinrar om, att Herjedalens domsaga är mer än tre gånger så stor som hela Upsala län samt att landsvägen genom Herjedalen från länsgränsen i öster till riksgränsen i vester har en längd af vid pass 22 mil. Således något längre än jernvägen mellan Stockholm och Storvik.

Herr talman! Jag skulle nu egentligen yrka bifall till herr Sandqvists motion, men af den i dag här förda diskussionen finner jag, att de vindar, som nu blåsa i denna kammare, icke äro gynsamma för att föra frågan till det efterlängtrade målet. Jag skall därför, om ock med ledsnad, afstå från att göra något yrkande.

Kammarens ledamöter kunna, om de det vilja, anse mitt anförande såsom ett griftetal öfver motionen, men jag vågar dervid uttala min förhoppning om — en *uppståndelse!*

Herr Fränckel: Man får väl icke fatta motionen i denna fråga annat än såsom en önskan att få fästa uppmärksamheten på nödvändigheten af en undersökning af dessa traktars lämplighet för jernvägens framdragande, ty det är icke gerna tänkbart, att Riksdagen skall på en enskild framställning besluta en statsbana på 700 kilometers längd. Bland de viktigaste skäl, som äro anförda för banan, ingår äfven dess strategiska betydelse. Äfven den delen af frågan var under behandling i utskottet, men man ansåg, att när tidpunkten kommer att bygga en bana ur den synpunkten, så bör förslaget derom komma från Kongl. Maj:t, på samma sätt som alla andra stora statsbanor.

Liksom den siste talaren tror jag, att med de åsigter, som gjort sig gällande i kammaren, det är all sannolikhet för, att utskottets förslag vinner kammarens bifall.

Jag skall därför icke inlåta mig på vidare polemik, utan kan inskränka mig till att yrka bifall till utskottets hemställan.

Sedan öfverläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr vice talmannen, att beträffande föreliggande moment yrkats, dels att hvad utskottet hemställt skulle bifallas, dels ock, af herr *Sandqvist*,

att kammaren, med afslag å utskottets hemställan, skulle bifalla den af honom i ämnet väckta motion.

Sedermera gjordes propositioner i enlighet med dessa yrkanden, och förklarades propositionen på bifall till hvad utskottet hemställt vara med öfvervägande ja besvarad.

Mom. c)

Utskottets hemställan bifölls.

Föredrogs å nyo statsutskottets den 10 och 13 innevarande mars bordlagda utlåtande n:o 28, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående beviljande af vissa förmåner för enskilda jernvägsanläggningar.

Om beviljande af vissa förmåner för enskilda jernvägsanläggningar.

Friherre Palmstierna: Vid riksdagens början tillät jag mig att göra några erinringar beträffande ordalydelsen af de här ifrågasvarande föreskrifterna. Då nu statsutskottet emellertid ansett, att dessa föreskrifter böra bibehållas i den form de haft — jag tror i 30 år eller mer — så skulle jag vilja anhålla att i ett par hänseenden få veta statsutskottets uppfattning i denna sak. Först och främst huru utskottet tänker sig betydelsen af bestämmelsen, att de, som anlägga enskilda jernvägar, kunna »dels erhålla upplåtelse af den för jernvägsanläggningen erforderliga, kronan tillhöriga jord utan annan kostnad än att, hvad anginge boställsjord eller annan åt enskild person med åborätt eller annorledes upplåten kronojord, ersättning derför lemnades i enlighet med hvad förordningen den 14 april 1866 i sådant afseende stadgade.»

Man skulle ju kunna föreställa sig, att, när det användes uttrycket »utan annan kostnad än», bestämmelsen skulle innebära en fördel för den enskilde. När bestämmelsen först formulerades, var största delen af kronans jord upplåten till boställen, och vid sådant förhållande var ju naturligt, att för jord, som togs från kronan, ersättning skulle gifvas icke blott åt dåvarande innehafvaren, utan äfven åt hans efterträdare i embetet. Och på samma sätt, då jorden var upplåten med åborätt. Nu torde det deremot icke vara särdeles mycket af kronans jord, som är upplåten till boställen; endast några få boställen finnas; men för öfrigt är all kronojord utom de under åborätt under domänstyrelsens förvaltning och inegorna utarrenderade. Att prestboställen skulle räknas till kronojord torde nemligen åtskilliga af kammarens ledamöter vilja bestrida. Nu kan man ju säga, att utarrendering icke innefattar upplåtelse, men dock är att märka, att när en enskild jernväg skall framdragas öfver kronojord, får jernvägen icke blott betala arrendatorn ersättning för mistad

Om beviljande af vissa förmåner för enskilda jernvägsanläggningar.
(Forts.)

nyttjanderätt under arrendetiden, hvilken ersättning ju är helt naturlig, utan äfven lemna kronan full ersättning för jordens kapitalvärde. När en enskild jernväg bygges, har man den ganska berättigade fordran, att kommuner och enskilde skola tillsläppa erforderlig jord fritt, och på senare tider har äfven staten börjat framställa anspråk, att den eller de provinser, en statsbana genomgår, skola också tillsläppa fri jord till banan. Det vore ju då blott naturligt, om staten å sin sida tillsläppte fri jord till enskilda jernvägar, helst man väl får antaga, att statens jord liksom enskildes får sitt handelsvärde förökadt, då den kommer i åtnjutande af förbättrade kommunikationer. Det skulle ju kunna hända, att på ett eller annat ställe en enskild jernväg behöfde mer kronojord, än den återstående arealen vinner i värde genom jernvägens tillkomst, men i allmänhet taget måste, med hänsyn till den stora mängden af statens egendomar, antagas, att staten vinner icke så litet på de enskilda jernvägarna.

Såsom det nu tillgår, blir staten den ende jordegare i hela riket, som ej tillsläpper fri jord till jernvägar, och jag skulle då vilja tilllåta mig att fråga statsutskottet, huruvida utskottet anser det vara riktigt och lämpligt, att staten fortfarande intager denna undantagsställning, så att staten väl fordrar upplåtelse af fri jord för sina egna banor, men icke lemnar jord på samma vilkor åt enskilda banor. Och om utskottet så skulle anse, hemställer jag vidare, huruvida det är en riktig formulering att här låta kvarstå uttrycket »utan annan kostnad än».

För öfrigt har jag intet yrkande att framställa.

Herr Tamm, Hugo: Vi hafva i statsutskottet lagt märke till den framställning, som den ärade talaren gjorde vid remissdebatten, men dock icke ansett oss böra ändra den gamla formuleringen, just på den grund att den är så gammal, och hvarje oklarhet, som kan deruti förefinnas, därför genom häfd har blifvit fullt klargjord. Den innehåller nemligen följande passus, »erhålla upplåtelse af den för jernvägsanläggningen erforderliga, kronan tillhöriga jord utan annan kostnad än att, hvad anginge boställsjord eller annan åt enskild person med åborätt eller annorledes upplåten kronojord, ersättning därför lemnades i enlighet med hvad förordningen den 14 april 1866 i sådant afseende stadgade.» Den odisponerade jorden får jernvägen gratis, men deremot skall i afseende å boställsjorden gälla, att för denna ersättning lemnas efter expropriationslagen. Jag vill fästa uppmärksamheten dervid, att här icke är fråga om endast, huruvida man skall taga betaldt för eller skänka efter kronan tillhörig jord, utan att i »boställsjord» här innefattas alla boställen, således äfven prestboställen, hvilka förekomma öfverallt och ofta korsas af jernvägar. Mig förefaller, att frågan har större räckvidd, än den förre talaren tänkt sig, och torde ej af utskottet således ändras.

Jag tror icke heller det är riktigt rätt att säga, att kronan är den enda, som icke tillsläpper jord gratis för jernvägsanläggningar,

utan jag tror, att det i allmänhet går så till, att väl jorden från enskilda hemman lemnas gratis till jernvägsanläggningarne, men att landsting eller kommuner gifva egaren ersättning härför, så att uppoffringen icke faller på egaren, såsom här skulle blifva fallet med kronan. Derfor anser jag, att vi icke hafva något skäl att ändra denna gamla föreskrift, och då icke heller något yrkande derom framstälts, anhåller jag om bifall till utskottets förslag.

Om beviljande af vissa förmåner för enskilda jernvägsanläggningar.
(Forts.)

Friherre Palmstierna: Då jag nu fått veta, att statsutskottet ansett det så tydligt, att ersättning skall lemnas, ber jag få tillägga, att jag icke anser detta lika klart, men då det tillämpas så, på grund af gammal häfd, är derom intet att säga. Vidare tillåter jag mig säga, att jag icke ifrågasatt, att prestboställen ej skulle hafva ersättning, utan blott »annorledes upplåten kronojord». När det är så, att kommuner och enskilde få släppa till jord, bör också kronan göra det, helst kronan har så många egendomar, att hon väl kan räknas för sig sjelf såsom en större kommun. Min andra fråga blef icke besvarad: är det riktigt, att staten skall vara den ende, som tager betaldt för sin jord?

Herr Hasselrot: Då talaren å jönköpingsbanken först hade ordet, uppfattade jag icke rätt hvad han åsyftade. Nu finner jag af hans senare anförande, att han icke vill en inskränkning i de förmåner, Kongl. Maj:t för enskilda jernvägsanläggningar begärt, utan att han önskar, det staten skall upplåta kronan tillhörig, men bortarrenderad eller till boställe anslagen jord, som erfordras för anläggningen och som enligt gamla föreskrifter upplåtits mot godtgörelse både till brukaren och kronan, utan ersättning till kronan.

Då emellertid statsutskottet icke har motionsrätt, lär utskottet, äfven om det ansett sådant lämpligt, icke hafva kunnat gå den ärade talarens önskingar härutinnan till mötes.

Öfverläggningen ansågs härmed slutad, hvarefter utskottets i förevarande utlåtande gjorda hemställan bifölls.

Vid förnyad föredragning af statsutskottets den 10 och 13 i denna månad bordlagda utlåtande n:o 29, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition i fråga om användande af anvisadt belopp för utrotande af den s. k. trädgårdsnunnan inom Kalmar och Blekinge län, biföll kammaren hvad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Föredrogs å nyo lagutskottets den 10 och 13 innevarande månad bordlagda memorial n:o 23, i anledning af kamrarnes skiljaktiga be-

*Ifrågasatt
ändring af
förordningen
angående
oäkta barns
arfsrätt.*

slut rörande lagutskottets utlåtande n:o 11 i anledning af väckt motion om ändring af kongl. förordningen angående arfsrätt för oäkta barn den 14 april 1866.

Herr Hasselrot: I egenskap af ledamot i lagutskottet har jag ingen anmärkning att framställa mot det förslag, som föreligger i det föredragna memorialet. Lagutskottet har haft skyldighet att lemna förslag till sammanjemkning mellan kamrarnes olika beslut och har, så vidt jag förstår, på ett tillfredsställande sätt fullgjort detta. Men såsom ledamot af kammaren vill jag yrka afslag å detta förslag och tillåter mig upprepa, hvad jag vid frågans första behandling yttrade. Det är, så vidt jag förstår, oförenligt med de principer, hvarpå vår familjerätt är byggd, att medgifva arfsrätt åt oäkta barn på annat sätt än genom ett uttryckligt förklarande af modern, att hon vill tillerkänna det sådana rätt. Så länge de lösa förbindelserna hvarken enligt lag eller den allmänna sedliga uppfattningen äro likställda med äktenskapsförbindelser, så får man, med allt behjertande af de oäkta barnens ofta svåra ställning, finna sig i, att dessa oäkta barn icke få samma familjerättigheter som äkta barn. Redan denna principiella uppfattning är tillräcklig för mig att yrka afslag på ett förslag, som skulle i väsentlig mån förrycka de principer, hvarpå vår familjerätt är byggd. Men dessutom skulle praktiska olägenheter följa af en sådan lagstiftning, som här ifrågasatts. Såsom erinrades, då frågan förra gången förevar, har en sådan lagbestämmelse införts i flera andra länder. Erfarenheten från dessa länder visar kanske icke så många rättegångar om arfsrätt för oäkta barn och deraf följande skandaler, men så mycket mera enskilda utpressningsförsök, hvilka ofta lyckats. Det har nemligen ej sällan händt, att, då en aktad familjemoder fallit ifrån, uppträdt en utpressare, som satt sig i förbindelse med ett af okända föräldrar födt barn och påstått, att detta barn är den afidnas före äktenskapet födda barn. Både utpressaren och familjen veta allt för väl, att något bevis icke kan åvägbringas härom, men det kan ju vara möjligt, att den afidna före sitt äktenskap haft någon helt oskyldig förbindelse; men under sådana förhållanden, att dessa, framställda på ett insidiöst sätt, kunna tänkas kasta någon skugga på hennes minne. Detta vilja de efterlevande undvika, och för att slippa en rättegång och deraf följande större eller mindre skandal, lemnas utpressaren en kanske ej sällan betydlig del af den egendom, som eljest skulle tillfallit de lagliga och enda verkliga arfvingarne. Det kan enligt min mening ej vara rätt att medverka till att i vårt land möjliggöra dylika utpressningar. Jag tror, att förhållandena i vårt land icke betinga så långt gående förändringar i förhållandena, som här ifrågasatts. Hade det varit möjligt, skulle jag nu yrka bifall till min reservation vid lagutskottets hemställen förra gången, men då jag nu icke har annat val än att yrka afslag eller bifall å utskottets nu föreliggande sammanjemkningsförslag, tillåter jag mig yrka afslag derå.

Herr Hedenstierna: Då denna fråga förra gången förelåg till kammarens pröfning, tillät jag mig fästa uppmärksamhet å den fara, som för ordnade arfsförhållanden skulle uppstå, om en lag antages, som går ut på, att fri bevisning eller ett blott och bart erkännande af moder inför hvem som helst skall vara tillräckligt att berättiga ett utom äktenskap födt barn att taga arf efter moder lika med inom äktenskap födda barn. Jag hänvisar till det af mig då framställda krafvet, att arf icke må i lag tillerkännas sådant barn, med mindre att modern inför någon behörig myndighet erkänt det oäkta barnet såsom sitt, och anser fortfarande, att den kyrkans och statens embetsman, som helgar familjebanden, är den mest egnade att emottaga en dylik förklaring, hvilken i så fall kunnat under viss i lag stadgad form antecknas i kyrkoboken. Med en sådan åsigt är det naturligtvis för mig icke möjligt att godkänna det af lagutskottet nu framlagda sammanjemkningsförslaget, hvilket helt och hållet utesluter en sådan anmälan och behöfligheten af dylik anteckning, utan yrkar jag detsammias ogillande.

*Ifrågasatt
ändring af
förordningen
angående
oäkta barns
arfsrätt.
(Forts).*

Herr Rodhe: Jag var icke närvarande i kammaren förra gången, då detta ärende behandlades. Hade jag det varit, hade jag utan tvekan ställt mig på herrar Hasselrots med fleres sida och yrkat bifall till deras reservation. Det kan väl synas, som om det låge något berättigadt i deras sätt att resonera, som yrkat bifall till utskottets förslag eller herr Berlins reservation, och jag vill icke bestrida dem deras rätt, då de påstå sig vara ledda af ett seüligt intresse, när de framställt sitt yrkande, intresset att taga sig an de oskyldigt lidande barnen. Men det är ett ännu större sedligt intresse, som genom bifall till deras yrkande sättes på spel. Det läser icke kunna bestridas, att i samma mån man i nu förevarande hänseende söker utplåna skillnaden mellan de äkta och oäkta barnen och söker likställa dem med hvarandra, i samma mån försvagar man medvetandet om det brottsliga och förkastliga i ett osedligt lif, försvagar medvetandet om äktenskapets och familjelifvets helgd, och den skada, som vållats häraf, anser jag vara ojemförligt större än den jemförelsevis ringa skada, som drabbar de små barnen deruti, att de gå miste om arfsrätt.

Jag är således lifligt intresserad för, att frågan förfaller vid denna riksdag, och jag yrkar på denna grund afslag å sammanjemkningsförslaget.

Grefve Hamilton: Hvar och en, som hyser den uppfattning, jag tagit mig friheten understödja i denna kammare för några veckor sedan — eller den, att icke den ene skall straffas för den andras brott och att sedligheten icke vinner något derpå, att lagen beröfvar de oskyldiga barnen deras rättighet för att försona den brottsliga moderns felsteg — kan icke vara annat än belåten med det resultat, hvartill utskottet kommit i detta förslag. Det skiljer sig från Första Kammarens förut fattade beslut, deruti att modern slipper erkänna sitt barn,

*Ifrågasatt
ändring af
förrordningen
angående
oäkta barns
arfsrätt.
(Forts.)*

och mig synes detta vara en fördel, så mycket mer som det kan inträffa, att modern vid dödsbädden, måhända då hon får barnet, icke är i stånd att erkänna det. Hon önskar göra det, men hon kan icke. Skall då barnet gå miste om sin arfsrätt? Det har af lagutskottets ärade ordförande framhållits, att många praktiska olägenheter äro förenade med lagförslaget, men jag erinrar, att det är barnet, som skall förebringa bevisningen, och kan det icke fullgöra detta, förfaller ju saken. Vidare återopade han, att denna lag, om den blefve gällande, kunde föranleda utpressningsförsök, af den anledning, att det finnes vissa familjeförhållanden, som man icke ville hafva framdragna i dagen. Jag föreställer mig, att sådana försök kunna göras äfven om barnet saknar arfsrätt, ty i hvarje fall vill man icke, att förhållanden skola komma fram, som nedsvärta familjen, och man betalar för att undgå detta. Jag kan ej inse, att sedligheten vinner något på, att lagen straffar den ene för den andres brott.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Sedan öfverläggningen förklarats härmed slutad, gjorde herr vice talmannen jemlikt derunder förekomna yrkanden propositioner, först på bifall till hvad utskottet i föreliggande memorial hemställt samt vidare på afslag derå, och förklarade sig anse den senare propositionen vara med öfvervägande ja besvarad.

Votering begärdes, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller hvad lagutskottet hemställt i sitt memorial n:o 23, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslås utskottets hemställan.

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

Ja — 23;

Nej — 72.

Vid förnyad föredragning af lagutskottets den 10 och 13 innevarande mars bordlagda utlåtande n:o 24, i anledning af väckt motion om ändrad lydelse af 64 § skiftesstadgan, biföll kammaren hvad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Föredrogs ånyo lagutskottets den 10 och 13 i denna månad bordlagda utlåtande n:o 25, i anledning af väckt motion om ändrad lydelse af 15, 18, 19 och 33 §§ i förordningen om kommunalstyrelse i Stockholm.

*Ifrågasatt
rätt för
Stockholms
stadsfull-
mäktige att
sjelfva välja
sin ord-
förande.*

Herr Almgren, Fredrik: Det nu å nyö väckta förslaget om ändring i gällande bestämmelse om öfverståhållarens sjelfskrifna ordförandeskap i Stockholms stadsfullmäktige har tre gånger afslagits af stadsfullmäktige och två gånger af Riksdagen, senast så nyligen som 1898, då stadsfullmäktige afslögo en motion i ämnet med 61 röster mot 20 och då i Riksdagen motionen afstyrktes af lagutskottet och afslögs i båda kamrarne. Den ståndpunkt, utskottet och kamrarne dervid intogo, var följande. Det motsades icke, utan medgafs, att vissa principiella skäl kunde tala för förändringen, men liksom vid införandet af den nu varande ordningen vissa praktiska skäl gjort sig gällande, talade *dess*a praktiska skäl äfven fortfarande för bevarandet af nu gällande bestämmelser — ty erfarenheten hade visat, att genom dessa skapats ett samarbete mellan den exekutiva myndigheten och den beslutande myndigheten, mellan öfverståhållaren och stadsfullmäktige, som i hög grad förenklat det eljest ganska invecklade kommunala arbetet; och då nu stadsfullmäktige vid afvägandet af de principiella och de praktiska skälen funnit de praktiska skälen öfvervägande och därför för sin del afslagit ändringen, fann lagutskottet icke något skäl att tillstyrka eller kammaren att bifalla motionen. Sedan dess har icke något förekommit, som på här ifrågasvarande sakförhållande inverkat, och reservanterna inom innevarande års lagutskott hafva därför icke heller funnit skäl yrka på, att Riksdagen nu skulle frångå sitt så nyligen fattade beslut; och detta så mycket mindre, som något nytt icke framkommit i motionen. Motionären säger sjelf, att han till hvad förut i ämnet andragits icke har mycket att tillägga, och han har endast velat pointera eller understryka hvad han förut anfört. Utskottet å sin sida har framhållit ett par oegentligheter, som vidlåda nuvarande bestämmelser, såsom öfverståhållarens dubbelställning, då det gäller hans skyldighet eller rättighet att pröfva stadsfullmäktiges beslut, och att hans rätt och pligt att uttala sin mening vid sammankomsterna blifvit illusorisk, då han enligt häfdvunnet bruk ej deltagit i diskussionen. Men icke med ett ord söker utskottet bemöta det egentliga skälet, som 1898 års lagutskott anförde för sitt afstyrkande, nemligen att det icke vore lämpligt, att Riksdagen för sin del beslöte en ändring i en dylik förordning, när den korporation, som saken närmast rör, haft sina goda skäl att motsätta sig denna ändring. Derfor anser jag också, att diskussionen, rörande hvad utskottet anfört om oegentligheter i den nu gällande ordningen, under sådana förhållanden närmast hör till stadsfullmäktige, men icke till Riksdagen, och inskränker mig till att, på grund af hvad 1898 års lagutskott anfört i ämnet, yrka afslag på det nu föreliggande utskottsutlåtandet.

*Frågasatt
rätt för
Stockholms
stadsfull-
mäktige att
själfva välja
sin ord-
förande.
(Forts.)*

Herr Törneblad: Utan all fråga har den talare, som nyss yttrade sig, fullkomligt rätt deri, att stor betydelse bör tillerkännas stadsfullmäktiges eget beslut i ämnet, och det var också denna anledning, som förmådde mig att, då frågan 1898 var före i Riksdagen, och då motionen hade blifvit afstyrkt af lagutskottet, icke nämna ett ord om densamma. Jag har dock, såsom afvikande från stadsfullmäktiges pluralitet, icke mindre än två särskilda gånger ansett mig vara skyldig att nu för kammaren framlägga de skäl, på grund af hvilka jag byser en motsatt uppfattning, öfverensstämmande med lagutskottet.

Jag vill då först erinra, att den gång, då denna fråga grundligast debatterades, var 1869. Det då väckta förslaget afslogs af Första Kammaren, men bifölls af den Andra utan votering. Första Kammarens afslag, som föregicks af en mycket kort öfverläggning, grundade sig hufvudsakligen på det framförda skälet, att, då Kongl. Maj:t kunde utse ordförande i landsting utom dess egen krets och Stockholms stadsfullmäktige hade en viss analogi med landstingen, något skäl icke förefans till ändring. Denna motivering kan icke numera användas. Hvad Andra Kammarens debatt beträffar, må erinras, att en af dem, som kanske ifrigast och bestämdast förde talan för förslaget, var dåvarande representanten för Kristianstad, sedermera statsrådet Axel Bergström. Motsidans talan fördes hufvudsakligen af stockholmsrepresentanten herr Lindhagen, och ungefär på samma ståndpunkt som han stod en annan stockholmsrepresentant, kammarrättsrådet Kinmansson. Jag nämner detta, derför att i en tryckt historik, som utdelats, Kinmanssons yttrande icke är riktigt återgifvet. Då frågan förekom 1898, hade stadsfullmäktige nyss förut afslagit den, och det var ingen särskild anledning att upptaga den.

Jag ber nu att få något granska skälen från 1869, i synnerhet som de funnit gensvar i stadsfullmäktiges beredningsutskotts utlåtande från år 1886 och 1898, och man skulle mycket misstaga sig, om icke samma anda, som i Andra Kammaren då ledde motståndet mot förslaget, äfven 1886 och 1898 gått igen i beredningsutskottets utlåtanden, i synnerhet som skälen delvis äro desamma.

Innan jag inlåter mig på en vidare granskning häraf, ber jag få säga, att ingen kan högre än jag beklaga, att frågan gjorts till föremål för agitation. Agitation är i allmänhet ett föga lämpligt medel, och så mycket mindre är den det i en fråga som denna, hvilken bör bedömas objektivt och lidelsefritt, allra minst som agitationen gifver stöd åt den förmodan, att förslaget understödjes af något missnöje med den nuvarande öfverståhållaren. Jag ber att få förklara, att så vidt jag vet, äro äfven de, som i stadsfullmäktige röstat för förändringen, eniga i att erkänna den stora skicklighet, samvetsgrannhet och opartiskhet, hvarmed alla hufvudstadens öfverståhållare ledt förhandlingarna, och att icke något hvarken i förra eller senare tiden gifvit anledning till att iscensätta en sådan agitation. Derom tror jag, att man kan vara fullt ense.

Men då man stödjer sig på de principiella skälen, bör det anmärkas, att hvad som yttrades 1869 af försvararen af det nuvarande systemet, hvilken dock icke nekade, att förändring af detsamma kunde i framtiden ifrågakomma i samband med ändringar af förvaltningen i öfrigt, det uttalades i början af kommunallagstiftningens tillämpning. Endast detta kan förklara ett sådant uttryck, som då faldes, att »i en hufvudstad, som består af så olika element och der befolkningen oupphörligen af- och tillströmmar, en god kommunalanda har svårare att uppkomma och bestå än på andra ställen, och detta är så visst, att, om man toge en stad hvilken som helst med utmärkt kommunalanda och gjorde den till hufvudstad, intresset för stadens angelägenheter och den goda kommunalandan snart skulle visa sig vara i märkbart aftagande». För min del kan jag omöjligt erkänna rättigheten af det uttrycket, och jag tror, att de 30 år, som sedan dess förflutit, utgöra en tillräcklig vederläggning deraf, äfven om man ville skriva något på den utmärkta ledning, som stadsfullmäktige från öfverståthållarnes sida haft.

Men hufvudskälet synes mig då hafva varit det, att Stockholms stads kommunalförvaltning står i en annan ställning än öfriga städers, så till vida som magistraten der icke har samma betydelse som i andra städer. En talare 1869 åberopade §§ 47, 48 och 49 i kommunallagen för stad, hvilka tillerkänna magistraten vissa rättigheter, särskildt (enligt § 47) öfverinseendet öfver de beslut, som fattas; men då detta icke kunde tillämpas i Stockholm, ansåg han af nöden, att öfverståthållaren erhöle en särskild ställning. Nu vädjar jag till de många representanter, som känna kommunalväsendets utveckling i andra städer än Stockholm, om de tro, att magistratens betydelse och magt varit sådan, att derpå kan grundas någon öfvertygelse om nödvändigheten af att i Stockholm skapa någon sådan motvigt mot den kommunala sjelfstyrelsen, som här är i fråga. Men samme talare erkände, att det fins en viss dualism mellan de kommunala och statsmyndigheterna; är det, så att denna dualism funnes, tror jag, att den mycket obetydligt framträdte, och i Stockholm har den, så vidt jag känner, icke gjort sig på något märkbart sätt gällande. Detta, säger samme talare, skulle bero på, att öfverståthållarnes ordförandeskap — icke blott rättighet att vara värvarande — i stadsfullmäktige och beredningsutskottet skulle göra honom mera benägen än eljest att lyssna till stadsfullmäktiges framställningar och mindre benägen att vid underställning och besvär afvika från densamma. Skulle nu så vara, att ordförandeskapet i stadsfullmäktige och utskottet i någon mån neutraliserade den fria pröfningen, som de lagstiftande myndigheterna förutsatt, då pröfningsrätten gifvits öfverståthållaren, vore detta visserligen icke riktigt, utan i stället blefve deraf följden en inverkan underifrån, som lagstiftarne icke menat, en inverkan, som möjligen blefve enligt vissa starkare viljors mening en underström, hvilken gjorde sin magt känbar äfven der uppe.

Men detta har icke varit meningen. Svårigheten ligger deri, att

*Ifrågasatt
rätt för
Stockholms
stadsfull-
mäktige att
sjelfva välja
sin ordförande.
(Forts.)*

*Ifrågasatt
rätt för
Stockholms
stadsfull-
mäktige att
sjelfva välja
sin ord-
förande.
(Forts.)*

pröfnings genom samma myndighet, som leder förhandlingarna i stadsfullmäktige och utskottet, är en vansklig sak.

Men huru kommer det sig, att stadsfullmäktiges pluralitet ansett den nuvarande ordningen böra bestå? Ja, så vidt jag förstår, kommer denna uppfattning icke af några »psykologiska» skäl, såsom står omtaladt, och med hvilka man väl vill bemantla osjelfständig eftergifvenhet, utan, såsom den föregående talaren anmärkte, deraf, att stadsfullmäktige fäst sig vid vissa *praktiska* olägenheter och svårigheter. En praktisk olägenhet är, att det, om val skall ske inom stadsfullmäktiges egen krets, alltid der då måste finnas personer, som äro både villige och skicklige att åtaga sig ordförandeskapet i beredningsutskottet hvarje vecka och hos fullmäktige med hvad dertill hörer. Sådana äro kanske icke så lätta att finna. Det skulle åstadkomma äfven åtskilliga valintriger och dylikt. Detta tror jag vara det skäl, som mest verkat på fullmäktige, och då jag sjelf är af annan åsigt i hufvudfrågan, anser jag det vara fair play att nämna det skälet, i synnerhet som åt detta skäl måste skänkas ett visst erkännande. Men huru högt jag än skattar det, måste jag sätta högre den principiella betydelsen af öfverståthållarnes ställning. I följd af pröfningsrätten är denna en dubbelställning, och det är icke rätt, såsom år 1869 yttrades af den åberopade talaren, att säga, det öfverståthållaren icke handlägger ärendena, då han icke får deltaga i besluten, ty han handlägger ärendena, då han leder förhandlingarna och framställer proposition, och det kan naturligtvis inträffa och har kanske inträffat, att om den formella behandlingen olika åsikter gjort sig gällande, och då får den formella sidan, särskildt om besvär anföres, prövas af den person, som framställer propositionen och sköter, hela den formella ledningen. Detta anser jag för framtiden icke riktigt. Då jag säger *för framtiden*, är det därför, att, huru belåten man än är med det nuvarande tillståndet, det kan vara ovisst, om det i framtiden låter sig göra att finna en person, som med alla öfriga förträffliga administrativa och chefsegenskaper förenar den att vara en förträfflig ordförande.

På grund häraf har jag varit för förändringen, och om det blir votering, kommer jag att rösta för utskottets hemställan.

Herr Walldén: Mot de principiella och teoretiska skäl, som af den föregående högt ärade talaren framlagts för det föreliggande förslaget, skall jag icke göra någon invändning. Jag anser dessa skäl mycket beaktansvärda, särskildt med afseende å den dubbelställning, öfverståthållaren onekligen intager genom den pröfningsrätt i fråga om underställda mål, som enligt min uppfattning i allt för hög grad blifvit öfverståthållaren tilldelad. Jag skall också begagna tillfället att instämma med den föregående talaren deri, att hvad som blifvit taladt om bristande kommunalanda och »psykologiska skäl» såsom förklaring af Stockholms stadsfullmäktiges hållning i denna fråga är fullkomligt ogrundadt.

Men dessutom skall jag be att få något, mer än som skett, betona en omständighet, som berördes af den föregående talaren och som jag anser vara af stor vikt i denna fråga, nämligen att Stockholms stadsfullmäktige, eller den part, saken närmast rör, vid tre särskilda tillfällen, senast för två år sedan, med stor majoritet förklarar sig icke vilja opinera i den rigtning, lagutskottet här angifvit. Och grunden till denna stadsfullmäktiges hållning har onekligen varit den, att fullmäktige funnit sin erfarenhet vittna om, att den nuvarande ordningen medför större fördelar än olägenheter. Det finnes ett gammalt ordspråk, som säger, att den, som bär skon, känner bäst, hvar den tränger. Men om den, som bär skon, känner, att den icke tränger, om han därför icke önskar någon förändring, så frågas, om förändringen ändå bör honom påtvingas.

Skälen, hvarför stadsfullmäktige icke velat lyssna till de inom fullmäktige framställda förslagen till ändring i den af motionären nu yrkade rigtningen, hafva till en del berörts af den föregående talaren. Det är ju mycket möjligt, att deri ingått en tanke på, att det under vissa omständigheter kunde blifva förenadt med svårigheter och kanske obehag att välja ordförande, men jag tror dock icke, att detta varit ett hufvudskäl.

Man har talat om, att öfverståthållarens ordförandeskap hos stadsfullmäktige skulle innebära en så stor inskränkning i den kommunala sjelfverksamhet, som borde tillkomma Stockholm, och det kan ju se så ut på papperet. Jag erkänner, att det skulle taga sig bättre ut, om Stockholms stadsfullmäktige finge sjelf välja sin ordförande. Men jag vågar påstå, att i verkligheten åtnjuter Stockholm lika stor kommunal sjelfverksamhet som någon af rikets öfriga städer. Detta kan ju, såsom lagutskottet antydt, i någon mån bero på personligheten hos de framstående män, som beklädt ordförandeskapet hos stadsfullmäktige, men har säkerligen också i icke ringa mån haft sin grund i den personliga, direkta och konsekutiva samverkan, som eger rum mellan kommunalmyndigheterna och öfverståthållarembetet. Jag tänker härvid icke så mycket på ordförandeskapet i stadsfullmäktige — detta är en rent formel sak, som det icke ligger så mycken vikt på — men väl på ordförandeskapet i beredningsutskottet. Liksom den föregående talaren har jag i många år tillhört beredningsutskottet, och jag har vid många tillfällen funnit, af hvilket verkligt gagn det är, att öfverståthållaren der är ordförande.

Enligt § 33 i förordningen om kommunalstyrelse i Stockholm åligger det beredningsutskottet att med sin uppmärksamhet följa förvaltningen af kommunens angelägenheter i alla rigtningar och till stadsfullmäktige göra de framställningar och förslag, som häraf kunna föranledas, att bereda alla framställningar hos stadsfullmäktige och att se till, att deras beslut blifva verkställda. Öfverståthållaren åter representerar i hvad Stockholm angår stadsmyndigheten, han är chef för polisväsendet, han utfärdar alla dessa ordnings- och helsevårdsföreskrifter, som under namn af polisstadgar så djupt ingripa

*Ifrågasatt
rätt för
Stockholms
stadsfull-
mäktige att
sjelfva välja
sin ordförande.
(Forts.)*

*Ifrågasatt
rätt för
Stockholms
stadsfull-
mäktige att
sjelfva välja
sin ord-
förande.
(Forts.)*

i hufvudstadens lif. Han är chef för uppboördsväsendet m. m. Hvad kan då vara mer praktiskt och gagneligt och bättre ledande till en för staden nyttig samverkan, än att den kommunala och den administrativa myndigheten stå i nära och personlig beröring med hvarandra? Det händer ofta, att i utskottet framställas önskningar, göras anmärkningar, meddelas upplysningar, ofta af vigt för ärendenas följande handläggning. Allt tillgår fritt och otvunget utan skrifverier och formalism och tidsutdrägt. Då man dertill betänker, att här i Stockholm det territoriella området för kommunalmyndighetens verksamhet helt och hållet sammanfaller med det, som är utstakadt för Konungens befallningshafvandes verksamhet, och att många ärenden icke blott äro rent kommunala eller rent administrativa, utan af blandad administrativ och kommunal natur, så måste man ännu mera finna, att en dylik samverkan måste vara till stor fördel för det hela.

Jag tror, att detta betraktelsesätt varit hufvudskälet, hvarför hufvudstadens fullmäktige icke velat lyssna till de inom dem gjorda framställningarna i förevarande rigtning.

Nu svarar man, att det erkännes, att allt detta är godt och bra, men förhållandet bibehålles ju genom att man gifver öfverståhållaren rättighet att infinna sig vid utskottets sammanträden och deltaga i öfverläggningarna, men jag tror icke, att detta blir detsamma. En lagstadgad embetspligt är icke detsamma som en blott rättighet utan motsvarande skyldighet, och då man känner, hvilka sociala pligter äro förenade med öfverståhållarens ställning, kan man hafva anledning antaga, att, om ordförandeskapet bortfaller, det icke blir så ofta, ja, kanske mer och mer sällan, som han infinner sig vid dessa sammanträden. Och när han infinner sig, så blir det, när sådana frågor förekomma, hvilka *han* anser vara af särskild vigt, eller när *han* vill göra någon framställning till utskottet. Men han skulle icke kunna veta på förhand, när under öfverläggningen inom utskottet frågor uppkomme, om anmärkningar gjorts eller upplysningar meddelades, som kunde göra det ur *utskottets* synpunkt önskligt, att han vore närvarande. Jag tror således, att man på förändringen skulle förlora mera, än man skulle vinna.

Det är ytterligare en sak jag skulle vilja tillägga. Jag tror, att motionären i sin prisvärda önskan att värna Stockholms kommunala sjelfstyrelse slagit in på en oriktig stråt, ty efter mitt förmenande är det icke mot öfverståhållarens ordförandeskap han borde hafva vänt sig, utan mot den stränga bestämmelsen om, att med få undantag alla hos stadsfullmäktige behandlade ärenden skola underställas öfverståhållarens pröfning, och det kan icke annat än förvåna, att lagutskottet, då det velat taga den kommunala sjelfstyrelsen i försvar, varit så ofantligt angeläget om, att denna öfverståhållareembetets pröfningsrätt icke måtte på något sätt »neutraliseras», utan bibehållas och bevaras i sin fulla kraft. För min del är jag öfvertygad om, att allt, hvad motionären, och andra med honom, talat om byråkratism och förmynderskap, skulle mycket snarare visa sig berättigadt, om öfver-

ståthållarens ordförandeskap upphäfves, men pröfningsrätten bibehålles, ty då först komme dessa båda myndigheter, den kommunala myndigheten och statsmyndigheten, att stå som två främmande, med hvarandra skriftvexlande magter, af hvilka den ena innehade hvad man med ett förut antygeradt, men nu åter modernt vordet uttryck skulle kunna kalla suzeränitet.

De skäl, jag nu anfört, hafva gjort, att jag inom stadsfullmäktige vid denna frågas afgörande intagit en motsatt ståndpunkt mot herr Törnebladhs, och jag kan icke finna annat, än att dessa skäl fortfarande ega giltighet.

Herr Leman: Då detta ärende förekom i lagutskottet, åtnjöt jag ledighet från riksdagsgöromålen, och jag har därför låtit anteckna, att jag icke deltagit i ärendets behandling, men hade jag detta gjort, skulle jag för visso ställt mig på samma ståndpunkt som utskottets majoritet, och jag ber kammaren vara öfvertygad om, att mina skäl härför icke äro personliga, utan rent principiella. Den princip, jag här vill förfäkta, är den kommunala frihetens och sjelfstyrelsens, ty denna princip anser jag böra i främsta rummet läfdas af den svenska Riksdagen och icke blott af dess Andra, utan äfven af dess Första Kammare. Ser man nu efter, huru i gällande författning om kommunalstyrelse i Stockholm denna princip tillämpats, tror jag, att, om man vill se saken objektivt, man måste erkänna, att principen icke blifvit fullt konsekvent genomförd. Särskildt beträffande verkställighet af kommunalmyndigheternas beslut har såsom regel införts den bestämmelsen, att verkställigheten uppdragits åt myndighet, som står utom den beslutande kommunalmyndigheten.

Med hänsyn till landsbygden har kommunalförfattningen icke uppdragit verkställighet af kommunalstämmas beslut åt särskild administrativ myndighet, utan lemnat detta åt kommunalnämnden. Antagligen ansåg man, då författningen skrefs, att förhållandena på landet alltid skulle förblifva synnerligen enkla, och dessutom hade man väl svårt att finna någon lämplig verkställande administrativ myndighet. Beträffande åter städerna utom Stockholm är föreskrifvet, att verkställighet af stadsfullmäktiges beslut icke sker genom kommunalstyrelsen, utan genom magistraten, som både har formel granskningsrätt öfver dessa beslut och befogenhet att befordra eller icke befordra dem till verkställighet. Detta är precis detsamma som den i Stockholm föreskrifna underställningen af kommunalstyrelsens beslut; ty lika litet som magistraten kan ändra eller blott delvis upphäfva stadsfullmäktiges beslut, lika litet kan öfverståhållaren göra detta. Men i fråga om öfverståhållaren föreskrifves det emellertid, att besluten för att blifva gällande skola af honom *stadfästas*, och såsom en röd tråd genomgår författningen en sträfvan att på Stockholm lägga större administrativa band än på öfriga städer. Enligt landstingsförfattningens ursprungliga lydelse egde Kongl. Maj:t utnämna landshöfding till ordförande i landstinget, men landshöfdingen var icke sjelfskrifven, utan Kongl

*Ifrågasatt
rätt för
Stockholms
stadsfull-
mäktige att
sjelfva välja
sin ord-
förande.
(Forts)*

*Ifrågasatt
rätt för
Stockholms
stadsfull-
mäktige att
sjelfva välja
sin ord-
förande.
(Forts.)*

Maj:t kunde utnämna honom, men också låta bli. Numera kan Kongl. Maj:t icke ens utnämna landshöfdingen till ordförande i landstinget.

Det har redan blifvit påpekadt, att öfverståhållarens ställning är ofri; särskildt är det framhållet i utskottets betänkande, att hans ställning är ofri, då det gäller att vare sig framställa eller vägra proposition, detta derför, att om klagomål skulle anföras öfver hans förfaringsätt, så är det öfverståhållaren sjelf, hvilken såsom embetsman har att pröfva den formella riktigheten af det förfaringsätt, hvilket han såsom stadsfullmäktiges ordförande iakttagit. Detta förhållande måste utöfva tryck åt den ena eller andra sidan, och jag ber att få erinra, att enligt nu gällande instruktion för öfverståhållaren tillkommer denna pröfningsrätt icke öfverståhållarembetet, utan öfverståhållaren ensam. Samma person, som suttit såsom ordförande, då den klandrade åtgärden vidtogs, afgör alltså sedan såsom administrativ embetsman frågan om dess riktighet.

Vidare anholder jag att få erinra, att kommunalförfattningarna tillkommit på administrativ väg. Den komité, som utarbetade lagförslagen, hade icke föreslagit, att öfverståhållaren skulle vara sjelfskrifven ordförande hos Stockholms stadsfullmäktige, utan denna bestämelse tillsattes sedan af regeringen, och min öfvertygelse är, att, om Riksdagen hade haft sin hand med vid författningens tillkomst, Riksdagen icke skulle hafva godkänt, att en administrativ embetsman sattes såsom ordförande i en kommunalstyrelse. Härvid må ock uppmärksammas, att föreskriften om öfverståhållarens sjelfskrifvenhet såsom ordförande för Stockholms stadsfullmäktige tillkom på en tid, då ännu för öfverståhållaren gälde 1791 års instruktion, hvilken utfärdats under enväldets tid. Särskildt tillåter jag mig att påpeka en paragraf i denna instruktion, § 6, hvilken lyder sålunda: »Öfverståhållaren skal veta, vara sin Embetes pligt, at hafva Inspection öfver Staden Stockholm och Malmarne, och vara Stadens och Borgerskapets Förman, hvarvid han först och för allting bör i akt taga huru han efter sin yttersta kraft och förstånd kan hålla des Invånare uti pligtig hörsamhet, råttådighet, tjenstvillighet och devotion emot Hans Kongl Maj:t och Sveriges Krono, och så mycket honom tilstår, förmera och styrka dem til godo, och uppehålla det helsosamma förtroende, som Herre och Undersåtare emellan vara bör.»

Häraf framgår, att enligt den uppfattning, som ännu förefans på 1850- och 60-talen, öfverståhållaren borde vara ett slags personlig länk mellan Hans Maj:t Konungen och Stockholms stads inbyggare. Och detta förklarar, att regeringen i kommunalförfattningen för Stockholm införde bestämmelsen om att öfverståhållaren skulle vara ordförande hos stadsfullmäktige. Detta skäl torde dock icke numera kunna ega någon giltighet.

Man har påstått, att, om man borttager öfverståhållarens sjelfskrifvenhet som ordförande, det kunde blifva svårt att få dugliga ordförande hos stadsfullmäktige i Stockholm, men då inga befogade

klagomål framstälts angående svårighet att erhålla lämpliga stadsfullmäktigeordförande i Sveriges öfriga städer, der man har så mycket trängre kretsar att välja inom än i Stockholm, så torde det vara klart, att i Stockholm svårigheten skall blifva ingen. Jag vill härvid erinra, att i öfriga städer magistratsledamöter icke få väljas till stadsfullmäktige och att man sålunda der ofta saknar tillgång till jurister bland fullmäktige. Här i Stockholm, der så väl magistratspersoner som nästan samtliga i Stockholm boende högre och lägre embetsmän deremot få inväljas i stadsfullmäktige, borde det väl allra minst kunna bli tal om brist på personer, hvilka kunna vara dugliga ordförande.

Att Stockholms stadsfullmäktige uttalat sig mot en förändring af det nuvarande förhållandet, är ju sant, men såsom förklaringsgrund härför kan ju gälla, att de varit så nöjda med den personliga ledning, de åtnjutit, att de därför icke önskat någon förändring. Dock må erinras, att, då omröstningen hos stadsfullmäktige är öppen, det för mången stadsfullmäktig kan hafva varit obehagligt att yppa en åsigt, som lätt kunnat få utseendet af att vara betingad af personliga skäl. Enligt min uppfattning torde det ock vara visst, att om kommunalförfattning för Stockholm nu skulle antagas, så skulle ingen — hvarken regering eller Riksdag — ens ifrågasätta, att en administrativ embetsman skulle fungera såsom stadsfullmäktiges sjelfskrifne ordförande.

Jag tillåter mig yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Bremberg: Då jag anser, att utskottet haft fullgiltiga skäl för sitt förslag, ber jag att få yrka bifall till detsamma. Jag anser, att Stockholms stadsfullmäktige böra hafva samma rättighet som fullmäktige i hvilken annan stad i Sverige som helst att få utse sin ordförande inom sig. Likaså skola ju också landstingens vice ordförande numera utses inom landstingen. Man har invändt, att denna fråga fallit hos stadsfullmäktige sjelfve, men jag antager, att det mest berott på grannlagenhetshänsyn till öfverståthållaren, att stadsfullmäktige icke velat rösta för hans aflägsnande från ordförandeskapet hos dem. Och i hvarje fall kan jag icke anse lämpligt, att, såsom förhållandet nu är med öfverståthållaren, samma person, hvilken ledt stadsfullmäktiges förhandlingar, sedermera skall såsom embetsman pröfva deras beslut.

På grund af dessa skäl får jag, såsom nämndt, yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Almström: På grund af min erfarenhet från 16 års tjänstgöring såsom stadsfullmäktig i Stockholm, under hvilken tid jag i 13 år hade förtroendet att sitta i beredningsutskottet, ställer jag mig ovilkorligen på reservanternas sida. Vid de tillfällen, då liknande förslag förekommit hos stadsfullmäktige, hafva dessa förslag alltid blifvit med stor majoritet förkastade. De fördelar, den nuvarande anordningen medför, hafva blifvit så tydligt och utförligt utvecklade af herr Walldén, att jag icke behöfver lägga något ytterligare till

*Ifrågasatt
rätt för
Stockholms
stadsfull-
mäktige att
sjelfva välja
sin ord-
förande.
(Forts.)*

*Ifrågasatt
rätt för
Stockholms
stadsfull-
mäktige att
sjelfva välja
sin ord-
förande.
(Forts)*

hvad han härom sagt. Beträffande det af en talare framförda påståendet, att den kommunala sjelfstyrelsens princip skulle kränkas derigenom, att Stockholms stadsfullmäktige i förevarande hänseende intoge en annan ställning än motsvarande korporationer inom öfriga delar af landet, så vill jag deremot anmärka, att det torde vara stadsfullmäktige sjelfva, som kunna bäst afgöra, huruvida deras ställning är ofördelaktig eller icke. Enligt mitt förmenande skulle den ifrågasatta förändringen af den nuvarande anordningen medföra ganska betydande olägenheter i praktiskt hänseende, icke minst därför, att, såsom redan påpekats af herr Walldén, ordföranden hos stadsfullmäktige genom sitt åtföljande ordförandeskap i beredningsutskottet redan der har tillfälle att sätta sig in i de ofta mycket viktiga ärenden, som sedan skola underställas hans pröfning. Detta tillfälle skulle icke i samma grad stå honom till buds, om han endast hade tillträde till utskottets förhandlingar utan att behöfva såsom dess ordförande taga en grundligare kännedom om de förekommande ärendena.

Då stadsfullmäktige upprepade gånger och med stor majoritet afböjt förslagen i denna fråga, så vore det väl också mycket besynnerligt, om Riksdagen skulle påtvinga dem en rättighet, som de sjelfve icke anse vara någon fördel.

Jag ber att få yrka afslag till utskottets hemställan och bifall till reservationen.

Herr von Friesen: Jag instämmer med herr Törneblad och har blott några ord att tillägga till hvad han anfört.

Enligt min uppfattning skulle det äfven ur praktisk synpunkt vara fördelaktigt, om öfverståhållaren vore fri från ordförandeskapet hos stadsfullmäktige, med rättighet för honom att deltaga i öfverläggningarna, men ej i beslutet. För närvarande har han väl, ehuru ordförande, lagligen rätt att yttra sig under öfverläggningarna, men hans ställning såsom ordförande är af den grannliga natur, att den nästan tvingar honom till tystnad, ty när han yttrar sig, blir hvad han säger nödvändigtvis mer än ett blott yttrande, det blir ett slags diktamen. Erfarenheten visar också, att öfverståhållaren ytterst sällan deltagar i stadsfullmäktiges öfverläggningar. Under den tid, jag varit stadsfullmäktig, har det skett endast två gånger, och då icke vidare betydande frågor. Sutte öfverståhållaren deremot fri från ordförandeskapet, men med rätt att deltaga i öfverläggningarna, skulle han i dessa mycket mer verksamt än nu kunna inlägga sin sakkunskap och sitt intresse för hufvudstadens angelägenheter.

Man har vidare anfört öfverståhållarens ordförandeskap i beredningsutskottet, der han skulle hafva så mycket att göra, och sagt, att vore han ej ordförande, skulle han icke alls gå dit, men jag tror, att en intresserad öfverståhållare skulle ändå begagna sig af tillfället att deltaga i beredningsutskottets förhandlingar lika mycket som nu, hvaremot den skilnaden skulle ega rum, att han vore obunden

af sitt ordförandeskap, hvilket alltid enligt sakens natur måste vara af något generande beskaffenhet.

Vidare har det blifvit sagdt, att om stadsfullmäktige skulle sjelfve välja sin ordförande, skulle härigenom vållas mycket split och strider. Men split och strider kunna ju alltid följa med den kommunala sjelfstyrelsen, och jag tror icke, att det i detta afseende skulle blifva värre här än på andra ställen. Stockholms stadsfullmäktige äro nog praktiska män, och de skulle säkerligen utan svårighet kunna inom sig finna en så kvalificerad ordförande, att alla skulle kunna enas om honom eller åtminstone erkänna hans lämplighet. Kommunal sjelfstyrelse medför visserligen, att olika meningar alltid kunna komma att råda om hvem som bör blifva ordförande, men den saken kan väl icke betyda så mycket.

Också har här framhållits, att stadsfullmäktige sjelfva med förkrossande majoritet uttalat sig mot förslag om upphörande af öfverståhållarens ordförandeskap. Men är det då så nödvändigt, att saken utgår från stadsfullmäktige? Och hvad kan hafva afhållit dem från att uttala sig för en förändring? Icke blott, att de anse det nuvarande förhållandet bra, utan äfven grannlagenhetsskäl. Då de hafva en så utmärkt ordförande, hafva de ej velat, att en fråga sådan som denna skulle kunna ens misstänkas vara en personlig fråga, som vittnade om, att de icke särdeles hölle på sin öfverståhållare. Detta är nu ett skäl för stadsfullmäktige, men Riksdagen kan naturligtvis här såsom i alla andra lagfrågor pröfva saken fullt objektivt. Från Riksdagen kommer frågan icke såsom någon sensationsfråga. Vore den en sensationsfråga, skulle jag icke här yttrat mig i den. Äfven jag påstår, att den ordförande, vi stadsfullmäktige nu hafva, är utmärkt, och därför att vår nuvarande ordförandes förmåga är höjd öfver mitt beröm, kan jag här lugnt tala för lagutskottets förslag, ty äfven han sjelf vet väl, att detta icke från min sida innebär det ringaste personliga underkännande.

Jag ber att få instämma i lagutskottets förslag.

Herr Ljungberg: Jag ber att få yrka bifall till utskottets förslag.

Det kraftigaste och mest upprepade skälet, som hörts från motståndans talare, har varit det, att stadsfullmäktige sjelfva icke framkommit med något förslag i denna riktning, utan tvärtom låtit alla sådana förslag falla. Detta förhållande synes dock mig tala allra mest för en ändring i den nuvarande anordningen, emedan, efter hvad jag tror, det varit just af grannlagenhetsskäl samt med hänsyn till öfverståhållarens ställning och på grund af det inflytande han utöfvar, som dylika förslag icke bifallits och kanske ej heller någonsin komma att bifallas af stadsfullmäktige. Det är från Riksdagen, denna reform skall utgå, om det skall blifva något af dermed. Det vore väl också orimligt att allt framgent låta den inkonseqvensen kvarstå, att i alla andra rikets städer, som hafva stadsfullmäktige, desse sjelfva

*Ifrågasatt
rätt för
Stockholms
stadsfull-
mäktige att
sjelfra välja
sin ord-
förande.
(Forts.)*

*Ifrågasatt
rätt för
Stockholms
stadsfull-
mäktige att
sjelfva välja
sin ord-
förande.
(Forts.)*

välja sin ordförande, under det att fullmäktige i hufvudstaden Stockholm i detta afseende skola anses omyndige.

Vidare är det ju en stor inkonsequens, att öfverståthållaren icke får vara *ledamot* af stadsfullmäktige, men väl deras *ordförande*, och den ledning, han i denna egenskap utöfvar öfver stadsfullmäktiges förhandlingar, är verkligen så betydande, att jag hört stadsfullmäktige förklara, att det hos dem vore i allmänhet omöjligt att genomföra något förslag, som öfverståthållaren ej gillade. Detta förhållande torde visa, att hans inflytande är något för stort.

Då jag sålunda anser, att goda och tungt vägande skäl tala för upphäfvande af öfverståthållarens sjelfskrifvenhet såsom stadsfullmäktiges ordförande, får jag yrka bifall till lagutskottets förslag.

Herr Östberg: Herr talman! Äfven jag ber att få understödja den mening, som här först framfördes af herr Törneblad. Man har deremot hufvudsakligen anført, att Stockholms stadsfullmäktige icke en, utan flere gånger afslagit likartade förslag, då de blifvit väckta inom fullmäktige. Men hvad bevisar väl detta? Jo, att förhållandena praktiskt utvecklat sig så, att något behof af ändring icke gjort sig gällande. Men ett sådant resonnement som att därför någon ändring ej bör ske är enligt min uppfattning ganska svagt gent emot de principiella skäl för en förändring, som onekligen här förefinnas.

Man har vidare anmärkt, att, då öfverståthållaren deltagar icke blott i stadsfullmäktiges, utan äfven i beredningsutskottets öfverläggningar och beslut, arbetet genom hans deltagande blir i hög grad underlättadt. Jag är fullkomligt öfvertygad om, att detta är riktigt, och förhållandet har också gjort, att stadsfullmäktige icke önska någon förändring i den närvarande anordningen. Men man bör äfven se saken från den andra sidan. Det är klart, att Stockholm kan få öfverståthållare, som icke underlätta stadsfullmäktiges och beredningsutskottets arbeten på samma sätt, som nu under en lång tid varit fallet; det kan hända, att öfverståthållaren i stället för att underlätta arbetena gör dem mera tunga och försvårar dem.

Jag anser, att man måste erkänna de principiella skäl, som framstälts af lagutskottet, då det säger, att de nuvarande förhållandena strida mot den för Sveriges kommuner gällande sjelfstyrelseprincipen och att de äro egnade att förrycka den ställning, som enligt sakens natur den administrativa myndigheten bör intaga gent emot den kommunala representationen. Förhållanden kunna ju inträffa, då den sjelfskrifne ordföranden lägger band på stadsfullmäktige, liksom å andra sidan då öfverståthållarens ordförandeskap hos stadsfullmäktige kommer att lägga ett starkt tvång på hans sjelfständighet, då han har att pröfva fullmäktiges beslut. För mig ställer sig saken så, att visserligen intet för närvarande direkt påkallar ändring och att det utan olägenhet kan anstå med förändringen ett eller annat år, men

då de principiella skälen äro så tydliga, kan jag icke annat än förena mig i yrkandet om bifall till lagutskottets förslag.

Rop på proposition hördes nu.

Herr Fränckel: Blott ett par ord. Den siste talaren sade, att man borde bereda Stockholm sjelfstyrelse. Det gör man väl bäst, om man låter Stockholm styra sig sjelft. Hvarken den talaren eller någon annan, som uppträdt för lagutskottets förslag, har kunnat framvisa någon olägenhet af den nuvarande anordningen, som kunnat gifva anledning att här upptaga ett förslag, som jag tror Stockholms stadsfullmäktige, i fall det skall framställas, helst skulle vilja komma med sjelfva.

Till de skäl, som här framförts för reservationen, har jag endast det att tillägga, att jag tillhört Stockholms stadsfullmäktige i tjugutvå år, deraf jag suttit sjutton i beredningsutskottet, och jag har den bestämda erfarenheten, att det är icke ensamt för Stockholms stadsfullmäktige och Stockholms kommun, som öfverståhållarens ordförandeskap är fördelaktigt, utan det är äfven fördelaktigt för öfverståhållaren sjelf, och jag är öfvvertygad, att han kan derom lemna den bästa upplysningen.

Jag yrkar afslag å utskottets förslag.

Efter det öfverläggningen ansetts härmed slutad, gjorde herr vice talmannen i enlighet med de yrkanden, som derunder förekommit, propositioner, först på bifall till hvad utskottet i föreliggande utlåtande hemställt samt vidare på afslag derå, och förklarade sig anse den senare propositionen vara med öfvervägande ja besvarad.

Votering begärdes, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och anslogs en omröstningsproposition af följande lydelse:

Den, som bifaller, hvad lagutskottet hemställt i sitt utlåtande n:o 25, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslås utskottets hemställan.

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

Ja — 23;

Nej — 55.

Justerades två protokollsutdrag för denna dag.

*Ifrågasatt
rätt för
Stockholms
stadsfull-
mäktige att
sjelfva välja
sin ord-
förande.*
(Forts.)

Fredagen den 16 Mars.

På framställning af herr vice talmannen beslöts, att de ärenden, som denna dag bordlagts första gången, skulle sättas främst på föredragningslistan till nästa sammanträde.

Kammaren åtskildes kl. 4,37 e. m.

In fidem
A. v. *Krusenstjerna*.

Fredagen den 16 mars.

Kammaren sammanträdde kl. 2,30 e. m., och dess förhandlingar leddes af herr vice talmannen.

Justerades protokollet för den 9 i denna månad.

Upplästes följande ingifna läkareintyg:

Att ledamoten af Riksdagens Första Kammare, kontraktsprosten d:r *P. Sörensson* i följd af brott å venstra underbenet är tills vidare hindrad att fullgöra sina riksdagsmannaaåligganden, intygas.

Kongl. serafimerlasarettet den 13 mars 1900.

John Berg.
Professor.

Vid föredragning af ett från Andra Kammaren ankommet protokollsutdrag, n:o 128, med delgifning af nämnda kammares beslut öfver dess tillfälliga utskotts utlåtande n:o 4, i anledning af väckta motioner om indragning till statsverket af de s. k. marketenteri- och lägerkassornas inkomster m. m., beslöt Första Kammaren hänvisa detta ärende till sitt tillfälliga utskott n:o 2.

Föredrogos, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran statsutskottets den 14 innevarande månad bordlagda utlåtande och memorial n:is 5 och 30—31.

Justerades ett protokollsutdrag för detta sammanträde, hvarefter kammaren åtskildes kl. 2,34 e. m.

In fidem
A. v. *Krusenstjerna*.
