

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1901.

Första Kammaren.

N:o 14.

Lördagen den 9 mars.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Justerades protokollet för den 2 i denna månad.

Anmälades och bordlades lagutskottets utlåtanden:

n:o 24, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t i fråga om upphäfvande af dödsstraffet; och

n:o 25, i anledning af väckt motion angående ändring i föreskrifterna om villkoren för lagfarts erhållande.

Föredrogs och hänvisades till bankoutskottet den af herr *Boström, Filip*, nästlidne dag afgifna och då bordlagda motion, n:o 38, angående ändring af §§ 41 och 42 i lagen för Sveriges riksbank den 12 maj 1897.

Vid förnyad föredragning af konstitutionsutskottets den 6 och 8 innevarande månad bordlagda utlåtande n:o 1, i anledning af väckt motion med förslag till ändring af § 16 riksdagsordningen, biföll kammaren hvad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Föredrogs å nyo och företogs punktvis till afgörande statsutskottets den 6 och 8 i denna månad bordlagda utlåtande n:o 37, i anledning af ej mindre Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar om inrättande af nya tjänster vid statens jernvägar samt om löneförbättring för vissa grupper af den derstädes anställda personalen än äfven inom riksdagen väckta motioner i sistnämnda hänseende.

Punkten 1.

Grefve Hamilton: Herr grefve och talman, mina herrar! Obestridligt torde vara, att vårt jernvägsnät haft ett mäktigt

*Inrättande af
nya tjänster
vid statens
jernvägar.*

*Inrättande af
nya tjänster
vid statens
jernvägar.*

(Forts.)

inflytande på vårt lands utveckling och fortfarande är af stor betydelse för vår handel och våra näringar samt för skapande af nya skatteobjekt; men just på grund af jernvägarnes stora betydelse är det af nöden att se till, att de, i likhet med hvad som eger rum vid post, telegraf och telefon, skötas på ett mönster gilt sätt. Vi lära väl icke heller hafva någon anmärkning att framställa mot vår genomgående persontrafik; våra snälltåg äro af den beskaffenhet, att äfven utländingar afundas oss dem. Men deremot lemnar vår lokaltrafik mycket öfrigt att önska. Den, som t. ex. inträffar vid någon af de skånska jernvägsknutarne, Eslöf eller Hessleholm, och från de enskilda jernvägarnes persontåg nödgas öfvergå på statens blandade tåg, hvilka äro afsedda att förmedla lokaltrafiken, kommer snart under fund med skillnaden såväl i snabbhet som i bekvämligheter för passagerarne. Anledningen härtill får väl sökas deri, att jernvägsstyrelsens trafikafdelning envisas med att sammanföra person- och godstrafik, oaktadt de enskilda jernvägarne visat, att det är förenligt såväl med passagerarnes som jernvägens egna ekonomiska intressen att dela denna trafik.

Men bekvämligheten för passagerarne är en bisak; det finnes en annan fråga af vida större vikt, som rör godstrafiken, nemligen öfverenskommelserna mellan statsbanorna och de enskilda jernvägarne beträffande direkt befordran af gods, eller den så kallade samtrafiken. Der finnas bestämmelser, som äro föråldrade och menligt inverka på en sund trafik. Man skulle kunna tänka sig, att när en ort eller ett samhälle nedlägger stora kostnader för att få en förbättrad trafikled, borde detta samhälle komma i tillfälle att åtnjuta alla fördelar af sina stora uppoffringar; men så är ingalunda fallet, ty kongl. jernvägsstyrelsens trafikafdelning är af annan mening. I allmänhet föreskrifver den, att om icke en trafikant vill underkasta sig besvärligheterna med en omexpediering af sitt gods, skall detta gå den äldre och längre vägen. Jag skall be att få anföra ett exempel. Karlskrona stad hade förr sin trafikförbindelse med de skånska städerna öfver Vexjö—Alfvesta. Genom anläggningen af Blekinge kustbana blef förbindelsen mellan Karlskrona och Skåne minskad med cirka 70 kilometer. Hvad vore då naturligare, än att karlskronaborna skulle ha rätt att sända sitt gods på den kortare vägen mot samma afgift per kilometer som på den äldre och längre vägen och mot åtnjutande af en fallande taxa, men så är ingalunda förhållandet. Jernvägsstyrelsens trafikafdelning föreskref, att, på grund af dessa afvita samtrafikbestämmelser, godset skulle gå den längre vägen. Är det nu icke orimligt, att karlskronaborna, oaktadt de af dem gjorda uppoffringarne, skola onödigtvis betala frakt å 70 kilometer för gods till utlandet och de skånska städerna? Är det icke ett slöseri med arbetskraft och materiel, att godset skall göra denna lustresa på 70 kilometer? Hvad skulle man säga, om det t. ex.

föreskrefs, att gods från Stockholm till Göteborg skulle skickas via Jönköping och Nässjö; vore det icke löjligt? Lika löjligt är emellertid det fall, som af mig anfördes.

Man har sagt, att jernvägsstyrelsen är så upptagen af arbete, äfven i distrikten, att den icke har tid att sysselsätta sig med att rätta dessa missförhållanden. När nu Riksdagen förmodligen kommer att bevilja här ifrågasatta anslag för ökande af jernvägsstyrelsens, särskildt taxebyråns och distriktens arbetskrafter, vågar jag, samtidigt med att jag yrkar bifall till utskottets förslag, uttala den förhoppning, att det skall blifva tillfälle att rätta dessa missförhållanden. Jag har velat bringa saken på tal inom kammaren för att derå fästa såväl kammarens som herr statsrådet och chefens för kongl. civildepartementet uppmärksamhet; och jag är öfvertygad, att när han får sin uppmärksamhet rigtad på densamma, skall han, som visat så stort intresse för landets kommunikationsväsen och nedlagt ett så vackert arbete på densamma, se till, att de af kongl. jernvägsstyrelsens trafikafdelning meddelade bestämmelser icke framgent utgöra ett trafikhinder.

Herr talman! Jag anhåller om bifall till utskottets förslag.

Herr Wester: Herr grefve och talman! Då den senaste omorganisationen af jernvägsförvaltningen genomfördes och denna fördelades på fyra trafikdistrikt, yttrade Riksdagen i sin skrifvelse till Kongl. Maj:t, att detta vore ett försök. Men om Riksdagen, såsom väl är gifvet, i dag antager hvad statsutskottet här föreslagit, är det icke längre ett försök, utan då är denna organisation genomförd och fastslagen. Innan detta sker, ber jag emellertid att få yttra några ord och dervid särskildt beröra, huru denna organisation verkat under den korta tid af tre år, sedan den genomfördes. Om jag nu icke kan strö rosor öfver densamma, skall jag icke heller använda några törnen i mitt tal.

Den jernvägskomité, som föreslog denna organisation, sade i sitt betänkande — och detta understruket — att förutsättningen för en fördelning af förvaltningen på trafikdistrikt vore den, att distrikten blefve stora, ty annars blefve denna apparat för tung och för dyrbar. Detta oaktadt stå vi redan inför ett förslag att öka dessa trafikdistrikt till sex, hvilket antal statsutskottet dock, klokt nog, vill nedsätta till fem. För att nu bedöma, huru denna organisation verkat, nödgas jag lemna några statistiska uppgifter.

Jernvägstrafiken vid statens jernvägar förededde, kan man säga, en normal och god utveckling ända till år 1897, då en förändring inträdde. Till dess följde trafikinkomst och nettoinkomst hvarandra stadigt uppåt, men när man hinner fram till år 1897, börjar en afvikelse. Trafikinkomsten i dess helhet ökas visserligen fortfarande, men nettoinkomsten sjunker år från år. Den grafiska tabellen visar, att man kommit in på ett sluttande plan, som under sista året blifvit allt mera sluttande. Trafikinkomsten var under

*Inrättande af
nya tjänster
vid statens
jernvägar.
(Forts.)*

*Inrättande af
nya tjänster
vid statens
jernvägar.*

(Forts.)

nettobehållningen endast 2,900 kronor per kilometer. Det var den största trafikinkomst, som någonsin förekommit vid de svenska statsbanorna, då deremot nettoinkomsten var bland den minsta sedan många år tillbaka. Nu kan man härvid säga, att de ökade stenkolsprisen i hög grad inverkat och reducerat behållningen; men det skälet är icke till fyllest i detta fall. Ökningen af stenkolspriset representerade omkring 1,700,000 kronor för sista året och höjde omkostnaderna för jernvägstrafiken med ungefär 450 kronor per kilometer, men omkostnaderna i sin helhet ha på de sista tio åren ökats med 3,500 kronor per kilometer; och alltså spela dessa 450 kronor mycket liten rol. Det skulle i statistiskt hänseende vara mycket att säga i denna fråga, men jag vågar icke upptaga kammarens dyrbara tid dermed. Nu får man naturligtvis icke skjuta skulden för dessa förändrade ogynsamma förhållanden ensamt på den nya organisationen — långt derifrån. Det är de otaliga blix- och lyxtågen, som nu skickas ut så tätt efter hvarandra, att man snart behöfver dubbelspåriga banor — det är de, som med blixstens snabbhet sluka trafikinkomsterna, men organisationen har också del i detta. Det står nemligen i instruktionen, att distriktschefen skall fästa särskild uppmärksamhet vid att öka inkomsterna och minska utgifterna; men detta har gått i alldeles motsatt riktning, sedan organisationen genomfördes. Jag vill, som nyss sades, icke hänföra detta ensamt till organisationen, men den kan ju dervid hafva varit en bidragande omständighet. Ett fel i denna organisation måste alltid anses vara, att man lemnat trafiksektionerna allt för liten magt i sin hand, och att därför en mängd småfrågor måste upptaga de stora afdelningarnes tid.

Jag inser mycket väl, att, såsom den siste ärade talaren framhöll, statens jernvägars främsta uppgift måste vara att söka utveckla och förkofra landets näringslif i alla riktningar, men man får därför icke lemna den ekonomiska sidan alldeles å sido, då de gäller en så stor sak, på hvilken svenska staten nedlagt 400,000,000 kronor, till större delen lånade från utlandet, hvilka numera icke gifva någon ränta att tala om, kanske möjligen en procent på det hela. Det förelägges inom kort Riksdagen nya, stora, viktiga frågor att lösa; och det har, på tal om dessa, från många håll så inom som utom Riksdagen, vid möten och i pressen framställts den frågan: har landet råd till de uppoftningar, som här för kräfras? Ja, det är en mycket viktig fråga, om landets ekonomiska ställning ger det kraft att bära de utgifter, som vänta detsamma; men när så är, bör man beakta, att statens jernvägar kunna lemna en helt annan inkomst, än hvad under de tre sista åren varit händelsen.

Jag skall icke längre upptaga kammarens tid; något yrkande har jag i denna fråga icke att göra.

Herr Tamm, Hugo: Då intet annat yrkande vid denna punkt gjorts än om bifall till utskottets hemställan, kunde det vara öfverflödigt att yttra något i anledning af hvad här blifvit anfördt, men jag anser mig dock böra här yttra några ord.

Det är icke på distriktsindelningen, synes det mig, man bör lägga skulden för det förhållande, som klandrades af den siste talaren. Jag tillåter mig understryka, hvad han ock nämnde, att när Riksdagen år 1897 fattade beslut i frågan, innehöll detta, att distriktsindelningen skulle vara ett *försök*, men i hvilket hänseende? Jo, i det hänseendet, huruvida man ville fortfara med distriktsindelningen eller återgå till den centralisering, som förut varit rådande, då styrelsen här i Stockholm hade, så att säga, hela ledningen. Men att redan nu, efter endast tre år, göra en omkastning, torde icke vara lämpligt. Man har onekligen ännu för liten erfarenhet i detta stycke, och det gäller därför att hjälpa sig fram ännu någon tid för att ge fair play åt denna distriktsindelning. Det är detta, som varit bestämmande för utskottet.

Då utskottet vid en noggrann pröfning af distriktsindelningen, sådan den nu i verkligheten förefinnes, erfarit, dels att nu finnes, utom de fyra distrikten, så att säga, ett halft i Norrbotten, dels halfmesyren, att den icke arbetat fördelaktigt, har utskottet redan häraf ansett sig icke böra afslå det kongl. förslaget, och då dessutom, som alla veta, år 1902 der uppe tillkommer en stor bansträcka med en alldeles säregen trafik, var det väl allt skäl att låta öfre Norrland bilda ett sjelfständigt distrikt och icke, som hittills, ett halft. Utskottet har därför, så att säga, ökat på med ett halft distrikt, men grunden dertill har allenast varit den nu angifna, och utskottet har alltså häfdat samma uppfattning som den föregående talaren, att man ej i detta hänseende bör gå längre, än som är alldeles nödvändigt. Man har behållit den gamla indelningen för mellersta och södra Sverige för att der låta försöket fortgå ännu någon tid, innan man skrider till ett bestämdt afgörande. För min del är jag tveksam, hvad härvid skall vara det bästa, men det må framtiden utvisa.

Jag tror således, att utskottet sökt, i hvad på det berott, handla i enlighet med de af den siste talaren uttryckta önskningsar. Då han icke framställt något yrkande, tillåter jag mig yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Fränckel: Herr grefve och talman, mina herrar! Den förste ärade talaren på kristianstadsbänken kastade sig in på ett ämne, som icke rätteligen hör hit; och han gjorde ej heller något yrkande i afseende å det förslag till utvidgad organisation af statens jernvägsförvaltning, som utskottet för sin del tillstyrkt. Men han berörde den frågan, huruvida jernvägsstyrelsen handhade samtrafiken på ett fördelaktigt sätt — han nämnde ej för hvem han ville, att det skulle vara fördelaktigt. Så vidt jag har mig

*Inrättande af
nya tjänster
vid statens
jernvägar.
(Forts.)*

*Inrättande af
nya tjänster
vid statens
jernvägar.*

(Forts.)

bekant, har emellertid jernvägsstyrelsen handhaft samtrafiken på ett för hela landet lyckligt sätt; och på grund af koncessionernas beskaffenhet har hela denna samtrafik tillkommit på det rena aftalets grund, icke genom band i någon form. Nu synes emellertid den ärade talaren vara af den uppfattning, att hvar gång det kommer till en liten banbit, anser han, att jernvägsstyrelsen bör ändra samtrafikaftalen till förmån för den nya banbiten. Men jag tror, att i de särskilda fall, då så beskaffade förhållanden kommit under pröfning, har såväl från jernvägsstyrelsens som de enskilda jernvägarnes sida tillbörlig hänsyn tagits äfven till den nytillkomna banan. Men redan i de vilkor, som af Kongl. Maj:t och Riksdagen fastställts för koncession å nya bansträckor, ligger ju den uppfattningen, att man så mycket som möjligt skall tillse, att icke den nya banan tager för mycket trafik från de redan existerande; och skulle så ej här vara fallet, skulle detta således bero derpå, att den, så att säga, missnöjda banan fått koncession å i viss mån andra vilkor än dem, Riksdagen uppställt.

Jag tror det vore mycket olyckligt, om i ett land som vårt, der privatbanor finnas spridda öfver hela riket, man refve sönder hela detta stora och viktiga samtrafikaftal på grund af en eller annan ojemnhet. Och jag tror det vore orätt, om man läte ett sådant yttrande passera som det, den ärade talaren fälde, då jag är öfvertygad, att i det antydda fallet jernvägsstyrelsen söker tillgodose icke så mycket sitt eget intresse som just det allmänna samtrafiksintresset.

Grefve Hamilton: Den siste ärade talaren tyckes hylla den grundsatsen, att patienten är till för att aflöna läkaren. Jag har nu en helt annan uppfattning och anser jernvägarne vara till för att tillgodose trafikanterna. Jag har icke alls talat om annat, än att jag anser trafiken böra gå den kortaste och billigaste vägen. Då jernvägarne äro till för att utveckla och höja landets industri och näringar, är det af föga betydelse, om trafiken går öfver en banbit eller en annan; men jag påstår och vidhåller, att det är orimligt, då jernvägsstyrelsens trafikafdelning leder samtrafiken på vägar, som äro betydligt längre och dubbelt kostbarare, än de borde och behöfde vara.

Jag vidhåller således hvad jag yttrat, och vågar hoppas, att, då styrelsen får tillräckligt med arbetskrafter, den låter afhjelpa dessa missförhållanden, så att äfven trafikanterna tillgodoses.

Sedan öfverläggningen förklarats härmed slutad, biföll kammararen hvad utskottet i förevarande punkt hemställt.

Punkten 2.

Utskottets hemställan bifölls.

Föredrogs å nyo och företogs punktvis till afgörande statsutskottets den 6 och 8 innevarande mars bordlagda utlåtande n:o 38, i anledning af Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag till nya byggnader och anläggningar samt ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade jernvägar äfvensom till fortsättande af statens jernvägsbyggnader.

Punkten 1.

Mom. a).

Lades till handlingarna.

Mom. b).

*Anslag till
nya byggnader och anläggningar
vid statens
jernvägar.*

Herr von Möller: Herr talman! Jag ber att få till utskottet frambära mitt vördnadsfulla tack för denna »*första gradens varning*», som utskottet i år utdelat. Jag tror, att man icke på länge sett en så pass amper tillrättavisning som den, vederbörande här fått, och jag hoppas, att denna måtte verka, men på samma gång ber jag att få erinra derom, att det ju alltid finnes ett litet steg mellan hoppet och *tron* här i verlden.

Sedan skall jag be att få taga fram några siffror, som förekomma här i betänkandet, som exempel på det efter min mening oerhörda slöseri, som bedrifves vid statens byggnadsverksamhet, och att således ingen måtte upptaga det, att jag förbigår flera poster, som ett gillande.

Vi ha här till att börja med ett boställshus vid Billesholms grufva, beräknadt att kosta 52,600 kronor och afsedt att inrymma 14 rum och 12 kök, således mera än 2,000 kronor för hvarje rum eller kök. Detta synes mig vara väl mycket.

Vi gå så öfver till Ormatorp, der ett boställshus föreslås för 17,000 kronor. För jemförelsens skull får jag då nämna, att i 1898 års statsverksproposition beräknades boställshuset vid Skottorps station å Vestkustbanan till 11,500 kronor. Detta hus kostade sedan 13,700 kronor, hvaraf för grund och källare omkring 3,500 kronor. Ett dylikt hus vid Båstad har gått till 13,430 kronor, hvaraf kostnaden för grund och källare 4,030 kronor. Ytterligare tillkommer naturligtvis frakten för byggnadsmaterial, som ju styrelsen — af hvilka skäl känner jag icke — aldrig beräknar. Sjelffrakterna krediteras nemligen aldrig trafikafdelningen; den gör arbetet gratis åt banafdelningen, under det att denna för bevakningstjänst och hjälp vid stationerna alltid låter debitera trafikafdelningen, hvilket synes mig vara ett missförhållande. Vid kostnadsberäkningar blir det omöjligt att få exakta belopp, ty till de siffror, som finnas upptagna, bör ju alltid läggas kostnaden för frakten, och denna uppgår till afsevärda summor. Se vi nu t. ex. på ett

*Anslag till
nya byggnader
och anläggningar
vid statens
jernvägar.*

(Forts.)

af de boställshus, som jag nyss nämnde, så finna vi, att grunden och källaren äro byggda af kilad och fogad granit med mera än alnstjocka murar. Man skulle snarare kunna tro, att det vore fråga om en kyrkobyggnad än om ett envåningshus. Källaren kunde mycket väl byggas fristående och blefve då icke på långt när så dyr. Siffror som dessa få icke förbises.

Nu har jernvägsstyrelsen beräknat boställshuset vid Ormastorp till 17,000 kronor, men, i all rimlighets namn, hur har den, när alla materialpris fallit, fått upp detta belopp med 3- å 4,000 kronor mera, än hvad de förutnämnda husen kostat?

Sedan ha vi ekonomihusen vid Vestraby, Kattarp etc. å 2,900 kronor. Äfven här är det mig en gåta, huru man skulle kunna göra af med så mycket penningar på ett sådant sätt till så små byggnader.

Gå vi sedan öfver till Bräcke, så finna vi, att jernvägsstyrelsen, i stället för att uppföra det boställshus, till hvilket Riksdagen förut anslagit 44,000 kronor, föredragit att inköpa en stor tomt och derjemte några hus, som kosta 25,730 kronor och som skulle *repareras* för en kostnad af 53,000 kronor. Skall detta vara beräkningar eller besparing, så måste jag säga, att jag vet hvarken hvad som menas med kalkyl eller med besparing.

Om vi gå vidare — jag ber herr statsrådet om ursäkt, att jag berör ett för honom grannliga ämne — så komma vi till Mellansel, Jörn, Boden och Gellivare, der det gäller uppförande af afträdeshus, »inrymmande *jenväl* lamp- och oljerum» m. m., för en sammanlagd kostnad af 16,100 kronor. Det der lilla huset vid Mellansel beräknas till 3,800 kronor, vid Jörn till 3,800 kronor, vid Boden till 3,000 kronor och vid Gellivare till 5,500 kronor, å sistnämnda båda ställen med tillägg af redan beviljade anslag å resp. 3,200 kronor och 4,500 kronor. Man får således dessa hus vid Boden och Gellivare upp i en summa af 6,200 resp. 10,000 kronor! Väntar man en koleraepidemi, eller huru har jernvägsstyrelsen tänkt sig saken? För mig åtminstone är det i annat fall omöjligt att fatta, huru dylika byggnader, äfven om man i dem vill inrymma förvaringsrum för vagnförmanseffekter och dylikt, kunna gå till dylika summor.

Låtom oss sedan gå vidare till Boden, der det är fråga om att utvidga stationsområdet. Vi finna då, att den del af bangårdsområdet, som icke planerats, består till stor del af ett kärr och i öfrigt af en öfver bangårdsplanet sig höjande lerbacke. Det är rätt egendomligt, att man placerar en station vid ett kärr och en lerbacke, såvida man icke sätter värde på att göra utfyllningar, hvilket dock synes vara ett temligen dyrbart nöje. Emellertid finna vi, att jernvägsstyrelsen inköpt en areal af 29,836 qvadratmeter för en summa af 115,000 kronor. Detta gör nära 4 kronor per qvadratmeter. Jag måste säga, att hvarje egendomsegare har skäl att afundas dessa herrar der uppe i Norrland. I sanning,

marken der uppe måste vara synnerligen värdefull! Det förvånar mig blott, att när vi komma längre in på Ofoten—Gellivare-banan, så finnas der hvarken grus eller sten. Men här kostar kärrmark och dylikt 4 kronor per kvadratmeter. I sanning ett afundsvärdt land.

Medan jag talar om dessa byggnader, ber jag att få påpeka en sak, som visserligen icke berörts i propositionen, men hvarom jag dock torde ega rätt att yttra mig i detta sammanhang, nemligen banvaktstugorna af s. k. norrlandsmodell, som nu i stor mängd uppförts vid Vestkustbanan. De gå i genomsnitt till *5,070 kronor* och inrymma *ett rum och kök*. Äfven der är det samma solida grund; den är af fogad och kilad granit med underjordisk källare och cyklopiska murar och betingar en kostnad af 900- å 1,000 kronor. Mina herrar, jag kallar icke detta för sparsamhet med statens medel.

En passant ber jag att få göra arkitekten, som uppfört Veinge stationshus, min komplimang för det sätt, hvarpå han lyckats åstadkomma ett alldeles ovanligt fult hus. Han har på taket anbragt en lanternin, som mera liknar en hundkoja än något annat. Jag vet icke, om meningen är att göra jernvägens byggnader både *dyra* och *fula*; jag tror snarare det vore skäl att göra dem vackra och billiga.

Ännu en sak ber jag att få framhålla. Jag anser, att dessa tegeltak, som man lägger på byggnaderna vid Vestkustbanan, äro synnerligen opraktiska. På grund af de häftiga stormar, som der ofta råda, händer det ganska ofta, att tegelpannorna blåsa af. Åtminstone har stationspersonalen lifligt beklagat sig öfver att taken icke äro lämpliga. Jag är öfvertygad om att i Norrland, der husen äro omgifna af skogar, kunna de vara utmärkta, men vid Vestkustbanan äro de absolut icke ändamålsenliga.

Det skulle vara synnerligen glädjande, icke blott för mig, utan för hela den skattdragande befolkningen, om jernvägsstyrelsen kunde förmås till något större sparsamhet i fråga om dess byggnader.

Herr statsrådet von Krusenstjerna: Äfven med risk att uti en möjlig replik mötas af ett svar af samma genre, som jag erhöll vid ett föregående meningsutbyte med den ärade senaste talaren, anhåller jag ändock att få svara på något af hvad han yttrat.

I en sak tvekar jag icke alls att gifva honom rätt, och det är i den af honom uttalade åsigten, att en del husbyggnader vid statsbanan blifvit dyra, kanske väl dyra. Utan att jag tilltror mig att i detta fall uttala ett bestämdt omdöme, anser jag ändock, att det finnes kanske icke så litet fog för denna anmärkning; och jag tror, att man kommer att söka att i detta hänseende vidtaga besparingar.

Den ärade talarens anmärkning, att banafdelningens transport-

*Anslag till
nya byggnader
och anläggningar
vid statens
jernvägar.*

(Forts.)

*Anslag till
nya byggnader och anläggningar
vid statens
jernvägar.*

(Forts.)

kostnader icke påföras denna afdelning och att därför beräknningarna i viss mån icke äro korrekta, är också alldeles riktig; emellertid tror jag, att jernvägsstyrelsen har bestämt sig för att i detta fall vidtaga ändring.

Hvad beträffar detaljerna af husbyggnaderna vid stationerna i Skåne, vill jag upprigtigt säga, att jag icke är i tillfälle att derpå svara. Jag har icke anat, att dessa detaljer skulle blifva föremål för erinran, och har därför icke tagit kännedom om desamma. Några andra saker ber jag deremot att få besvara.

Den ärade talaren yttrade i fråga om inköpet af tomt och uppförandet af byggnader vid Bräcke station, att det sätt, hvarpå man gått till väga, innebure en betänkelig hushållning. Man köper, yttrade talaren, en tomt och några hus, som kosta 25,000 kronor, och så reparerar man dem för 53,000 kronor — kan väl detta kallas hushållning? Ja, det kan det kallas i detta fall. Såsom kammaren behagade finna af Kongl. Maj:ts proposition, var förslag uppgjort att för betjeningspersonalen vid Bräcke station uppföra två boställshus, hvartdera för en kostnad af 44,000 kronor, summa 88,000 kronor. Dessa hus skulle uppföras på stationens eget område. I stället har nu yppats tillfälle att inköpa en tomt, belägen på södra sidan af banan, till följd hvaraf stationens område kan få användas till spårutvidgningar. På denna nya tomt, som inköpts, finnas en del byggnader, hvilka naturligtvis äro gamla — detta synes deraf, att deras ombyggnad kräfver ett så stort belopp som 53,000 kronor. Lägges härtill inköpspriset, 35,000 kronor, så är man uppe i en summa af 88,000 kronor. För detta belopp får man ett obetydligt mindre bostadsutrymme, än som var afsedt med jernvägsstyrelsens förra förslag; men derjemte får man en icke obetydlig tomt, der det är tillfälle till vidare utvidgningar, och slutligen blir, såsom jag nyss nämnde, stationens eget utrymme disponibelt för spårutläggningar. Efter min uppfattning kan detta icke rubriceras under herr von Möllers omdöme att utgöra ett bevis på bristande sparsamhet.

I ordningen derefter följde den der specialiteten för herr von Möller, beträffande hvilken jag endast kan hänvisa herr von Möller till de kostnadsförslag, som äro uppgjorda, jemte tillhörande ritningar. Då jag anat, att derom skulle blifva tal, har jag från jernvägsstyrelsen begärt dessa kostnadsförslag och ritningar, och de finnas här till herr von Möllers påseende. Jag vill upplysa om att anledningen dertill, att de nordligare belägna, de i Boden och Gellivare, blifva dyrare än de andra, är den, att de förra äro betydligt större, hvartill kommer, att meningen är — såsom ju synes af betänkandet — att de skulle inrymma åtskilliga andra lägenheter, såsom lamprum, materialrum, oljerum och dylikt.

I fråga om Boden klandrade den ärade talaren bangårdens läge och förhållandena der samt anmärkte, att det vore högst olämpligt, att stationen läge vid ett kärr. Ja, det medgifver jag gerna, men jag vill fråga herr von Möller — derest herr von

Möller varit vid Boden — om han kan upplysa, hvar en bangård skall der erhålla ett läge, som icke är vattensjukt. När man känner till hela Bodens belägenhet, torde man medgifva, att något sådant läge icke kan uppvisas, derest man icke vill lägga bangården uppe på någon af de stora höjderna, hvilka nog äro förträffliga för fort, men ganska olämpliga för bangårdar.

Hvad angår de höga tomtprisen, ber jag att få erinra om, hvad vi alla veta, att till följd af beslutet om anläggandet af en fästning vid Boden tomtprisen der stigit till en alldeles exorbitant höjd. Det är att beklaga, men kan icke hjelpas.

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

Punkten 2.

Herr statsrådet von Krusenstjerna: Statsutskottet erinrar derom, att det i ekonomiskt hänseende för närvarande mindre gynsamma resultatet af statens jernvägsdrift bör mana till stor varsamhet i fråga om nya utgifter. Detta erkänner jag till fullo, och Kongl. Maj:t har också af det utaf jernvägsstyrelsen för rälsutbyte begärda beloppet, 4,900,000 kronor, hvaraf 3,600,000 kronor för år 1901, ansett sig icke böra i sitt förslag till Riksdagen uppföra mer än 651,000 kronor i rundt tal. Men äfven detta belopp har statsutskottet ansett icke böra under nuvarande förhållanden utgå af anslagsmedel. Skulle ett afslag å Kongl. Maj:ts framställning innebära, att rälsutbyte, äfven der det oundgängligen påkallas för trafiksäkerheten, icke skulle kunna verkställas, så skulle jag naturligtvis anse mig pliktig att, i hvad på mig ankommer, göra åtminstone ett försök i syfte, att kammaren måtte fatta ett annat beslut än det af statsutskottet tillstyrkta; men då statsutskottet sjelft för sådant fall hänvisar till trafikmedlen, har jag icke någon erinran att göra.

*Ifrågasatt
förstärkning
af öfverbyggnader å ban-
delen Arlöf-
Engelholm.*

Herr Tamm, Hugo: Herr grefve och talman, mina herrar! Herr statsrådet och chefen för civildepartementet har accepterat statsutskottets hemställan. Men då det synes framgå af de ord, som han yttrat, att han icke till fullo uppfattat statsutskottets verkliga mening, utan att han snarare anser denna innebära ett *bemyndigande* att för rälsombyte använda *trafikmedel*, när det gäller jernvägar, der *han* pröfvar det oundgängliga behovet förefinnas, så nödgas jag söka att förklara den mening, som i detta hänseende ligger bakom det afslag å 650,000 kr., hvarom utskottet hemställt beträffande räls till den nu ifrågavarande banan, och det latent afslaget å den hägrande framställning å 4,200,000 kr., som antydes med orden: »Skulle under riksdagens fortgång den sjunkning i rälsprisen, som redan börjat visa sig, än ytterligare fortgå

*Ifrågasatt
förstärkning
af öfverbygg-
naden å ban-
delen Arlöf—
Engelholm.*

(Forts.)

och skulle i öfrigt förhållandena dertill gifva anledning, torde jag dock få återkomma till frågan om rälsinköp i större omfattning.»

Då utskottet, såsom herrarne finna af det nyss föredragna betänkandet, fått till sin pröfning öfverlemnade frågor rörande de minsta och obetydligaste byggnader vid statens jernvägar, har utskottet icke kunnat undgå att fästa sin uppmärksamhet dervid, att i detta fall, såvida icke ekonomiska svårigheter kommit emellan, Kongl. Maj:t ansett sig kunna för rälsuppköp använda 9 millioner kronor, och detta icke för att ersätta de räls, som kunna vara förslitna, utan för ett alldeles främmande ändamål — för att, som man säger, sätta fart på det hela. Detta vore emellertid att nedlägga kostnader på ett ändamål, som enligt utskottets uppfattning icke är oundgängligen nödvändigt och som icke heller kan beräknas medföra mot kostnaderna svarande ökning i jernvägarnes nettoinkomst. Men för att förklara statsutskottets mening, nödgas jag denna gång taga kammarens uppmärksamhet i anspråk något längre tid, än jag eljest brukar, och dervid ingå på en granskning af det sista decenniets jernvägspolitik, hvilken jag ej kunnat för min del gilla.

Man har, så vidt jag kan se, under senare tid helt och hållet förbisett, att vårt land i sjelfva verket är ett fattigt och glest befolkadt land samt att detta land icke har samma ekonomiska bärkraft, som de stora, kontinentala länderna i detta hänseende ega. Man har enligt min uppfattning hvad jernvägsbyggandet och särskildt hvad jernvägsdriften angår allt för mycket forcerat, sålunda fördyrande dem begge, så att vi nu efter en ekonomiskt exempellöst lycklig tid stå inför det slutresultat, som angifves i sjelfva den kongl. propositionen med följande ord: »driften af statens jernvägar har under nästlidna år visat ett i ekonomiskt afseende mindre gynnsamt resultat, än hvad förut under en följd af år varit fallet, och torde någon väsentlig förbättring härutinnan ej heller för den närmaste framtiden kunna förutsättas.» Helt naturligt gör man sig härvid frågorna: är det verkligen så och hvadan? Jag skall såsom bevisningsmateriel i detta hänseende icke upptaga den, såsom jag förmodar, till samtliga kammarens ledamöter utdelade redovisning för jernvägarnes förvaltning under 1900. Dessa siffror äro lätta att förstå och torde vara allmänt bekanta, men jag vill såsom bevis för mina åsikter framhålla andra siffror, äfven de allmänt bekanta, men kanske icke så genomarbetade eller för kammarens ledamöter i så tydlig form framställda, att alla deraf kunna draga slutledningar.

Svenska jernvägarne byggdes hufvudsakligen för att bryta bygd, för att skaffa en häfstång för den svenska industrien och näringarne, och Riksdagen hade ingalunda någon förhoppning, att jernvägarne i vårt land skulle i förhållande till anläggningskostnaden gifva full ränta å densamma. Det är också på grund af detta skäl som jag alltid, åtminstone under den tid af 16 å 17 år, som jag suttit på statsutskottets riksgäldsafdelning, hört den

meningen framställas, att man borde så mycket som möjligt söka af statsmedel bekosta nya jernvägsanläggningar, och detta i tvåfaldigt syfte. Man önskade dels, att de äldre jernvägarnes trafik skulle tillväxa, så att inkomsterna derifrån möjligen skulle kunna betäcka inkomsterna å lån för anläggning af de nya jernvägarne, som man icke väntade skola blifva rentabla, detta särskildt med afseende å den norrländska stambanan. Vidare ville man undvika att betunga budgeten med utgifter af skattemedel för betalning af ränta å lån för jernvägsanläggningar. Detta har Riksdagen också i så hög grad beaktat, att under de sista 10 åren till norrlandsbanans byggande af skattemedel anslagits icke mindre än

.....	kr. 13,365,000: —	
till byggande af banan Mellansel—Örnsköldsvik. »	823,000: —	
samt till komplettering af vestkustbanan »	1,025,000: —	
	<hr/>	summa kronor 15,213,000: —

Ifrågasatt förstärkning af öfverbyggnaden å ban- delen Arlöf—Engelholm.
(Forts.)

Af skattemedel har vidare anvisats

till nybyggnader.....	kr. 10,323,600: —	
till rörlig materiel..... »	23,705,000: —	kr. 34,028,600: —
	<hr/>	
Läggas härtil kan, att af hopsparade trafikmedel användts, sedan jernvägsbyggandets början,		
till nybyggnader.....	kr. 21,506,000: —	
till jernvägarnes kassaförslag »	15,100,000: —	kr. 36,606,000: —
	<hr/>	summa kronor 85,847,600: —

och har Riksdagen sålunda särskildt under de sista åren samlat hop millioner kronor för uppnående af det önskemål, jag nyss antydde.

Då framställer sig frågan: huru har detta mål realiserats och huru förhåller sig beloppet af det till riksgäldskontoret öfverlemnade öfverskott af jernvägsmedel till beloppet af räntor å de upptagna jernvägslånen? Jag får dervid nämna, att denna ränta från 1891 till innevarande dag undergått högst liten förändring; den ställer sig med små variationer mellan omkring 8,200,000 och 7,600,000 kronor, och kan sålunda beräknas såsom en ganska stabel qvantitet. Huru förhåller det sig nu vid en jemförelse mellan trafikinkomsterna och riksgäldskontorets ränteutgift å de för jernvägarne upptagna statslån, det vill med andra ord säga: öfverskott eller brist i trafikinkomster af statens jernvägar utöfver riksgäldskontorets ränteutgift å de för samma jernvägar upptagna statslån. Åren 1891—1894 var det ett jemnt minus, som måste genom tillskjutna skattemedel fyllas, uppgående till ungefär 1,270,000 kronor årligen, men som 1894 minskats till 705,487 kronor. År 1895 inträdde för första gången det förhållandet, att till riksgäldskontoret kunde inbetalas en trafikinkomst, som med 954,189

*Ifrågasatt
förstärkning
af öfverbygg-
naden å ban-
delen Arlöf—
Engelholm.*

(Forts.)

kronor öfversteg ränteutgiften. Detta öfverskott ökades redan följande år, 1896, till 3,077,414 kronor och uppgick 1897 till 5,972,824 kronor, men från den stunden började det falla, och det har sedan gått fort. 1898 var det 3,283,140, 1899 2,910,124, men 1900 var det tillbaka vid minus. Bristen utgjorde då 643,393 kronor. Då den ena faktorn, man här hade att räkna med, nemligen från riksgäldskontoret utbetalad ränta, såsom förut sagdt, är en fast quantitet, måste nu berörda variationer bero på den andra faktorn, de till riksgäldskontoret gjorda inbetalningarne af trafikmedel. Beloppet af dessa var åren 1891—1893 nästan konstant, mellan 6,500,000 och 6,700,000 kronor, höjde sig 1894 till 7,500,000 och uppgick 1896 till 11,184,958, nådde 1897 sin klimax, 13,800,000, och föll så under de följande åren till 11,000,000, 10,500,000 och 7,000,000.

Jag vet allt för väl, att man kommer att svara med hänvisande till hvad äfven förut anförts, att här spela kolprisen in. De spela in 1898 med 1 million högre kostnader än föregående år, året derpå 1899 med 3 millioner och sistförflutna år 1900 med 4 millioner högre kostnader än år 1897, högst afsevärda poster, som rättvisligen böra anföras. Men på inbetalningen till riksgäldskontoret inverka de icke med hela dess belopp under dessa år, ty under det kassaförlaget 1898 kunde ökas af trafikmedel med 1,190,000, måste man, för att 1899 göra inbetalning till riksgäldskontoret af 10½ millioner, af kassaförlaget taga 2,400,000 och för inbetalningen 1900 af 7 millioner 1½ million från samma förslag. Hade man icke begagnat sig af denna utväg, så skulle, så vidt jag kan räkna ut, inbetalningarne 1899 hafva varit 8,100,000 kronor och 1900 blott 5,500,000 kronor.

År 1895 synes för mig hafva varit en vändpunkt i den svenska jernvägspolitiken och de svenska jernvägarnes administration. Intill det året hade man arbetat sig framåt sakta och försigtigt. Den norrländska uppåtgående banan hade arbetats fram med små anslag, till dess man mäktade fylla anslagsbehovet med statsmedel, och man höll ännu fast vid den gamla principen att gå sakta framåt och så vidt möjligt täcka de ökade ränteutgifterna med växande inkomster af trafiken. Så började 1896 en stegring visa sig i dessa, hvilken fortsatte 1897, och med detta steg modet hos såväl Kongl. Maj:t som svenska Riksdagen och enskilde; då började, vågar jag nästan säga, en något för rask fart med afseende å hela jernvägsfrågan.

1894 var Norrlandsbanan upp till Vännäs färdig; då inkördes på Riksdagens politiska fält parhästarne Umeå—Vännäs-banan och Vestkustbanan; de gingo båda igenom. Jag har ingen del i det resultatet; jag såg redan då, hvart det skulle bära, och jag har äfven uttalat min mening till protokollet. Kort derefter gick det icke an att komma med par, man körde med spann, och så följde

de fyra stora banorna: Gellivare—riksgränsen, Örebro—Krylbo, Göteborgsbanan och Boden—Yttermorjärv.

Om dessa planer voro meningarna inom Riksdagen mycket delade. För min del fasthöll jag vid den gamla satsen, att jernvägarne äro afsedda att bryta bygd i landet, att söka frammana möjligheter till existens och ekonomisk utveckling på orter, som sakna medel till samfärdsel. Denna min tanke delades icke af ett stort antal ledamöter inom Riksdagen, som ansåg det vara viktigare att ytterligare utveckla den industri och de näringar, som höllo på att blomstra upp i de med jernvägar redan försedda delarne af landet. Hvilkendera af dessa grundsatser är den rigtiga, derom vill jag icke uttala något omdöme; båda torde hafva sitt värde. Slutresultatet blef emellertid, att hela spannet åkte igenom. Dermed var också i afseende å jernvägsbyggandet den gamla principen af försigtighet och varsamhet öfvergifven.

*Ifrågasatt
förstärkning
af öfverbygg-
naden å ban-
delen Arlöf—
Engelholm.
(Forts.)*

Jag öfvergår nu till jernvägsdriften — den andra delen af jernvägspolitiken: Hvad hjälper i detta fall »ekonomiskt goda» affärer, sådana som Vestkustbanans inköp, hvad hjälper, att nybyggnader bekostats med skattemedel eller ens stigande trafik, om man icke på samma gång *väl* och *ekonomiskt* sköter trafiken å egande banor. Mången har tillträdt en stor förmögenhet, men huru lätt har den icke sprungit, om den sedermera icke blifvit väl skött? I detta hänseende önskar jag äfven göra några uttalanden, då jag för min del icke kan gilla den politik, som i afseende å jernvägsdriften har varit följd under de sista 5 åren. För min del är jag öfvertygad, att det är vida mindre farligt att i afseende å jernvägar bygga något för mycket än att illa sköta det man redan eger.

Jag vill här anmärka faran af att man söker här införa kontinental jernvägsdrift, ehuru man saknar kontinentala förutsättningar. Under den sista 5-årsperioden har man, så vidt jag kan se, lagt an på utveckling af persontrafiken och på det sätt, att endast ett fåtal, hufvudsakligen den publik, som finnes vid änd- och knutpunkterna, har fullt gagn af jernvägsdriften. I det fallet har man sökt åstadkomma kontinental jernvägstrafik i ett land, som helt och hållet saknar hvad kontinenten har, de stora millionstäderna samt den genomgående trafik, som förmedlas mellan angränsande större länder. Vårt läge är isolerad, vi kunna icke hjälpa detta, men att under sådana förhållanden icke taga hänsyn till egendomliga *svenska* förhållanden kan jag för min del icke finna vara ekonomiskt klokt. Följden häraf har med nödvändighet blifvit anskaffandet af tyngre lokomotiv samt tvånget att nedlägga gröfre räls. Dessa stora, snabba lyx-tåg stanna endast på få platser, hvarigenom det blifvit nödvändigt att ännu mer öka de för den inre trafiken behöfliga tågens antal, och med allt detta följer större kolåtgång, ökning af personalen samt större ansträngning för den förut beflintliga. Härmed följer

*Isfrågasatt
förstärkning
af öfverbyg-
naden å ban-
delen Arlöf—
Engelholm.*

(Forts.)

vidare, att om snabba tåg insättas på en stor linie, framställas snart pretentioner att få lika snabba tåg på andra linier, norr-, söder- eller vesterut. Vill man se, att så verkligen skett, skall jag bedja få nämna, att under den lugna 5-årsperioden 1890 till och med 1895, då inkomsterna voro i ständigt stigande och jernvägarnes ekonomiska ställning stadigt förbättrades, har antalet tågkilometer i snälltåg och persontåg faktiskt endast ökats med 0,63 procent, under det att motsvarande ökning under den derpå följande 5-årsperioden 1896 till och med 1900 var 102,2 procent. Redan under den förstnämnda perioden voro, enligt hvad jag sökt utreda, endast $\frac{1}{3}$ af alla platser besatta. Huru många nu öfver hufvud taget kunna vara besatta, torde äfven kunna kalkyleras, då man vet, att ökning uti antalet tågkilometer skett med 102,2 procent, under det att persontrafiken endast ökats med 41,8 procent. Detta, att sälunda för hvarje tågkilometer ett mindre antal personer än förut beforderats, tyckes för mig vara ett temligen afgörande bevis för att vi äfven i detta fall forcerat alldeles för hårdt. Jag ser i förevarande förhållande en af de hufvudsakliga anledningarne, hvarför statens jernvägs- trafik gifvit allt svagare och svagare resultat, såsom vi nu finna. Härtill må läggas, att vi onekligen äfven i andra afseenden utvecklat jernvägslyxen. Våra anspråk på dylik lyx äro numera högt uppdrifna. Jag minnes väl, att, då jag första gången reste i Tyskland, jag, på tillfrågan om hvilken klass jag borde taga, erhöll det svaret: »du bör taga första klass, ty prinsar och svenskar åka alltid i första klass.» I afseende på elegans och bekvämlighet för persontrafiken intager Sverige kanske det första rummet, och våra anspråk på utrymme äro sådana, att man blir nästan ond, om någon inkommer i en kupé, der man sitter ensam. Fäster jag mig vid värdet af dessa vagnar, så hvad kostar icke en plats i en boggievagn nu emot hvad det förut kostat? Detta är mycket behagligt, men det kostar mycket penningar. Jag är öfvertygad, att detta verkat vidare; fart och lyx hafva icke inskränkt sig till statens jernvägar. De enskilde hafva icke heller undgått pretentioner i sådant afseende, hvilka medfört trafikens fördyrande i allmänhet och högre kostnader, än för vårt fattiga land är rätt och billigt. Med ett ord, mina herrar, i det ena liksom i det andra — ökad hastighet, ökade persontåg, ökad lyx, utan att jernvägen derför fått någon ersättning — finner jag den naturliga förklaringen till det resultat, inför hvilket vi stå.

Jag kan icke heller förneka, att när man, såsom jag för närvarande har äran göra, sitter såsom ordförande å statsutskottets riksgäldsafdelning samt iakttager resultaten i stort och så vet, att snart måste framträda äskanden på 10-tals millioner för nya stora stationsanordningar, å hvilka, såsom man alltför väl vet, någon ränta icke kan beräknas, börjar man blifva rädd, att vi skola komma derhän, att en stor del af det belopp, som årligen skall

gifvas ut i räntor på jernvägslånen, måste tagas ur de skatt- dragandes fickor. I en tid, då vi väl behöfva taga vara på våra inkomster för stora fosterländska ändamål. då inga statsinkomster väl äro så lämpliga och goda, som att staten möjligen kunde få skäligen afkomst från sina ekonomiska företag, äro utsigterna icke ljusa, då man finner det nödvändigt att öka beskattningen för att få äfven dessa att gå i hop. Antingen måste denna utväg tillgripas eller ock de felande inkomsterna anskaffas genom höjda godstaxor, således höjda taxor på just det, hvarpå svenska folket skall lefva, det, som skall bära den ena bördan och andra.

Hvar ligger då hjälpen? Icke ligger den i de af 1893 års jernvägskomité föreslagna utvägarne, hvarvid små vinster hop-plockats från skilda håll, deribland nedsättning af personalens löner. Att denna utväg icke är möjlig, vet hvar och en, som något sysselsatt sig med skötandet af en industri. Arbetslönens belopp regleras af ekonomiska lagar, och att söka få den nedsatt torde vara den sista utvägen att tillgripa. Det behöfves icke heller. Hvad som är af nöden är en klok och väl afvägd beräkning af alla åtgärder och organisationer — en hvad man kallar god affärs-administration. — Skall en fabriksrörelse gifva vinst, får intet göras på måfå, utan efter säkra kalkyler och sådana utgifter, som ej betala sig, undvikas, eller ock de ställas så, att förlusten blir minsta möjliga. Med klok beräkning bestämmer fabriksegaren icke blott *hvad* som skall göras, utan äfven *huru* det skall ske och ske ekonomiskt. Jag vet allt för väl, att *affärssynpunkten*, som jag här för jernvägarnes förvaltning urgerar såsom den, som borde vara den bestämmande, och vid hvilken jag troget fast-hållit och troget kämpat för i komitéer, vid riksdagen i utskottet, ingalunda är så lätt att genomföra. Det hänger icke blott på Kongl. Maj:t, utan äfven i många fall på Riksdagen. Här fram-träda enskilda intressen, äfven här kunna önsknings från enskilda orter kullkasta gjorda beräkningar, men ställer Riksdagen sig på den ståndpunkt, som kännetecknas af eftergifter för dylika önsknings, får den också bära ansvaret för, att icke statsjern-vägarnes affärer gå i hop.

Till sist får jag inför herr statsrådet och chefen för civil-departementet uttala den önskan, att han, som med sådan energi och kraft framdrifvit det svenska jernvägsnätet, hvilket alltid skall komma att lända honom till heder — det svenska jernvägs-nätet, som nog en gång i framtiden kommer att bära sig — att han måtte lägga all energi derpå, att tillbörlig hänsyn tages der-till, att anordningar vidtagas, som möjliggöra, att denna jernvägs-drift blir så ekonomisk den kan blifva, blir en hjälp, icke en börda för den svenska budgeten.

Jag ber, herr grefve och talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

*Ifrågasatt
förstärkning
af öfverbygg-
naden å ban-
delen Arlöf—
Engelholm.
(Forts.)*

*Ifrågasatt
förstärkning
af öfverbygg-
naden å ban-
delen Arlöf-
Engelholm.*

(Forts.)

Herr statsrådet von Krusenstjerna: Den siste ärade talaren har, så att säga, strukit under några delar af statsutskottets motivering, och då en tystnad från min sida kunde anses innebära, att jag velat i allt godkänna hvad han yttrat, nödgas jag ännu en gång begära ordet.

Den ledande tråden i utskottets motivering liksom äfven till en del i herr Tamms anförande var ju den uppfattningen, att Kongl. Maj:t och jernvägsstyrelsen under senare tid anordnat allt för snabba tågförbindelser, hvilka det utbyte af räler, som nu är ifrågasatt, skulle afse att än ytterligare befordra. Jag har under dessa dagar äfven flera gånger hört yttras, att jernvägsstyrelsen så i verklig som bildlig betydelse kör för fort. Jag tror, att härunder ligger ett missförstånd af meningen med den af Kongl. Maj:t här framställda begäran om anslag till bekostande af rälsutbyte. Till statsrådsprotokollet har yttrats, »att det torde vara af synnerlig vikt, att öfverbyggnaden å de stambanedelar, der trafiken är mest intensiv, så förstärkes, att möjlighet beredes att åt bantågen gifva den fart och den tyngd, trafikbehofvet kräfver.» Det är någon olikhet mellan detta och det yttrande i statsutskottets motivering, der det heter, att man vill undvika de nu ifrågasatta »kostsamma åtgärderna för uppdrifvande af tåghastigheten å jernvägarne».

Jag anhåller emellertid, innan jag ingår på den vid denna punkt egentligen föreliggande frågan om rälsutbytet, att få yttra några ord i anledning af den siste ärade talarens uttalanden angående utgiftsprocenten vid jernvägarne och det betänkliga i det resultat, som här inträdt. De siffror, talaren i detta fall anförde, äro ju ovedersägliga och klara. Faktum kan lika litet af Kongl. Maj:t som af Riksdagen bestridas. Men jag vill endast för kammaren framhålla, att söker man anledningen till dessa siffror i — hvilket i viss mån af talaren underförståddes — att Kongl. Maj:t icke med tillbörlig försigtighet skött jernvägspolitiken, så är det ju dock egendomligt, att anmärkningen träffar äfven förvaltningen af enskilda jernvägar hos oss och i andra länder samt statsbaneförvaltningar i andra länder. Ser man till resultatet der under de sista åren, möter oss detsamma som här, att om än trafiken stiger, stiger utgiftsprocenten i ännu högre grad, och resultatet blir lika litet tillfredsställande der som här. För några dagar sedan såg jag en artikel återgifven, jag tror, ur Times, hvilken redogjorde för förhållandena vid de engelska jernvägarne — såsom kammarens ledamöter hafva sig bekant, äro dessa enskilda — under det sista halfåret 1900. De femton förnämsta engelska jernvägarne utvisade under angifna tidsperiod, jemförd med samma period nästföregående år, en ökning i bruttoinkomsten af 1,081,509 pund sterling, men då samtidigt driftkostnaderna stego med ej mindre än 1,948,450 pund sterling, blef nettoinkomsten sista halfåret 1900 866,841 pund sterling

mindre än sista halfåret 1899. Der, liksom här, tillskrifver man det hufvudsakligen prisstegringen å stenkol. — Detta angående de engelska jernvägarne. Ser man till våra enskilda jernvägar, har jag ännu ej haft tillgång till uppgifter för alla angående resultatet för år 1900, men jag har erhållit några uppgifter. För en jernväg, Stockholm—Vesterås, har utgiftsprocenten stigit från 49,98 till 57, vid Bergslagens jernväg från 42,42 till 46,89, vid Oxelösund—Flen—Vestmanlands jernväg från 60,64 till 65,67, vid Gefle—Dala jernväg, Gefle—Falun från 70,74 till 79,7, vid Gefle—Dala, Falun—Orsa från 65,7, till 66,8, och vid Helsingborg—Hessleholms jernväg från 64,53 till 73,93. Jag sade, att äfven främmande länders statsbaneförvaltningar måst underkasta sig att se utgiftsprocenten höjd. Siffrorna därför äro, hvad angår Norge, 68 procent och 76 procent samt för Finland 65 procent och 70 procent. För Danmark äro motsvarande siffror 87 procent och 90 procent, men jag får påpeka, att här finnas äfven andra orsaker, nemligen de synnerligen låga taxorna, som göra, att utgiftsprocenten der ställer sig så stor.

Ifrågasatt förstärkning af öfverbyggnaden å ban- delen Arlöf—Engelholm.
(Forts.)

Med detta har jag endast velat visa, att man icke bör på jernvägsförvaltningen kasta skulden för att utgiftsprocenten sprungit upp på sätt som skett, när, som jag säger, samma verkan visat sig på andra ställen, der icke samma förvaltning eger rum.

Mina herrar, jag återgår nu till rälsutbytet eller den fråga, hvarom denna punkt egentligen rör sig. Jag sade, att statsutskottet tycks anse, att meningen med rälsutbytet skulle vara den att få snabbare tåg eller att köra fortare än nu. Det är ej så. Det rälsutbyte, som nu är ifrågasatt, har två anledningar: att öka *trafikförmågan* och att öka *trafiksäkerheten*. Trafikförmågan är beroende på, att man kan framföra stora, tunga tåg. Dertill kräfves det starka och följaktligen tunga lokomotiv. På våra enkelspåriga banor kan man ju icke efter behof sätta in det ena tåget efter det andra, allt efter som tillfälle dertill yppar sig eller eftersom det kräfves, utan man måste söka sammanföra tågen till stora tåg. Man kan icke hafva många små tåg, emedan tågens mötesplatser icke räcka till. Och det är nu de tunga lokomotiven, som kräfva tyngre skenor. Såsom kammarens ledamöter behagade finna, har denna fråga om de tunga lokomotiven icke det ringaste sammanhang med frågan om snabba tåg. Afven om vi icke hade snälltåg, skulle i alla fall den ökade gods- trafikens intensitet på en del bandelar nödvändigt kräfva tyngre lokomotiv och tyngre skenor för att icke riskera, att gods blir liggande i brist på möjlighet att fort föra fram det, till skada naturligtvis för trafikförhållandena. Statsutskottet har också fästat uppmärksamheten derå och erkänner, att så är förhållandet, då det talar om ett sådant behof å de banor, der stora malmtransporter ega rum. Men godstrafiken har vuxit så, att detta behof förefinnes äfven på en del andra bandelar. Botemedlet — det enda, om man icke vill hafva rälsutbyte — det är ju dubbel-

*Ifrågasatt
förstärkning
af öfverbygg-
naden å ban-
delen Arlöf—*

Engelholm.

(Forts.)

spår, och dit komma vi, måste vi slutligen komma vid våra jernvägar. Det kan gå långsammare eller fortare, långsammare i den mån, som stagnation i den allmänna rörelsen inträder; men erfarenheten vid våra jernvägar rörande svårigheten att sköta trafiken under det senaste uppsvinget i rörelsen pekar på, att när härnäst en hausseperiod inträffar, blir det förenadt med snart sagdt öfvervinneliga svårigheter att med de nuvarande banorna på ett tillfredsställande sätt ombesörja godstrafiken, och att man måste tillgripa den ena eller andra utvägen för att öka jernvägarnes trafikförmåga. Jag upprepar, att rälsutbytets ena och alldeles tillräckliga anledning har varit nödvändigheten att öka jernvägarnes trafikförmåga på de linier, der sådant visat sig erforderligt. Jag angaf, att det andra ändamålet med det af jernvägsstyrelsen ifrågasatta rälsutbytet skulle vara att öka trafik-säkerheten. För trafiksäkerheten utgör naturligtvis hastigheten ett viktigt moment. Nu synes man här antaga, att våra snälltåg köra särskildt hastigt och att vi hafva sådana, som äro alldeles för snabba. En talare på vermlandsbänken nämnde till och med, att vi nu hade på statens banor »otaliga lyx- och blyxtåg», men så är det väl ändå icke. Om herrarna ville taga kännedom om en artikel, som nyligen stått att läsa i »Archiv für Eisenbahnwesen» — det är första häftet för i år — skulle herrarna der finna en redogörelse för den i tidtabellerna bestämda tåghastigheten för snälltågen i olika europeiska länder, och jag vill derur meddela några siffror, för att kammarens ledamöter må sjelfva bedöma, huru det är ställt med hastigheten å våra bantåg. I Belgien är tåghastigheten 51—79 kilometer i timmen, i Danmark å linien Köpenhamn—Korsör 57—59, å linien Köpenhamn—Gjedser 57, i tyska riket 55—82 och derutöfver eller i medeltal omkring 66, i Frankrike 57—91, i England 65—82, i Italien 40—67, i Nederländerna 59—75, i Norge 43—45 och i Österrike-Ungern 44—70. I Sverige är hastigheten enligt tidtabellerna å linien Stockholm—Malmö 55,6—57,1, Stockholm—Göteborg 52,7—50,9, Stockholm—Charlottenberg 50,2, Göteborg—Helsingborg 49,6. Alla dessa tider afse sommartidtabellerna och naturligtvis med afdrag för uppehållen å stationerna. På vintern kör man, som bekant, på flera ställen i Europa och särskildt här i Sverige icke obetydligt långsammare. Är detta någon farlig hastighet? Kammaren behagade finna, att Norge är det enda land, som i fråga om tåghastigheten står lägre än Sverige. Men denna hastighet, som jag talat om, är tidtabellernas hastighet. Nu måste ju, till följd deraf att vi hafva enkelspåriga banor, tågen invänta hvarandra på mötesplatserna. Hvarje rubbning i ett tågs gång återverkar således på alla öfriga tåg å linien, och rubbning förorsakas icke endast i stambanans tåg, utan i tågen å alla anlöpande bibanor. Skola icke tågförseningar blifva regeln för dagen — och det är en sak, som man måste söka undvika i fråga om snälltågen och särskildt

i fråga om de snälltåg, som förbinda Sverige med kontinentens trafikcentra — måste man kunna *köra in tid*, såsom det heter. Derför är på snälltågen den verkliga hastigheten icke sällan vida större än den i tidtabellerna bestämda, och det är nu för trygghetens skull, som rälsutbyte anses nödvändigt på vissa linier, der rälsen anses väl lätt. I brist på nya, tyngre räls får man hjälpa sig med provisoriska åtgärder. Dubbelspikning anställdes af jernvägsstyrelsen med anledning af den spårutvidgning, som inträffade i december, tror jag, på banan genom Östergötland. Denna dubbelspikning kostade 188,500 kronor, således en ganska dyrbar affär, och i alla fall var det endast en provisorisk åtgärd. Jag tror icke, att det finnes något annat sätt än att på vissa sträckor å linier, der snälltåg skola framgå, utbyta den lättare rälsen mot tyngre. Nu kan man ju säga, att det finnes ett annat sätt att hjälpa detta, nemligen att sätta ned farten på snälltågen; då blir ju äfven den extra hastigheten mindre. Enligt den redogörelse, jag lemnade kammarens ledamöter öfver våra snälltågs fart, behagade herrarna finna, att någon nedsättning i denna fart, för så vidt tågen skola i någon mån bibehålla begreppet snälltåg, näppeligen låter sig göra. Vi komme då ned till persontåg. Oafsedt att detta vore en tillbakagång i kommunikationsväsendet — och härvidlag bör man akta sig för hvarje steg tillbaka — tror jag icke, att den svenska publiken — för att icke tala om förbindelsen med utlandet — skulle vara nöjd dermed.

Ifrågasatt förstärkning af öfverbyggnaden å bandelen Arlöf-Engelholm.
(Forts.)

Medan jag är inne på detta och sedan jag sökt visa de båda anledningarna till det ifrågasatta rälsutbytet, skall jag ett ögonblick uppehålla mig vid hvad som yttrats om de otaliga blix- och lyxtågen och vid herr Tamms påstående, att man gjorde för mycket för persontrafiken. Kammaren torde då ursäktas, om jag ett ögonblick undersöker, huruvida det verkligen skulle låta sig göra att draga in några af våra snälltåg.

Herr Tamm sade, att man egentligen tillgodosett den kontinentala trafiken med våra banor och sökt att ordna bra för trafiken mellan ändpunkterna, men att man icke lika mycket haft i sigte befordringen inom landet.

Hvad snälltågen i ekonomiskt hänseende beträffar, är tåget mellan Stockholm och Kristiania det minst lönande. Det är dock insatt med hänsyn till, att det verkligen syntes vara ur, om jag så får säga, unionel synpunkt befogadt, att det finnes en snabb förbindelse mellan de båda unionsländernas hufvudstäder. Så har ett nytt tåg uppstått på sista tiden, dagtåget mellan Stockholm och Göteborg. Det är bra besatt, går mycket bra. Nå, om man nu skulle anse, att två tåg äro för mycket för dagförbindelsen mellan Stockholm och Göteborg, skulle följden blifva, att man måste draga in icke persontåget, utan snälltåget, som icke stannar vid alla stationer, men jag tror, att det skulle vara en åtgärd, som skulle röna ett bestämdt motstånd af dem, som deraf beröras.

*Ifrågasatt
förstärkning
af öfverbygg-
naden å ban-
delen Arlöf-
Engelholm.
(Forts.)*

Så hafva vi förbindelsen med kontinenten. Den uppehålls af tre tåg. Det första är det egentliga kontinentaltåget (1:an och 2:an), som om vintern går härifrån kl. 7 på qvällen och från Malmö vid 10-tiden. Detta tågs förvandling från fyra till tolf månaders tåg skedde i samband med Sassnitzförbindelsens anordnande, men nu hafva förhållandena utvecklats så, att man, äfven om man önskade, att hela Sassnitzförbindelsen skulle upphöra, i alla fall måste bibehålla detta tåg, ty nu utgör detta tåg för såväl post som resande en hufvudförbindelse icke blott mellan Sverige och Tyskland öfver Sassnitz, utan mellan Sverige och kontinenten öfver Hamburg och i ena rigtningen mellan Sverige och kontinenten öfver Gjedser.

Så hafva vi det andra snälltåget mellan Malmö och Stockholm (5:an och 6:an tror jag det heter) som går kl. 3 från Malmö och kl. 10 på qvällen från Stockholm. Dessa tåg äro nödvändiga, särskildt för privatbanornas söder om Nässjö anslutning till statsbanan. Jernvägsstyrelsen har gjort räkning vid vissa tider öfver antalet passagerare. Deraf framgår, att detta tåg är utmärkt väl besatt, och jag tror icke, att det kan indragas.

Kommer jag så till det tredje tåget mellan Malmö och Stockholm, dagsnälltåget, som i fråga om antalet genomgående passagerare nog är mindre än det sist nämnda, men som i alla fall efter de siffror, som blifvit mig lemnade, ingalunda är otillfredsställande i fråga om inkomsterna. Detta tåg insattes till en del med anledning af nattförbindelsen öfver Östersjön, men äfven på begäran från Skåne för att, såsom det hette, fylla ett länge känt behof, som uttalades särskildt af jernvägskomiténs representanter från Skåne, och tåget har nu fått ganska stor betydelse för hufvudstadens förbindelse med bland annat Östergötland. Jag tror icke, att det kan försvinna.

Summan af detta är, att jag icke vill erkänna, att det insatts exceptionellt snabba tåg eller lyxtåg, vidare att jag icke tror, att utan verkliga olägenheter numera för den trafikerande allmänheten någon indragning af de nu befintliga tågen kan ske.

Herr Tamm yttrade också, att våra tåg voro alltför luxuriösa tåg, allför bekväma, och kastade blicken tillbaka på den tid, då det var mindre väl stäldt i nämnda afseende. Önskar kammaren, önskar den svenska allmänheten verkligen en återgång till dessa tider? Hvarje försök till besparingar i den rigtningen veta vi väl, huru de skulle mötas. Finnes det icke på tåget tillräckligt många vagnar och sitter man icke tillräckligt bekvämt, ögonblickligen göras anmärkningar och ganska kompakta anmärkningar deremot. Att våra vagnar äro så utmärkta och likaledes tåganordningarna, betjeningen m. m. sådana, att det länder vår jernvägsförvaltning till all heder, det tror jag vara saker, som vi icke böra söka frångå.

Till slut, mina herrar, ber jag att med anledning af herr Tamms slutord få försäkra kammaren, att, när tiderna nu äro sådana, att

sparsamhet måste iakttagas, för att icke jernvägens utgifter skola stiga vår jernvägsförvaltning öfver hufvudet, både jernvägsstyrelsen och civilministern skola, i hvad på dem ankommer, göra hvad göras kan.

*Ifrågasatt
förstärkning
af öfverbygg-
naden å ban-
delen Arlöf—
Engelholm.*

(Forts.)

Herr Fränckel: Den här föreliggande frågan har ju egentligen två särskilda sidor. Den ena sidan är den, huruvida det är behöfligt att, om jag så får säga, med ett slag öka trafikförmågan hos jernvägarna genom tyngre skenor, än man från början afsett. Den andra sidan är den, huruvida de åtgärder, som i detta syfte redan blifvit vidtagna, blifvit detta i öfverensstämmelse med Riksdagens förut i detta afseende uttalade önskningsar, eller om man till och med kan våga påstå, att dervid de bestämmelser, som förefinnas, redan blifvit obehörigt öfverskridna.

Herr Tamm har redan påvisat, att den ekonomiska ställningen vid jernvägarne i främsta rummet är beroende på, icke huruvida nya jernvägar byggas, icke huruvida fördelaktiga enskilda jernvägar för statens räkning inköpas, utan huru de trafikerade jernvägarne administreras, och jag tager mig friheten att i detta sammanhang påvisa, att om också, såsom statsutskottet gjort och äfven jag för min del vill göra, man skulle kunna göra anmärkning mot det nu använda slösande sättet för trafikerandet af statsjernvägarne, så är detta icke beroende endast på jernvägsstyrelsens åtgöranden, utan återfaller efter mitt förmenande i vida högre grad på Kongl. Maj:ts regering, som utan hänsyn till jernvägsstyrelsens invändningar anbefalt vissa af dessa kostsamma och förlustbringande åtgöranden. Jag syftar härvid i främsta rummet på den vändning, som inträdde med 1895 års början och som herr Tamm redan påvisat med de siffror han anförde. Jag syftar vidare på hvad jag vid 1899 års riksdag vid behandlingen af statsrevisorernas berättelse tog mig friheten påvisa rörande det sätt, hvarpå man begagnat sig af Riksdagens rättighet att disponera öfver de statsmedel, som rätteligen borde användas till annuiteter och räntor å statslånen.

Hvad har nu kunnat gifva anledning till, att man i detta fall måste återföra dessa, om jag så får säga, utan ekonomisk förberedelse vidtagna åtgärder från jernvägsstyrelsen till Kongl. Maj:t? Jo, mina herrar, efter mitt förmenande hufvudsakligen och i allra högsta grad hafva vi att söka anledningen härtill i det beslut, som blifvit fattadt om att kontinentaltrafiken på ett så dyrbart sätt skulle utvecklas som skett. Jag ber att i kammarens minne få återföra, huruledes vid 1892 års riksdag Kongl. Maj:t på poststyrelsens förslag franhöll önskvärdheten af att postförbindelsen Trelleborg—Sassnitz af postmedel tilldelades en subvention af 68,000 kr. Meningarna i afseende på denna trafiks reguliera möjlighet samt huruvida staten ville för detta ändamål göra de uppoftningar, som vore ifrågasatta, voro mycket delade,

*Ifrågasatt
förstärkning
af öfverbygg-
naden å ban-
delen Arlöf-
Engelholm.*

(Forts.)

oaktadt Kongl. Maj:t i sitt förslag till Riksdagen tydligt framlade hela frågan, till och med anförde tidtabellen för de tåg, som skulle blifva nödvändiga på den långa stambanan från Malmö till Stockholm, och de kostnader, som deraf skulle följa. Resultatet af Riksdagens beslut blef *afslag*, och frågan hvilade. Huru har sedan denna fråga utvecklat sig? Jo, det är visserligen sant, att när Kongl. Maj:t 1892 gjorde hemställan till Riksdagen, begärdes icke Riksdagens bifall till subventionen, det begärdes endast Riksdagens bifall till vissa anordningar på statens jernväg. Subventionen ansåg sig Kongl. Maj:t kunna lemna ändå. Men det kan icke hafva varit för Kongl. Maj:t obekant, att med subventionens beviljande skulle följt dessa af Riksdagen icke beviljade anslag för jernvägen. Detta förhindrade emellertid icke, att en betydlig subvention sedan lemnades. Jag har här det kontrakt, som enligt Kongl. Maj:ts order afslutades emellan generalpoststyrelsen och tyska rikspostamtet den 24 augusti 1896, och det innehåller den bestämmelsen, att sådan förbindelse skulle inrättas och vara gällande 10 år. Jag ber att få uppmärksamma, att detta var 1896, oaktadt Riksdagens afslag var så kort förut som af år 1892, Sverige blef genom detta aftal bundet, och i sammanhang dermed beviljades en subvention åt den båt, som skulle befordra trafiken, af årligen 100,000 kr. På samma gång beviljades också ett lån på 250,000 kr. för att båten skulle komma till stånd. Naturligtvis var ju detta beroende på, att Kongl. Maj:t ansåg denna postförbindelse så vigtig, att all ekonomisk hänsyn måste vika, och detta med den påföljd, att Riksdagens pröfning deraf icke vidare fick vara af behovet påkallad. Men man fann snart, sedan denna så hastigt tillkomna postförbindelse kommit till stånd, att det icke var till fyllest med de dervid träffade arrangementen. Man fann snart nödvändigt att hafva dubbla båtar och att genom det långsträckta Sverige anordna dubbla tåg mellan Trelleborg och Stockholm för att fylla de, så att säga, chimeriska behof, som här upptäcktes. Följden blef ett »tilläggskontrakt» med rederibolaget och äfven med tyska rikspostamtet, hvarjemte subventionen så betydligt ökades som till 267,000 kr. om året, men anordningarne vid statsbanan, de *anbefaldes!* jag måste säga: *anbefaldes*. Jag har nemligen tagit del af det gemensamma yttrande, som på befallning afgafs af post- och jernvägsstyrelserna, innan detta tilläggskontrakt kom till stånd, och i det yttrande, som är afgifvet af jernvägsstyrelsen, förklarar jernvägsstyrelsen, att erfarenheten från den föregående tiden på denna trafikled icke gaf vid handen, att trafiken skulle närmelsevis ökas i proportion till de nya uppoffringarna, som ett tilläggskontrakt skulle medföra, utan att förlusten tvärtom kunde beräknas komma att ytterligare uppgå till mer än 275,000 kr. pr år. Trots detta blef beslutet om tilläggskontraktet fattadt, och konsekvenserna ligga nu framför oss. Med detta beslut följde, såsom kammaren behagade finna, att först och

främst dubbla nattsnälltåg inrättades. Vidare följde en stor materielanskaffning med såväl nya dyrbara personvagnar som tyngre lokomotiv, hvilket allt skedde till förfång för det stora materielbehof, som kräddes för den vida viktigare godstrafiken. Hvad värre var — den hastighet, som dittills förutsatts för denna trafik, var icke tillräcklig för att inom den bestämda tiden hinna nå det föresatta målet. Följderna häraf finner man i den proposition, som nu här föreligger.

Ifrågasatt förstärkning af öfverbyggnaden å bandelen Arlöf—Engelholm.

(Forts.)

Det tillkommer icke mig att klandra de åtgärder, som i detta fall blifvit vidtagna, men det kan icke nekas, att, såsom den förste ärade talaren påvisade, den önskan man hittills hyst, att, när statsbanorna inom vissa gränser gjort möjligt att täcka annuiteterna å statslånen för statsbanorna, man skulle inom de mera starkt utvecklade industriella delarne af landet kunna åstadkomma lägre frakter för godstrafiken, helt och hållet åsidosatts för den önskan att, om jag så får säga, »komma fort med posten till utlandet». Erfarenheten har dock visat, att det är mycket omtvistadt, huruvida detta verkligen medfört de fördelar, man deraf väntat.

Nu stå vi således framför frågan, huruvida Riksdagen bör på grund af dessa utan Riksdagens medverkan träffade aftal dels vara skyldig och dels anse sig vilja fortsätta med att med ett slag förvandla våra förut, i hufvudsak för godstrafik, byggda statsbanor till kontinentalbanor; och det är vid denna jämförelsevis lilla fråga, som saken kommer fram i form af en liten blänkare om 600,000 kronor, men som har i släptåg 4 $\frac{1}{2}$ millioner kronor och som det således nu gäller att bifalla eller icke. Det vare långt från mig att icke vilja erkänna den stora fördel, som måste ligga i att en jernväg, då den fått sina skenor utslitna, icke ersätter dessa skenor endast med sådana af samma vikt. Det är nemligen en känd erfarenhet vid alla såväl statsbanor som privata banor, att, då skenor äro utslitna — hvilka man kanske från början vid jernvägarnes första nybyggnad hade svårt att skaffa medel till och därför måste göra af temligen lätt kaliber — man bör ersätta dem med *tyngre* och starkare skenor för att öka trafikförmågan på banan i den mån trafiken växer och erfarenheten går i den riktningen, att trafiken fortfarande skall växa. Men härifrån till att utbyta *ännu icke förslitna skenor* mot skenor med för *denna* trafik ännu icke behöflig skenavikt är ett långt steg. Bästa beviset, att icke detta kan hafva varit vare sig jernvägsstyrelsens eller Kongl. Maj:ts mening, ligger deri, att, såsom herrarne torde påminna sig, då Vestkustbanan inköptes och denna hade temligen förslitna räls, biföll Riksdagen, att dessa finge utbytas, men utbytas icke mot 40 kg.-skenor, som erfordras för att köra blixttåg på Trelleborg—Sassnitz-banan, utan mot skenor af 34 kg., och sådana hafva vi på statsbanorna på många ställen. Hvad gjorde man för att åstadkomma detta utbyte, hvarom Riksdagen endast en gång yttrat sig och detta 1892 genom ett afslag?

*Ifrågasatt
förstärkning
af öfverbygg-
naden å ban-
delen Arlöv—
Engelholm.*

(Forts.)

Jo, man vidtog den åtgärd, hvarom redan var tal 1899, att *med trafikmedel* utbyta dessa skenor, då man ansåg tillflödet af inkomster af statens jernvägar vara så stort, att man ogeneradt kunde af de medel, som rätteligen tillkommo riksgäldskontoret, använda ett par millioner för detta ändamål; och dessa kostnader hafva gått till cirka tre millioner på de delar, der utbytet skedde. Men så kommo de mindre gyllene tiderna och det, hvarom nu talas såväl i jernvägsstyrelsens yttrande som i Kongl. Maj:ts proposition, nemligen att nettointkomsten af statens jernvägar under de senare åren gått ned af många skäl och att man icke ens har förhoppning om att den skall komma att stiga, utan snarare tvärtom. Då fans ingen annan möjlighet än att gå med frågan till Riksdagen. Nu är det ju alldeles klart, att sedan detta ödesdigra steg tagits, lär man icke kunna underlåta att i en eller annan form fortsätta. Men då är frågan den, om ärendet icke bör komma till Riksdagen i den form, som vederbör och Riksdagen formulerat, då Riksdagen 1878 bestämde på hvad sätt statens jernvägars affärer skola läggas fram för Riksdagen. Det vill dock synas, som om Riksdagen i detta fall behandlat vederbörande så lojalt, som man gerna kan göra. Riksdagen har sagt: vi kunna icke ingå i granskning af dessa många detaljer, som denna stora industri kräver; vi anhålla hos Kongl. Maj:t vördsamt, att Kongl. Maj:t ville för Riksdagen framlägga den behållning, jernvägarne verkligen kunna lemna, och själf fastställa omkostnadsstaten för dessa jernvägar. Men på det att icke de för annuiteterna på detta sätt påräknade inkomsterna af jernvägarne må alltför mycket vexla med de möjligen behöfliga nybyggnader, som staten behöfver vid jernvägarne, har Riksdagen sagt, att om det är fråga om några nybyggnader eller sådana till- och ombyggnader, som kräfva större belopp, är Riksdagen beredd att efter pröfning af behofvet härför anvisa *särskilda medel*. När nu ett sådant viktigt steg skall tagas som att omlägga hela banan Stockholm—Malmö med 40 kilograms skenor — för ett ändamål, hvars behöflighet åtminstone för mig ter sig temligen omtvistligt — synes mig, att marschen af detta ärende borde hafva varit den, att frågan i sin helhet bör framläggas för Riksdagen, så att man får bestämma, under hvilken tid och på hvilka år sådant skall ske. Man kan icke säga, att detta är ett normalt rälsutbyte. Jag har sökt att från banafdelningen vid statens jernvägar skaffa mig en uppgift på hvad det normala rälsutbytet, som år efter år erfordrats, gått till i penningar. Jag har fått en lista, omfattande tio år; och utom detta ödesdigra år 1899, då man med ett penn- drag beslöt utbyta skenor för en kostnad af 1,850,000 kronor, har skenutbytet gått till 1 1/2 million om året för statens jernvägar. Om ett skenutbyte i denna form eger rum, lär icke Riksdagen vilja deremot göra någon anmärkning, utan det ligger i de kostnader, som af Kongl. Maj:t beräknas på den generella omkostnadsstaten.

Man hur nu velat söka försvara dessa åtgärder ur synpunkten, att numera ingenting kan indragas. Det synes mig vara att vända om saken. Ingen lär i närvarande stund kunna på rak arm säga, hvilka retroaktiva åtgärder, som kunna eller böra vidtagas. Men hvad som framkommer i hela sin vidd och med klara siffror, är den rusning, som egt rum till förmån för en hastig persontrafik på bekostnad af jernvägarnes ekonomi och således i allra högsta grad på godstrafikens bekostnad. Ty, märken väl mina herrar, alla de, hvilka liksom jag ifrat för ett godt och väl afpassadt stambanesystem för Sverige, hafva gjort det ur den synpunkten, att dessa stambanor, då de en gång skulle kunna betala annuiteter och räntor på nedlagda kapital, skulle vara i stånd att åt landets näringar lemna så billiga frakter som möjligt; och detta spelar en större roll, än om vi komma en timme förr eller senare till Sassnitz. Det har sagts med afseende å de siffror, herr Tamm anförde, och som visade på hvad sätt nettointkomsten af jernvägarne gått ned och att vi kunde komma att med skatteinkomster få bestrida sådana utgifter, som jernvägarne skulle kunna bära, det har sagts, att denna nedgång vore beroende på kolprisen och andra tillfälligheter. Det är sant, att kolprisen spela in, men icke på långt när med de stora belopp, hvarom här är fråga. Den rapport, vi nyligen fått från jernvägsstyrelsen, utvisar den oskäligen höjning, som för 1900 egt rum i utgiftsprocenten eller till 76,15 %. Huru förhåller sig denna procent till utgiftsprocenten 1898? Jo, då var den 61 procent. Här föreligger således en ökning af 15 procent i utgifterna. Är det någon, som skulle vilja påstå efter den enkla kalkyl, herr Tamm gjorde, att detta beror på kolprisen? Nej, det är de hastiga tågen, som verkat detta, och att man, utan hänsyn till det ekonomiska, och detta på grund af Kongl. Maj:ts bestämmelse, ordnat trafiken på ett enligt min tanke för statsbanorna *ruinerande* sätt. Att det icke kan vara fallet, att endast kolprisen skulle orsakat denna stegring i utgiftsprocenten, härför har man stöd från åtskilliga håll. Herr statsrådet och chefen för civildepartementet anförde exempel från utländska banor, huru förhållandena stälde sig för 1900. Jag erkänner med honom, att 1900 års siffror äro ofördelaktiga. Men vi hafva exempelvis här i landet »Stora Bergslagsbanan», der man för att kunna betala ränta på sina obligationer och sina aktier icke gjort några experiment, utan »gått sakta i backarna». Der har utgiftsprocenten stigit från 41,5 år 1898 till 47,2 procent år 1900.

Hvad dessa siffror betyda i ekonomiskt afseende finner man, då man uppmärksammar, att våra statsjernvägar under år 1900 hade den för våra förhållanden enorma bruttointkomsten af nära 45 millioner; och borde man med denna stigande inkomst kunna antaga, att utgiftsprocenten skulle falla i stället för att stiga. Och hvad betyder denna stegring? Jo, för hvarje procent, denna

*Ifrågasatt
förstärkning
af öfverbygg-
naden å ban-
delen Arlöf-
Engelholm.
(Forts.)*

*Ifrågasatt
förstärkning
af öfverbygg-
naden å ban-
delen Arlöf—
Engelholm.*

(Forts.)

utgiftsprocent stiger, betyder det 445,000 kronor, och 10 % spela således i detta fall en roll af $4\frac{1}{2}$ millioner kronors förlust per år. Jag har med hvad jag tagit mig friheten nämna endast sökt påvisa, att den fråga, som här föreligger och som kan synas liten nog, har ganska stora dimensioner. Och jag tror, att, när herrarne efter de utredningar, som gjorts från begge hållen, skola fatta sitt beslut, herrarne skola finna, att statsutskottet i det skick, denna fråga nu föreligger, haft mycket grundade anledningar att ställa sig på den ståndpunkt, som skett; och det är därför jag anhåller att få yrka bifall till statsutskottets förslag.

Herr Dickson: Statsutskottets ärade ordförande yttrade, att vårt land är fattigt och att vi gått för fort med byggandet af jernvägar. Den saken skall jag icke motsäga, men jag tycker det har mycket liten tillämpning på frågan om omläggning af räls mellan Arlöf och Engelholm. Denna bana går genom en af våra rikaste trakter, skär tre andra jernvägar och passerar flera stora industricentra och etablissement, som uppstått under senare år just till följd af banans framdragande. Alla dessa omständigheter vålla, att på banan finnes en stor och kraftig trafik, som påkallar en omläggning af rälsen i trafikens intresse, såsom herr statsrådet och chefen för civildepartementet påvisat. Herr Tamm framhöll, huru man skadade sig genom att icke sköta sin egen dom väl. Detta tyckes mig tala för bifall till Kongl. Maj:ts proposition i denna del; men då herr statsrådet och chefen för civildepartementet förklarar sig kunna acceptera utskottets hemställan, har jag intet annat yrkande att göra än på bifall till denna hemställan.

Herr Wester: Då herr statsrådet och chefen för civildepartementet två gånger under sitt anförande framhöll hvad jag yttrade om lyx- och blixttågen, så beder jag få fästa kammarens uppmärksamhet på, att det är väl ändå dessa tåg, som äro den väsentliga orsaken till det ogynnsamma resultatet af statens jernvägstrafik. Vi förde för några år sedan ett nattåg ut från Stockholm till hvar och en af de olika platserna i landet, men nu gå två å tre nattåg det ena efter det andra från och till samma platser. Detta är en något hastig ökning, och jag beder att vördsamt få säga herr statsrådet, att om vi skola likna utlandet i detta fallet, måste vi äfven skaffa oss kontinentens förutsättningar, nemligen en lifigare persontrafik, d. v. s. personer, som offra tid och penningar på att resa på jernväg. Mellan Köln och Paris räknas personerna in i hvarje tåg; ingen enda plats får stå ledig. Här gå en del tåg med kanske endast några få resande i hvarje boggiévagn. Det blir en väl dyrbar trafik.

Medan jag har ordet, skall jag bedja att få hembära ett vördsamt tack för det anförande, statsutskottets ärade vice ord-

förande nyss höll; det var, kan man säga, ett ord i sinom tid; det var ett varningens, ett allvarets ord, som väl behöfde sägas i kammaren, men hvad jag beklagar, det är, att det just var herr Tamm sjelf, som var en af de spannhästar, som kört fram jernvägsfrågan dit den nu står och som han nu beklagar.

Sedan öfverläggningen ansetts härmed slutad, biföll kammaren hvad utskottet i föreliggande punkt hemställt.

Punkten 3.

Lades till handlingarna.

Punkten 4.

Mom. a).

Herr von Möller: På samma gång jag yrkar bifall till utskottets förslag, anhåller jag att få framställa några anmärkningar och några önskningsmål rörande dels sjelfva materielen och dels vissa trafikförhållanden.

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

Hvad då först materielen beträffar, se vi, att ett belopp af något öfver en million kronor anslagits till nya personvagnar. Jag får här till herr statsrådet och chefen för civildepartementet och till öfverdirektören vid maskinafdelningen göra samma erinran, som för ett par år sedan af mig framställdes, om det nemligen icke kunde vara möjligt att på våra jernvägar bättre tillgodose hygienens kraf eller om det verkligen är meningen, att, som vid så många andra föregående tillfällen, privatbanorna skola taga initiativ före statsbanorna. Jag beder att på samma gång få tacka herr öfverdirektören, för att han omsider gått i författning om anbringande af de anslag, hvarom jag då uttalade förhoppning, att de snart måtte uppsättas i vagnarne. Jag beder äfven att få upprepa mina vid samma tillfälle uttalade önskningar, att sitsar och ryggstöd borde beklädas med skinn, plyschmattorna utbytas mot dylika af gummi eller linoleum, väggarne beklädas med vaxdukstapeter på filt eller annan dålig värmeledare, för att icke under vintertiden skada genom temperaturen skall tillskyndas materielen eller de resande. Jag tror icke det skulle vara omöjligt att göra detta och ersätta beklädnaden å väggarne med något mera praktiskt och mindre hälsofarligt ämne än den nuvarande schaggen. Beträffande de öppna godsvagnarne beden jag att till herr öfverdirektören få göra den hemställan, huruvida man icke skulle kunna anordna *täckta* sittplatser för bromsarne. Det har alltid för mig varit obehagligt att se, huru dessa menniskor skola utsättas för regn och köld på de öppna sittplatserna. Jag tror det vore en ringa kostnad att på *alla* öppna vagnar

Anslag till ny rörlig materiel vid statens trafikerade jernvägar. med bromsinrättning anbringa dylika kurar. På tal om personalen, är det en annan sak, jag tillåter mig påpeka. Det har blifvit mig sagdt, att de konduktörer, packmästare med flera, som resa två nätter å rad och således måste sofva om dagen, *icke* erhålla någon ersättning för *daglogis*, ett förhållande, som ej torde vara rättvist.

(Forts.)

Det nämnes nederst på sid. 31, att man under år 1900 utbetalat öfver en half million i hyra för vagnar. I sammanhang dermed vågar jag hemställa, huruvida det icke vore skäl att snart göra en förändring i vårt gamla trafikreglemente af 1862. En jernvägstjensteman, med hvilken jag satt mig i förbindelse, har fäst min uppmärksamhet derpå, att väsentliga besparingar skulle kunna göras dels i vagnshyra och dels vid nyanskaffning, om man knappade in något på dispositionstiden för dessa gods-vagnar. Till följd af detta trafikreglementes bestämmelser kunna, såsom det nu är stäldt, åtgå åtskilliga dagar, under hvilka en requirerad vagn upptages af trafikanten äfven för en ganska kort väglängd. Först 24 timmar för lastning, sedan derförut möjligen en tomtransport egt rum, derpå sjelfva transporten, expeditionstiden och 48 timmar för lossningen — i städerna är det 24 timmar, om jag ej minnes orätt — med fria sön- och helgdagar. Så är icke förhållandet i Tyskland och Danmark, ty der har styrelsen rätt att återfå vagnarne inom 12, i vissa fall 6 timmar. Jag anser äfven detta ämne förtjent att beaktas.

Dessutom skulle nog besparingar vid vissa transporter för jernvägarnes egen räkning kunna ega rum. Vid en af statens banor — likgiltigt hvilken — skulle requireras is till smör-transporterna. Det gick till på det sättet, att man infortrade anbud, såsom det sades, och dessa anbud stälde sig mycket höga, åtminstone 2 kronor per vagnslast högre, än hvad faktiskt isen skulle kunnat anskaffas för på platsen, upplagd uti ishögen. I stället fraktades nu flera vagnslaster is ungefär 300 kilometer först söderut och sedan norrut. Frakten skulle för en enda vagnslast is hafva efter taxan gått till *86 kronor*. Detta kallar jag icke ett förståndigt eller sparsamt sätt att sköta ekonomien.

En ytterligare anhållan skulle jag vilja framställa. Jag har sett i tidningarna, att jernvägsstyrelsen ingått till Kongl. Maj:t med begäran, att Kongl. Maj:t måtte aflåta en proposition om förändring i vissa delar af strafflagen, äfvensom att Kongl. Maj:t måtte förordna, att stationsföreståndare — hvarför icke konduktörer och dylika — vid statens jernvägar måtte beklädas med polisbetjents myndighet i vissa fall. Detta är en underrättelse, som man måste helsa med synnerlig tillfredsställelse. Jag vill äfven hoppas, att herr statsrådet måtte se till, huruvida man icke samtidigt äfven kunde ordna så, att stations- och tågpersonalen å tågen kunde erhålla bättre rättsskydd genom styrelsens försorg, så att den icke, såsom nu mången gång sker, får betala ganska

dryga rättegångskostnader i fråga om oordningar vare sig på stationerna eller på i gång varande tåg, begångna emot dem af de resande. Vi hafva sett af den anhållan, jag omnämnde, att man önskade få sjelfva forum ändradt, och jag är viss om, att herr statsrådet kommer att egna denna fråga behörig uppmärksamhet.

Det skulle kunna vara en hel del saker att tillägga. Jag vill endast upprepa den påminnelse, jag för två år sedan gjorde, att vi *fortfarande sakna register* till den mångfald af cirkulär och bestämmelser, som röra förhållandena vid statens jernvägar. Man fordrar af stationspersonalen, att den skall hafva alla dessa omkring två tusen reglementen i hufvudet; men det torde icke vara lätt för vare sig personalen eller trafikanterna. Jag hoppas, att herr statsrådet skall beakta äfven denna icke alldeles betydelselösa angelägenhet.

Öfverläggningen förklarades härmed slutad, hvarefter kamaren biföll hvad utskottet i förevarande moment hemställt.

Mom. b).

Herr Lithander: Jag har icke begärt ordet för att framställa något yrkande, men jag tillåter mig erinra om, att redan vid 1891 års riksdag väcktes motion i syfte, att från statsmagternas sida något initiativ måtte tagas ledande dertill att man tillgodogjorde sig den stora rikedom af bränsle, som finnes i landets torfmossar. Denna motion emottogs med mycken välvilja från statsutskottets sida, i det utskottet erkände motionens goda syftemål samt insåg frågans stora betydelse i ekonomiskt afseende, men något tillstyrkande af motionen kunde utskottet då icke besluta, alldenstund, såsom det uppgafs, Kongl. Maj:t redan hade gått i författning om undersökningar, hvilkas resultat voro af vigt att känna, innan något svar i frågan afgäfves. Jag tvifflar icke på, att den erfarenhet, som sedan dess vunnits, har sin stora betydelse, men faktiskt är, att i praktiskt och ekonomiskt afseende stå vi precis på samma punkt nu som 1891. Vid innevarande riksdag kunde ju egentligen icke finnas anledning att framkomma med någon motion af mera omfattande beskaffenhet i samma syfte, enär Kongl. Maj:ts regering redan genom dess framställning i den vid riksdagens början aflemnade statsverkspropositionen tillkännagifvit sin afsigt att vidtaga åtgärder i och för denna viktiga frågas lösning; men i afseende å en enda detalj, som jag erinrade mig kort före motionstidens slut, tillät jag mig dock att väcka motion, nemligen om en skrifvelse till regeringen, att den vid nästa beställning af godstågslokomotiv måtte förordna, att åtminstone ett af dessa konstruerades med eldstad för briketteldning. Äfven denna motion har statsutskottet emottagit med alldeles samma välvilliga om-

Anslag till ny rörlig materiel vid statens trafikerade jernvägar.

(Forts.)

Om eldning af godstågslokomotiv med torfbriketter.

Om eldning af döme som 1891. Statsutskottet säger nemligen, att »det måste utan tvifvel anses vara af största betydelse för vårt lands ekonomi och dess oberoende af utlandet, om den rika tillgång på torf, som finnes i våra mossar, kunde med fördel tillgodogöras för industrielt behof liksom särskildt för jernvägsdriften.» Det är ju mycket glädjande att höra ett sådant omdöme, men utskottet afstyrker likväl motionen af samma anledning som 1891, nemligen att »undersökningar pågingo». Som jag nyss tog mig friheten nämna, hafva tio år förflutit, sedan samma välvilliga omdöme uttalades förra gången, utan att dock någonting under denna mellantid blifvit i saken åtgjordt.

(Forts.)

Ett gammalt ordspråk säger, att »tid är pengar». Om man år 1891, eller så fort man erhöi visshet om hvad de företagna undersökningarna gäfvé vid handen, vidtagit nödiga åtgärder för att tillgodogöra sig våra torfmossars rikliga tillgångar på bränsle, hade otvifvelaktigt denna tid visat, att man, med rätt begagnande af tiden, också kan i verkligheten göra betydande penningbesparingar. Låtom oss blott tänka oss, att i de stora summor, hvilka stenkolsimporten kräfver, man skulle kunnat genom kraftiga åtgärders vidtagande hafva gjort en besparing under dessa år af exempelvis blott 10 millioner kronor årligen. Då vore ju i detta ögonblick vår handelsbalans 100 millioner lägre, än hvad den nu är!

Saken är verkligen af största vikt, och jag kan icke annat än beklaga, att det fått stanna vid endast välvilliga uttalanden från statsutskottets sida och att en sådan lång tid förspilts, utan att någonting blifvit gjort.

Jag har, som sagdt, icke något yrkande att framställa, men tillåter mig uttrycka den förhoppning, att den kommande tiden måtte lemna oss mera fruktbarande prof på, att statsmagterna rätt fattat vigten och betydelsen af denna stora fråga.

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

Punkten 5.

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 6.

*Anslag till
fullbordandet
af statsbanan
från Gellivare
till riks-
gränsen.*

Herr Unger: Det är med tungt sinne, som jag nu åter träder inför nödvändigheten att biträda statsutskottets framställning om ytterligare ökad anslag till denna, enligt mitt förmenande, i en för fäderneslandet olycklig stund beslutade statsbana mellan Gellivare och riksgränsen, och detta så mycket mer, som hvad uti ärendet förut förekommit gifver någon anledning befara, att

måhända icke ens det nu begärda anslaget till sist blifver för ändamålet tillräckligt, likasom äfvenledes att den säkerhet, som af Luossavaara och Kirunavaara aktiebolag är stäld för de förbindelser, de ingått gent emot staten, icke torde blifva betryggande. Med anledning af dessa mina farhågor anhåller jag att till herr statsrådet och chefen för civildepartementet få framställa följande spörsmål: 1:o) Anser herr statsrådet nu verkstäld beräkning af kostnaderna för fullbordande af statsbanan emellan Gellivare och riksgränsen vara så tillförlitlig, att afsevärda ytterligare anslag för banan ej måtte varda erforderliga, och kan den af Luossavaara — Kirunavaara aktiebolag stälda säkerhet för fullgörande af bolagets genom kontrakt med staten åtagna förbindelser anses fullt betryggande, sedan det nu visat sig, att den anläggningskostnad, hvarå bolaget har att till staten gälda ränta, ökats med omkring 40 % utöfver den ursprungligen beräknade anläggningskostnaden.

Anslag till fullbordande af statsbanan från Gellivare till riksgränsen.
(Forts.)

Vidare, och då det särskildt med hänsyn till några på dagordningen snart förekommande frågor, hvilka beröra trafiken på denna bana, vore af stort intresse att ega kännedom, huruvida banans trafikförmåga må blifva tillräcklig för att tillgodose de kraf, som antagligen komma att ställas på densamma icke blott af malmexportörer, utan äfven och i synnerhet af män, hvilka hafva för afsigt att inom landet förädla mineralrikets skatter, för att sedermera exportera de förädlade produkterna, anhåller jag att jemväl få spörja herr civilministern: 2:o) Är det, med hänsyn till banans byggnads sätt och andra för handen varande förhållanden, antagligt, att å bandelen Kirunavaara — Riksgränsen må kunna årligen framforslas — förutom 1,200,000 ton enligt kontrakt med Luossavaara — Kirunavaara aktiebolag — för eventuella andra trafikanters räkning lika stor eller större myckenhet gods?

Jag har icke något yrkande att framställa, utan finner mig nödsakad biträda statsutskottets hemställan i denna del.

Herr Wennerberg: Då jag genomläste statsutskottets utlåtande i denna punkt, förvånades jag först öfver det ovanligt skarpa sätt, hvarpå utskottet före klämman uti en inledning till densamma behandlat Kongl. Maj:ts proposition. Ännu mera förvånad blef jag, då, ehuru jag väntat att på sista sidan af betänkandet få se en mängd reservationer, jag icke såg en enda. Statsutskottet har alltså enhälligt afgifvit denna dubbla admonition och skrapa, som helt visst lär stå nära nog ensam i vår riksdags-historia.

Jag blef förvånad, men denna min förvåning måste dock minskas i ej ringa mån, då jag sjelf helt och hållet delar statsutskottets åsichter såväl i afseende å hvad som föregår klämman som också i afseende å klämman sjelf, hvilken icke *kunnat* blifva annorlunda, alldenstund den är helt enkelt en konsekvens, den Riksdagen får kännas vid på grund af sitt eget beslut.

*Anslag till
fullbordande
af statsbanan
från Gellivare
till riks-
gränsen.
(Forts.)*

När man ser tillbaka på behandlingen af detta ärende i dess helhet, kan man icke neka till, att befogade anmärkningar deremot gjorts af statsutskottet. Redan 1894, men ännu kraftigare 1897, framträdde den åsigten, att en jernväg genom Norrbotten vore af stor betydelse. Denna åsigt delade jag fullkomligt och delar den ännu i dag. Under de undersökningar, hvilka med det åt regeringen lemnade anslaget af 40,000 kronor för ändamålet kommo till stånd, uppstod frågan, om det icke vore ekonomiskt klokt att utvidga denna jernväg till Ofoten eller till riksgränsen. 1897 års Riksdag erkände, att fullgoda skäl förelågo för en sådan banas *ifrågasättande*; men Riksdagen hade dock inom denna kammar ett stort antal medlemmar, hvilka ansågo, att med denna banas *byggande* icke vore så brådskanie. Man borde först afvakta resultatet af undersökningarna och öfriga af Riksdagen begärda upplysningar, innan *beslut* fattades — något, som från Riksdagens sida väl var fullkomligt riktigt. Redan året derpå fick man Kongl. Maj:ts proposition i ämnet, och man fick då samtidigt erfara, att de lemnade undersökningsmedlen vore blott en gåfva på hand, att banan *skulle* fram sådan majoriteten önskade den, och att i stället för inom någon närmare obestämd tid skulle arbetet med banan begynnas inom *ett år*.

Det skulle gå med hast, och den kongl. propositionen bar också omisskänneliga spår af att det gått med hast. Riksdagen hade redan 1897 uttalat, att den, innan något vidare åtgjordes, önskade åtskilliga upplysningar, som ingen bättre än Kongl. Maj:t kunde lemna i afseende på kulturella, ekonomiska samt politiska förhållanden. Propositionen kom. Att den innehöll ingenting bestämdt och välgrundadt i afseende på de *kulturella* förhållandena, kan man numera säga, sedan man genom denna senare kongl. proposition kommit under fund med rätta arten af de gjorda undersökningarne. Icke heller innehöll den något alls i afseende å de *politiska* förhållandena — en sak, som, det måste medgifvas, ej heller är så synnerligen lätt att svara på. Emellertid och i stället för ett svar från regeringen, som kunde varit till en beaktansvärd ledning för Riksdagen, hafva vi fått det på visst sätt från ett annat håll; ty huru vi än må resonnera, finnas här nog politiska faror, faror, hvilka, hvad man än må deremot invända, icke fjermat sig, utan — vi måste samvetsgrant tillstå det, att döma efter förhållandena under den senare tiden — i hög grad närmast sig. Det återstod alltså blott en punkt och, till min glädje *då*, ehuru visserligen ingalunda *nu*, ansågs, att denna ganska viktiga del blifvit af Kongl. Maj:t nöjaktigt utredd, nemligen den *ekonomiska* och finansiella. Huru besviken jag — och väl de flesta — blifvit i detta afseende, det framgår tillräckligt af det nu föreliggande utskottsbetänkandet. Man har der sett, hurusom de beviljade anslagen ingalunda räckt till, oaktadt man redan en gång förut af Riksdagen äskat och äfven bekommit en hjälp på öfver

2 millioner — det begärdes 10 millioner, och jag vågar påstå, att det förhåller sig så, att någon säkerhet för att de 10 millioner, som nu anses erfordras, skola blifva tillräckliga för banans fullbordande icke förefinnes.

*Anslag till
fullbordande
af statsbanan
från Gellivare
till riks-
gränsen.
(Forts.)*

Vi stå ännu alltså mycket ovissa äfven i afseende på denna banas *ekonomiska* förhållanden. Den, som läser igenom Kongl. Maj:ts proposition, i detta hänseende repeterad af utskottet, måste erkänna, att det knappt gifves en enda punkt, som icke befinnes vara i *det* outredda skick, hvarutaf naturligtvis dels redan för- anledts, dels vidare kunna föränledas nya kostnader och nya anslags- behof. Det är, som läste man en hel jeremiad, då man läser detta sammändrag af den kongl. propositionen i utskottsbetänkandet. Det finnes nästan ingen enda punkt, der man icke missräknat sig. Man har missräknat sig på virkestillgången, på grusets beskaffenhet, på vissa geologiska och klimateriska omständigheter, på jordarter, hvilka, emedan de utgöras af konglomerat af småsten och jord, varit oanvändbara för banans behof, och så vidare. Ett skäl finnes dock, som man i viss mån kan respektera, de betydligt på senare tider ökade arbetskostnaderna; men hvad denna bana särskildt beträffar, har arbetskostnaden väsentligen stigit genom naturförhål- landen sådana som snöskred, vattufflöden och dylikt, hvarom finnes utförligt skrifvet i den kongl. propositionen. Ja, när vår Herre be- hagar sända en snöstorm, som föränleder snöskred, är detta visser- ligen någonting, som icke på förhand kan fullt noga till kostnaden beräknas, men å andra sidan är ju detta något, som just följer med det hårda klimatet i dessa nordliga delar af vårt land och erbjuder för den med förhållandena der uppe icke allt för obekante ingenting särskildt ovanligt, och hvem vågar påstå, att icke hädan- efter äfven kunna, ja, antagligen måste inträffa dylika för jern- vägens byggande hinderliga snöskred och vattufflöden? Ja, mina herrar, mig synes det hela stå på en allt för osäker grund för att fullföljas på samma sätt som hittills.

Men hvad tjänar nu allt detta till, kan man med skäl säga; vi hafva ju gått in på att bygga jernvägen färdig inom en viss bestämd tid, och naturligtvis kan det icke falla mig in att uppmana till något brytande af den gjorda öfverenskommelsen. Det är sådant, som *måste* ske, äfven om den nu begärda summan skulle fördubblas. Vi måste såsom en hederlig nation stå vid hvad vi lofvat, till och med om derigenom andra mycket viktiga saker skulle komma att få sitta högst betydligt emellan. Här är icke frågan om hvad man vidare skall göra, här gäller blott att bifalla hvad utskottet redan föreslagit. Och härmed är den första afdel- ningen slut af hvad jag haft att säga.

Samma öfver mitt beröm höjda nit, som med skäl visats i afseende å denna jernväg, af Norrbottens invånare, samma energi, samma ovanliga verksamhetslust och förmåga att något uträtta, som visats af den man, hvilken i dag fått taga åt sig så mycket

*Anslag till
fullbordande
af statsbanan
från Gellivare
till riks-
gränsen.*

(Forts.)

klander, chefen för civildepartementet — samma mot detta svarande nit hade Riksdagen icke behöft visa i hastigheten af sitt beslut. En ganska stor minciritet inom denna kammare begärde, att man skulle hejda sig en liten smula. Nej, det gick icke, det *skulle* ske med fart och det skedde med fart — till hvad fromma för vårt land får framtiden utvisa. Den skrifvelse, som låg till grund för Riksdagens åtgöranden, blef *endast i afseende å de ekonomiska* förhållandena af Kongl. Maj:t besvarad och det på ett sätt, att den nu framlagda propositionen visar de verkställda undersökningarnas oduglighet. Samma sätt och samma tillvägagående egde rum — om ock icke fullt — med de andra frågorna, som af Riksdagen framstälts, frågor, dem såväl regeringen som sedan Riksdagen behandlat såsom bisaker, vid hvilka något afseende icke behöfde fästas.

Hvad är nu att göra? Man kan ju fråga civilministern hvad han tänker göra. En sådan fråga har nyss blifvit framställd, och jag tror den icke blifver lätt att besvara. Jag skulle dock derifrån vilja förskona en sådan man, hvilken visat prof på en duglighet och ett nit för oss så främmande, att vi nästan häpna inför den fart, hvarmed sakerna här bedrifvits. Jag kan icke klandra farten i och för sig, ty den har haft ett tillräckligt stöd och uppmuntran af Riksdagen vid det viktiga ärendets skötande. Men hur man sköter, får man icke sköta så, att det främsta, att fäderneslandet på något vis får sitta emellan. Detta är dock tyvärr hvad som inträffat.

Jag kan icke annat än sluta med den fromma önskan, att denna statsbana måtte blifva till en välsignelse icke blott för Norrbotten, utan för hela vårt land. Men hvarför dölja för eder, mina herrar, att bredvid denna förhoppning skymtar stundom spöket af af dess motsats.

Jag har icke något att härutöfver tillägga.

Herr von Möller: Jag skall anhålla att till en början få ur statsutskottets motivering framplocka en kompliment, att lägga till den, som på förmiddagen uttalades af utskottets ordförande. Om man nemligen läser mellan raderna af betänkandet, ser man, att utskottet finner herr civilministern dyrbar, *mycket* dyrbar. Denna kompliment ber jag herr statsrådet hafva i minne; det är ej jag, som säger den, utan statsutskottet, och jag förmodar, att svenska Riksdagen gifver det rätt härutinnan. Det var synd, att vi icke redan 1898 fingo det synnerligen värdefulla rådet, som för några veckor sedan gafs oss, *att icke sätta för högt värde på auktoriteter*; om då detta råd gifvits, hade möjligen Riksdagens beslut blifvit ett annat. Jag vill visst icke uppröra de der dyningarna från i fjol, om hvilka herr Tamm då talade, men jag tror, att om svenska Riksdagen då vetat, hvad denna jernväg tills dato kostat och möjligtvis än ytterligare kommer att kosta, antager jag, att en hel del af de personer, som då afgåfvo sina röster till förmån

för jernvägen, i stället skulle hafva röstat för afslag. Det är min åsigt, att svenska Riksdagen blifvit vilseledd af de felaktiga kalkylerna och de slarfviga undersökningarna, för hvilka man klandrat jernvägsstyrelsen; men, mina herrar, jag vågar påstå, att det var omöjligt för jernvägsstyrelsen att på tre månader göra sådana undersökningar. Banan *skulle* ju drifvas igenom à tout prix, därför blefvo också undersökningarna derefter.

Anslag till
fullbordande
af statsbanan
från Gellivare
till riks-
gränsen.
(Forts.)

I år hade jag tänkt, att, på samma gång man begärde det ökade anslaget, denna anhållan skulle varit åtföljd af ett »*pater peccavi*» till svenska Riksdagen, men något sådant förekommer icke; samna sjelfbelåtenhet som tillföre återfinnes äfven nu.

Man har framhållit, huru noggranna och i detalj gående beräkningar utförts, och att de gjorda undersökningarna varit synnerligen noggranna. På sätt, den föregående ärade talaren påvisat, finner man, att dessa »detaljerade och noggranna beräkningar» väl tåla att närmare skärskådas. På sidan 41 talas om profgropar, gjorda för att utröna markens beskaffenhet, men dessa verkställes blott *på ytan*, det visade sig sedermera, att marken bestod af så kallade moräner. Sedan hafva »*vattuflöden*», icke *utredningen* påvisat nödvändigheten af större diken. Det grus, som man »*påräknat*», icke *beräknat*, stod ej till buds; på samma sätt med sten; den *fans* icke, utan har måst fraktas betydliga sträckor. Under åren 1899 och 1900 *utröntes*, att vattendragen icke höllo så mycket vatten, »som man *beräknat*». Så tillkommo nya utgifter på grund af nya tjenstebefattningar och behovet af ytterligare expeditiionslokaler; allt detta hade man bort kunna veta redan år 1898.

På sidan 45 talas det om — såsom en tröst i olyckan — att man skulle kunna realisera vissa arbetsredskap och effekter, som skulle öfvertagas af en annan, senast under år 1902 beslutad statsbanebyggnad. Skola vi då hafva ännu flere statsbanebyggnader? Jag tycker, att det för närvarande kunde vara nog med dem vi hafva.

Jag skall ej ingå i undersökning om tunneln vid Nuoljafjellet. Det står, att terrängen der var *starkt* sluttande, men att på grund af bergets »utseende» skäl icke ansåges föreligga för antagande, att bergskred skulle kunna befaras. Jag trodde, att man fäste sig vid annat än *utseendet*, åtminstone när det gälde att bygga jernvägar.

Som sagdt, hafva kostnaderna för banbyggnaden ökat med 35 à 40 procent, och bolaget tyckes också öka sina pretentioner. Som vi af tidningarna sett, önskar det nu att få rätt att frakta proportionsvis ökade quantiteter malm, och jag, som i denna fråga sedan länge upphört att förvåna mig öfver någonting, skall icke blifva förvånad, om vi få mottaga en kongl. proposition, deri Riksdagen anmodas göra eftergifter åt bolaget. Jag hoppas, att så ej måtte ske, men, som sagdt, det är endast en förhoppning; hvad jag *tror* är ej alltid identiskt med hvad jag hoppas.

Anslag till
fullbordande
af statsbanan
från Gellivare
till riks-
gränsen.
(Forts.)

Vi hafva sett en liten antydan i den kongl. propositionen om Svappavaara—Kirunavaara-jernvägen, der vi funnit, att Kongl. Maj:t för att ej betunga sin jernvägsstyrelse med för mycket arbete och för att tillgodose bolaget Kirunavaara—Luossavaara, har ansett skäligt, att i koncessionen för Svappavaara—Kirunavaara jernväg stadgades, att transport af malm från denna bibana öfver statsbanan till riksgränsen ej finge taga sin början förrän ett år efter statsbanans öppnande för allmän trafik. Det är ej vidare angående för Svappavaara—Kirunavaara bolag, huru angenämt det än kan vara för det *andra* bolaget.

På sidan 48 blir, som jag antager, herr statsrådet mera skämtsamt stämmt, ty jag kan ej uppfatta hvad der säges annat än som ett lustigt skämt. Der står nemligen: »För det intresse det kan hafva får jag meddela, att enligt inhemtade upplysningar den norska andelen af jernvägen Gellivare—Ofoten, hvilken andel, då anläggningen beslutades, beräknades kosta, utan rullande materiel, 6,000,000 kronor, enligt ett öfverslag af den 26 januari 1900 antages komma att erfordra, likaledes utan rullande materiel, ett kostnadsbelopp af 8,363,000 kronor.» Jag sade, att jag måste taga detta som skämt, och jag kan dervidlag ej underlåta att tänka på en gammal anekdot, som vi nog alla hafva hört. Det var nemligen en herre, som sade: »herre gud, de säga, att jag ej är vidare intelligent, men då skulle de höra på — min hustru». Kan det nemligen vara allvar, att man vill försöka ursäktat ett fel, som man sjelf begått, med att andra hafva gjort sig skyldiga till lika stora fel i sina beräkningar. Jag tycker verkligen, att detta är ett egendomligt sätt att ursäktat sig.

Det är, som sagdt, min uppfattning, att Riksdagen 1898 blifvit vilseledd. *Hvar den ledande tråden* i alla dessa egendomliga förhållanden går, tilltror jag mig ej kunna utleta, men ville man vara elak, skulle man nog kunna säga, att alla dessa sammanträffande *händelser se ut som en tanke*. Men, mina herrar, jag skall afstå derifrån och söka tyda allt till det bästa samt nöja mig med att säga, att dessa händelser tyda på *brist på tanke*.

Herr statsrådet von Krusenstjerna: Med anledning af slutorden i den näst siste, af mig liksom af kammaren så högt aktade talarens anförande ber jag att få erinra, att äfven jag tilltror mig kunna tillmäta mig fosterlandskärlek, och jag tror, att i detta afseende skilnaden mellan oss ligger endast uti olika synpunkter.

När detta ärende var före vid sistlidne års riksdag, framställdes, till en del af samma talare som nu, åtskilliga anmärkningar mot den beräkning, som Kongl. Maj:t då framlade för Riksdagen eller, rättare sagdt, mot den redogörelse, som då framlades öfver anledningarna till att kostnaderna så högst betydligt öfverstigit de år 1897 beräknade. Jag sökte då visa, hurusom

denna tillökning i kostnaderna i väsentlig mån berott på omständigheter, som jernvägsstyrelsen, efter min uppfattning, icke kunnat förutse, när den uppgjorde 1897 års beräkningar, och till hvad jag då yttrade om dessa beräkningar har jag nu ingenting att tillägga. Frågan blef ju också i denna del af Riksdagen pröfvad. Nu ber jag att få dröja några ögonblick vid den tillökning i kostnaderna, som sedan dess inträffat, och att få försöka försvara min åsigt, att man ej heller härvidlag kan med fog tillvita jernvägsstyrelsen någon försummelse.

*Anslag till
fullbordande
af statsbanan
från Gellivare
till riks-
gränsen.
(Forts.)*

Kostnaderna, sådana som de framlades för 1900 års Riksdag, slutade för denna bana, inklusive rullande materiel, på ett belopp af 26,904,000 kronor. Nu äro de beräknade till 29,907,000 kronor, d. v. s. här föreligger en ökning af 3,003,000 kronor. Häraf belöper sig på den rullande materielen 355,000 kronor, och det kan väl ej ens ifrågasättas, att den ökning i priset på lokomotiv och godsvagnar, som nu inträdt, kunnat vara känd för jernvägsstyrelsen år 1897. Frändrager jag nu denna sistnämnda summa, så utgör ökningen i kostnaderna öfver 1900 års förslag 2,648,000 kronor. Af hvilka poster består då denna ökning? — Vi hafva då först en post å 200,000 kronor. Det är för byggnader vid Kiruna. Dessa byggnader äro föranledda af det numera insedda behovet af ett nytt distrikt, ett behof, som ju statsutskottet och Riksdagen, åtminstone denna kammare, nu godkänt. Denna post kunde man ej taga i beräkning år 1897.

Vidare hafva vi 590,000 kronor, som jernvägsstyrelsen tillagt för oförutsedda utgifter utöfver hvad undersökningsförrättarne föreslagit.

Så hafva vi denna post på 233,000 kronor för tunneln vid Nuoljafjellet. — Om det ligger något fel i att denna post tillagts, så fritager jag helt och hållet jernvägsstyrelsen. Denna post blef följden af ett besök, som jernvägsstyrelsens chef och jag förra sommaren gjorde vid jernvägsbyggnadslinien. På grund af de upplysningar, som under föregående års vinter erhållits angående snöförhållandena vid Nuoljafjellet, ansåg jag nödvändigt att, trots den ökade kostnaden, frågå den först valda och naturligaste utvägen, nemligen att bygga banan utmed berget längs Torne-träsk. På min tillsägelse blef plan uppgjord för byggande i stället af en tunnel, hvilken plan Kongl. Maj:t sedermera behagat godkänna.

Här hafva vi således poster på tillhopa 1,023,000 kronor, hvilka, enligt hvad kammararens ledamöter torde medgifva, icke kunnat af jernvägsstyrelsen förutses.

Återstår således 1,625,000 kronor. Granskar man den noggranna specifikation, som uppgjorts öfver dessa nytillkomna kostnader, finner man, att det är tre poster, om hvilka man skulle kunna säga, att de med bättre undersökningar borde hafva varit kända förut. Dessa poster äro — jag ber om ursäkt, att jag

*Anslag till
fullbordande
af statsbanan
från Gellivare
till riks-
gränsen.
(Forts.)*

besvårar kammaren med några siffror — 79,830 kronor 30 öre för ökad kubikmassa bergsprängning, 295,342 kronor 60 öre för ökade massor jordflyttning och 151,109 kronor 13 öre för ökad antal bostäder, summa 526,282 kronor 3 öre. Men äfven här tror jag, att man ej med fog kan göra anmärkning mot jernvägsstyrelsens beräkningar. Hvad först angår posten för bergsprängning, så beror den, som herr von Möller nämnde, på att man vilseledts af de profgropar, som gräfdes vid förundersökningarna. Man har sedermera upptäckt, att det fans mer berg i banlinien, än man förut antagit. Ja, hela ökningen i kostnader är i detta afseende ej mera än 79,830 kronor, och hvar och en, som haft med jernvägsbyggnader att göra, torde kunna vitsorda, att det är nästan omöjligt att göra dessa profgropar så ytterligt noggranna, att man kan få säker reda på bergqvantiteten mera än inom en helt liten radie, för så vidt man ej gör dessa förundersökningar så dyrbara, att de kosta mer, än de gagna.

Så hafva vi denna kostnad för ökad jordflyttning, 295,342 kronor. Den har berott till stor del på erfarenheter, som gjorts under 1900 års arbete. Det visade sig nemligen, att vattenflödena efter banan voro sådana, att de nödvändiggjorde stora dikningsarbeten längs banlinien. Man fann ock, att myrarna voro mer sammantryckliga, än man antagit. Äfven detta är omständigheter, som, efter min uppfattning, voro svåra att vid undersökningarna kunna förutse.

Så kommer denna kostnad, 151,109 kronor, för bostäder vid tre vattenstationer, hvilka måste förläggas ute på linien i stället för, såsom förut var afsedt, vid mötesplatser. Ja, det är samma förhållande här. Man kunde omöjligen på förhand veta, hurudana vattenförhållandena voro i de talrika vattendragen, öfver hvilka banan skall passera. Der uppe fans ju ej, såsom den siste talaren syntes antaga, folk, som man kunde fråga om dessa förhållanden, ty, som kammaren vet, der finnas inga människor alls, med undantag af en eller annan kringströfvande nomad. Först när arbetena hunno dit upp, kunde man således få visshet om de stora vattenvariationerna under de olika årstiderna, hvilka variationer naturligtvis på det starkaste inverka på broars och trummors storlek.

De återstående posterna i ofvannämnda summa, 1,625,000 kronor, äro åter poster, om hvilka jag tror, att man med fullständig visshet kan säga, att de berott på ökning i a-prisen såväl å arbete som materialer, och hvilka således — liksom de förra förhöjningarna berodde på förhållanden, som uppkommit efter 1897 års undersökningar — orsakats af förhållanden, som uppkommit efter 1899 års undersökningar. De bero nemligen på de exceptionellt svåra förhållandena under år 1900. Jag erinrade om att man vid byggande af jernväg i dessa trakter, der inga människor funnos, icke kunde få noggrann kännedom om de

olika ortsförhållandena. Det var först, när arbetarne vistats der-
 uppe någon tid, som ingenjörerna kunde vinna klarhet i en hel
 del af dessa frågor.

Herr von Möller ansåg såsom någonting egendomligt, att jag
 upplyst om förhållandena vid norska stambanebyggnaderna och
 att jag deri sökt ett försvar för den ökning i kostnaderna, som
 egt rum å denna sidan gränsen. Ja, det gör jag verkligen utan
 tvekan! Ty om samtidigt kostnadsförslag uppgöras på båda sidor
 om gränsen för en bana, som bygges under lika förutsättningar,
 så bör väl den omständigheten att, när åtskilliga år gått, skil-
 naden mellan den beräknade och verkliga kostnaden finnes
 vara ungefär densamma vid båda dessa banbyggnader — det är
 ju en egendomlighet, att det är, i procent uttryckt, nästan all-
 deles samma skilnad — så bör väl, säger jag, den omständig-
 heten utgöra ett fullgiltigt bevis för att denna skilnad icke berott
 på felaktiga undersökningar. Det vore ju egendomligt, om denna
 skilnad skulle vara på båda sidor om gränsen, utan att den be-
 rodde på sedermera tillkomna förhållanden, hvilka man ej kunnat
 bedöma, när kostnadsförslagen i hvartera riket uppgjordes.

Jag har slutligen att svara på de frågor, som herr Unger
 stälde till mig. Han frågade först: »Anses nu verkställd beräk-
 ning af kostnaderna för fullbordande af statsbanan emellan Gelli-
 vare och riksgränsen vara så tillförlitlig, att afsevärda ytterligare
 anslag för banan ej måtte vara erforderliga?» Ja, det anser jag.
 Jag anser, att den nu gjorda beräkningen är så tillförlitlig, att
 afsevärda ytterligare anslag ej böra vara erforderliga, under förut-
 sättning naturligtvis att icke under den tid, som ännu återstår,
 innan banan skall vara fullbordad, omständigheter inträffa, som
 vi i detta ögonblick ej kunna förutse.

Vidare frågade herr Unger: »Kan den af Luossavaara-Kiruna-
 vaara aktiebolag ställda säkerhet för fullgörande af bolagets genom
 kontrakt med staten åtagna förbindelser anses fullt betryggande,
 sedan sig nu visat, att den anläggningskostnad, hvarå bolaget
 har till staten gälda ränta, ökats med omkrig 40 procent utöfver
 den ursprungligen beräknade anläggningskostnaden?»

På denna fråga kan jag ej på rak arm svara; jag är ej nog
 affärsman dertill. Men så mycket affärsman är jag alltid, att
 jag vet, att man bör vara försiktig med att genast uttala sig om
 värdet af en ingången borgen.

Slutligen frågade herr Unger: »Anses med hänsyn till banans
 byggnadssätt och andra för handen varande förhållanden, antag-
 ligt, att å bandelen Kirunavaara—riksgränsen må kunna fram-
 forslas — förutom 1,200,000 ton enligt kontrakt med Luossa-
 vaara—Kirunavaara aktiebolag — för eventuella andra trafi-
 kanTERS räkning lika stor eller större myckenhet gods?»

Härpå svarar jag, att i den utredning, som af jernvägsstyrel-
 sen verkstälts — jag tror, att det var förra våren — med anled-

*Anslag till
 fullbordande
 af statsbanan
 från Gellivare
 till riks-
 gränsen.
 (Forts.)*

*Anslag till
fullbordande
af statsbanan
från Gellivare
till riks-
gränsen.*

(Forts.)

ning af en ansökning om koncession på bibana till statsbanan, upplyser jernvägsstyrelsen, att banan Kirunavaara—riksgränsen bör kunna frakta 2,700,000 ton utan annat tillägg än af ytterligare nödig dragkraft.

Herr Berg, Gustaf Axel: Jag begärde ordet, då den högt ärade talaren på kronobergsbänken yttrade sig. Jag gjorde det icke för att söka vare sig lägga någonting till eller taga någonting ifrån hvad den ärade talaren framhöll om de politiska, kulturella och materiella förhållanden, som stå i samband med denna fråga — jag tillhörde år 1898 minoriteten liksom denne ärade talare — utan jag begärde ordet endast för att yttra mig om den ekonomiska sidan af saken och söka lemna ett litet bidrag till granskningen af orsakerna till de förökade kostnaderna för denna jernvägsanläggning.

Det var ju helt naturligt, att de statsrevisorer, som sammanträdde under nästlidne år, skulle uppmärksamma denna fråga. Detta var naturligt med hänsyn till det uttalande, som statsutskottet gjort vid samma riksdag, det var också föranlett utaf en del uttalanden rörande de oskäligt höga dagsverksprisen, som vid denna jernvägsanläggning påstodos hafva förekommit, och det var ju också möjligtvis framkalladt deraf, att man förutsåg och trodde sig veta, att till denna Riksdag skulle begäras ytterligare tillskott för banans fullbordande. Resultatet af denna statsrevisorernas granskning, som ju uteslutande afsåg 1899 års räkenskaper, framgår af revisionsberättelsen. Då man icke finner denna sak der omnämnd, har granskningen sålunda icke föranlett till någon anmärkning. Det är endast i tvenne punkter, som revisorernas granskning af jernvägsstyrelsens förvaltning gifvit anledning till anmärkningar. Den ena af dessa gälde linien Umeå—Storsandskär och den andra rörde ett kontrakt, som jernvägsstyrelsen uppgjort med ett affischeringsbolag. Detta är allt, som jag nu har att säga angående statsrevisorernas samfälda granskning.

Jag skall emellertid tillåta mig att på samma gång nu meddela några siffror angående kostnaderna för arbeten vid denna jernvägsanläggning, hvilka siffror stodo till revisorernas samfälda förfogande. Siffrorna äro icke så synnerligen många.

Till en början ber jag då att få nämna några ord angående arbetsprisen, som från så många håll omtalats såsom oskäligt höga.

Under sommarmånaderna 1899 utgjorde medelpriset pr dag för ackordsarbete å linien Gellivare—Riksgränsen följande: för *jordarbetare*: i södra distriktet kronor 4:41, i norra distriktet kronor 5:32; för *bergsprängare*: i södra distriktet kronor 4:72, i norra distriktet kronor 5:02; för *stenarbetare*: i södra distriktet kronor 9:22, i norra distriktet kronor 6:20 samt för »*vanliga arbetare* med dagspenning»: i södra distriktet kronor 2:50—4:—

och i norra distriktet kronor 3: 00—3: 50. I fråga om aflöningen för stenarbetare bör uppmärksammas, att dessa arbetare måst vidkännas kostnaderna för stenens anskaffning, framförande och transport. *Anslag till fullbordande af statsbanan från Gellivare till riksgränsen.*

Tager man nu en längre tidsperiod, så ställa sig prisen från arbetets början och till den 1 oktober 1900 sålunda:

(Forts.)

Medelförtjensten per dag vid jernvägsbyggnadens Gellivare—Riksgränsen södra distrikt från och med arbetets början till och med den 1 oktober 1900 utgjorde:

För ackordsarbetare:

vid jordarbete	5: —	kronor.
» bergsprängning	5: 70	»
» stenarbete	6: 50	»
» träarbete	5: 50	»
» smidesarbete	5: 50	»
» räsläggning.....	8: —	»
» grusning	6: 50	»

för dagsverksarbetare:

Schaktmästare och materialvakter..	5: —	kronor.
Pumpare och banvakter	3: 50	»
Vexlare och banvaktsbiträden	3: —	»
Handtlangare	2: 50—3: —	»

Angående rälsarbetarne bör anmärkas, att de hafva ett mycket styft arbete att utföra, enär de ofta nödgas bära rälsen, som väger öfver 400 kilo, långa sträckor vanligen obanad väg.

Medelförtjensten för utfördt dagsverke vid Gellivare—Riksgränsen, norra distriktet, från och med den 1 juli 1899 till och med den 30 september 1900.

1 juli 1899—31 december 1899.

Jordarbete	kr. 5: 09.
Berg- och tunnelsprängning.....	» 4: 85.
Stenarbeten.....	» 6: 31.

1 januari 1900—31 mars 1900.

Jordarbete	kr. 2: 44.
Berg- och tunnelsprängning.....	» 4: 84.
Stenarbeten	» 4: 30.

1 april 1900—30 juni 1900.

Jordarbete	kr. 4: 24.
Berg- och tunnelsprängning.....	» 4: 81.
Stenarbeten	» 4: 42.

1 juli 1900—30 september 1900.

Anslag till
fullbordande
af statsbanan
från Gellivare
till riks-
gränsen.

Jordarbete	kr. 5: 13.
Berg- och tunnelsprängning	» 5: 26.
Stenarbeten	» 5: 54.

(Forts.)

• Dessa arbetspriser kunna nu efter min uppfattning väl icke anses oskäligt eller ens anmärkningsvärdt höga och detta med hänsyn till åtskilliga förhållanden, som spela här in: långa och dyra resor för de söder ifrån kommande arbetarne; dyra lefnadsförmåner; hårdt klimat, som hindrar många dagsverken. Men nog torde arbetsprisen emellertid hafva stått sig dyrare än hvad jernvägsstyrelsen år 1897 beräknat.

Det var emellertid äfven andra siffror, om hvilka revisorerna fingo upplysning och hvilka siffror visade, att *materialierna* uti ganska anmärkningsvärd grad fördyrats efter det kostnadsförslaget upprättades. Jag skall här endast tillåta mig att anföra några af dessa uppgifter.

Kol, slipers och räls äro, såsom vi alla känna, betydande faktorer vid en jernvägsbyggnad. Hvad kolprisen angår, så är deras stegring en så allmänt bekant sak, att derom icke här vidare behöfver ordas. De slipers, som användes för linien Vännäs—Umeå, kostade 80 öre per styck; uti det år 1897 utarbetade kostnadsförslaget för den här ifrågavarande linien beräknades kostnaden för slipers till kronor 1: 25 per styck, men de hafva i sjelfva verket kostat 2 kronor 50 öre, således dubbelt så mycket som beräknats i kostnadsförslaget. Detta är ju dock en sak, som icke har så mycket att betyda, då det ju varit domänstyrelsen, som varit säljare, och staten alltså fått inkomsten af denna försäljning. Rälsen beräknades i 1897 års kostnadsförslag till 78 kronor per ton, men den hade under nästlidet år stigit till 130 kronor per ton.

Jag skall nu endast vidare och till slut anhålla att såsom mitt eget slutomdöme få uttala, att, äfven om man måste medgifva, att kostnadsförslaget varit, såsom statsutskottet redan förra året uttalat och nu bekräftat, mindre fullständigt och tillförlitligt, hvilket dock i icke ringa mån torde hafva berott på den omständigheten, att detsamma afsåg byggandet af en jernväg i så nordliga trakter, att erfarenhet om en del förhållanden icke förefans och upplysningar icke kunde erhållas, äfven om — säger jag — man medgifver detta, håller jag ock för min del före, att de förökade kostnaderna uti väsentlig mån berott på en förhöjning af arbetsprisen såväl i fråga om materialier som arbetslöner och att de sålunda föränledts af förhållanden, hvilka icke af jernvägsstyrelsen kunnat förutses.

Herr Törner: Det är väl ändå icke underligt, om man litet hvar såväl inom som utom Riksdagen är förvånad öfver, att

arbetskostnaderna för en jernvägsanläggning, som beslutades år 1898, under dessa tre år ökats med cirka 50 %, och detta blir så mycket mer förvånande, då man tager i betänkande ett yttrande, som af herr statsministern fälles den 30 mars 1898. Han yttrade nemligen då bland annat: »Ett ytterligare moment, som man icke heller får glömma, är att vi nu hafva en väsentligt ökad erfarenhet såväl i fråga om, huru jernvägar skola byggas som beträffande beräkningarna, när de skola blifva rentabla. Vi riskera således icke att blifva utsatta för så svåra missgrepp som under jernvägsbyggandets första tider.» Ja, det beror ju på, hvad man menar med svåra missgrepp; för min del tycker jag verkligen, att 50 % under tre år är en rätt stor förhöjning af de beräknade arbetskostnaderna.

*Anslag till
fullbordande
af statsbanan
från Gellivare
till riks-
gränsen.
(Forts.)*

Nu har emellertid det mesta af hvad jag ämnat säga redan förut blifvit sagdt, och jag har därför endast helt litet att tillägga. Statsrådet Krusenstjerna har sagt, att jernvägsstyrelsen icke rår för, att det blifvit så dyrt, och att här uppstått många tillstötande svårigheter, som omöjligen kunde vara kända på förhand. Ja, detta är nog fallet med en och annan omständighet, men de flesta af de omständigheter, som af jernvägsstyrelsen åberopats, och hvilka så väl i år som i fjol upprepats i den kongl. propositionen, äro utaf den beskaffenhet, synes det mig, att de borde hafva varit kända, innan ett kostnadsförslag för en sådan jernvägsanläggning som denna, hvilken skulle gå fram genom okända trakter, för Riksdagen framlades. Man säger nu, att denna trakt är så litet känd och så litet besökt af folk; just detta synes mig hafva bort utgöra ett så mycket större skäl, att man sökt lära känna denna trakt, icke endast i ett utan i alla möjliga afseenden.

Jernvägsstyrelsen talar om, att den hade tänkt sig att kunna få grus och timmer så mycket, som behöfdes och af fullgod beskaffenhet i dessa trakter. Detta var sålunda, tyckes det, icke annat än hypoteser, ty jernvägsstyrelsen konstaterar nu, att gruset visat sig vara oändamålsenligt, samt timret i Lappmarken vara af den beskaffenhet, att man ur detsamma icke kunnat få tillräcklig kubikmassa. Jag kan undra, om det hade varit förenadt med så synnerligen stora svårigheter att på platsen taga reda på, huruvida detta timmer och denna sand voro användbara för jernvägsanläggningen. Detta och mycket annat synes mig ovilkorligen ådagalägga, att de skarpa ord, hvarmed statsutskottet i år beledsagat sin tillstyrkan af Kongl. Maj:ts förslag — då utskottet uttalat såsom sin önskan, att en bättre finansplan en annan gång framläggas, och att man mera måtte taga reda på förhållandena, än man här tyckes hafva gjort — äro fullt berättigade, och att således vederbörande mycket väl bort kunna vara herrar öfver en del omständigheter, om hvilka man nu säger, att de varit omöjliga att förutse.

Jag har naturligtvis intet annat yrkande än bifall till utskottets

*Anslag till
fullbordande
af statsbanan
från Gellivare
till riks-
gränsen.
(Forts.)*

förslag med den lifligaste anslutning till den motivering, som utskottet fogat till detta sitt förslag.

Herr Unger: Jag har begärt ordet för att betyga herr statsrådet och chefen för civildepartementet min tacksamhet för de upplysningar, som han med anledning af mina spörsmål behagat meddela. Han är nu icke längre här närvarande, men jag ber ändock att offentligen få uttala denna min tacksamhet, och jag ber derjemte att få uttala den förhoppning, att kammaren framtiden må kunna få införfärd besked i den del, hvarom herr statsrådet nu icke varit i tillfälle att yttra sig.

Till sist vill jag äfven hafva uttalat den önskan, att rigtigheten af de åsikter, som herr statsrådet både vid detta och vid föregående tillfällen i det här ifrågakvarande ärendet förfärdat, måtte varda af framtida erfarenheter bestyrkt.

Herr Sandberg: Min vana likmätigt skall jag endast yttra några få ord. Den, som varit med här några riksdagar, har säkerligen fullt klart för sig, att, när statsutskottet säger sig framtiden skola afgifva yttrande om sättet för anskaffande af penningar till ett visst anslag, dermed alltid åsyftas, att medlen skola upplånas i utlandet. Man ämnar således alltjemt — och jag har ju icke väntat mig något annat — fortsätta den glada, angenäma och bekväma färden utför skuldsättningens sluttande plan utan att egna ens en tanke åt det, låt vara, aflägsna, men dock oundvikliga målet för en sådan färd: bankrutten. Det är åtminstone min bestämda öfvertygelse, att en stat lika litet som en kommun eller en enskild person kan i det oändliga endast upptaga lån. Det måste finnas en gräns för detta, och när lån ej mera kunna erhållas, återstår ingenting annat än bankrutten. Man talar så vackert om, att alla de medel, som upplånas, användas till produktiva företag, till jernvägar. Ja, det är nog sant, att färden till slutmålet icke går så fort, när medlen användas till jernvägar, som om de användas exempelvis till rustningar, ty då går det ändå fortare; men hvarje lån innebär dock ett glidande utför, då lånet löper med 4 % ränta, under det att jernvägarnes nettoinkomst sjunker till 1 å 2 %.

Ja, den tid torde icke vare aflägsen, då, för att begagna ett uttryck af en afiden, här gerna hörd talare, regeringen möter en kommande Riksdag med Palm, socialisternas heros, vid den ena handen och annuiteterna i den andra.

Herr Billing: Då jag inom statsutskottet varit med om det här föreliggande betänkandet, så har jag också min del uti den motivering, den ganska skarpa motivering, som utskottet här framburit. Jag hör således till dem, som beklaga, att de ursprungliga undersökningarne i fråga om den jernväg, hvarom här nu talats,

icke varit mera tillförlitliga, än de visat sig vara, samt också till dem, som, uti hvad som nu förekommit, sett en anledning att uttala en önskan derom, att framdeles undersökningar i fråga om jernvägar liksom om andra ärenden må blifva så grundliga som möjligt. Om jag således har varit med om och är med om att beklaga, hvad som skett, vill jag deremot icke vara med om att förvandla detta *beklagande* till ett *anklagande*, och därför har jag för min del velat, innan diskussionen afslutas, till protokollet anmäla min reservation emot åtskilligt hvad här blifvit sagdt och ännu mera emot åtskilligt hvad här blifvit antydt.

*Anslag till
fullbordande
af statsbanan
från Gellivare
till riks-
gränsen.
(Forts.)*

Efter det öfverläggningen förklarats härmed slutad, biföll kammaren hvad utskottet i föreliggande punkt hemställt.

Punkten 7.

Utskottets hemställan bifölls.

Vid förnyad föredragning af lagutskottets den 6 och 8 i denna månad bordlagda utlåtande n:o 23, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t angående bestämmelse om under-rätts skyldighet att vid ådömande af böter i utslaget fastställa det emot bötesbeloppet svarande förvandlingsstraff, biföll kammaren hvad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Herr talmannen yttrade: Jag har att för kammaren tillkännagifva, att jag från riksmarskalksemetet mottagit en skrifvelse innehållande att vid den tacksägelse, som med anledning af Hennes Kongl. Höghet Hertiginnans af Vestergötland snart förväntade, vill Gud, lyckliga nedkomst kommer att förrättas i slottskapellet, och hvarom framdeles närmare underrättelse kommer att meddelas, platser finnas beredda för talmannen, vice talmannen och tjugu af kammarens ledamöter. Med anledning deraf ber jag få hemställa, att kammaren behagade besluta, att de af kammarens ledamöter, som önska erhålla någon af dessa för ledamöter af kammaren reserverade platser, få anteckna sig hos sekreteraren samt att, ifall antalet antecknade skulle blifva större än antalet reserverade platser, dessa platser fördelning må ske efter de grunder, som vid dylika fall pläga tillämpas.

*Angående
tacksägelse i
slottskapellet.*

Denna hemställan bifölls.

Justerades fem protokollsutdrag för denna dag.

Ledighet från riksdagsgörömlen beviljades herr *Dahlberg*
under fjorton dagar från den 13 innevarande mars.

Kammaren åtskildes kl. 2,43 e. m.

In fidem

A. v. Krusenstjerna.

Tisdagen den 12 mars.

Kammaren sammanträdde kl. 2,30 e. m.

Herr statsrådet greve *Wachtmeister* aflemnade Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen med förslag till förordning angående vissa bestämmelser rörande sjöfarten och gränstrafiken mellan Sverige och Norge.

Justerades protokollet för den 5 i denna månad.

Anmälades och bordlades lagutskottets utlåtanden:

n:o 26, i anledning af väckt motion om ändrad lydelse af 15, 18, 19 och 33 §§ i förordningen om kommunalstyrelse i Stockholm; och

n:o 27, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ocker.

Föredrogos, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran lagutskottets den 9 innevarande månad bordlagda utlåtanden n:is 24 och 25.

Föredrogs och hänvisades till bevillningsutskottet den under sammanträdet aflemnade kongl. propositionen.

Justerades ett protokollsutdrag för denna dag.

På framställning af herr talmannen beslöts, att lagutskottets utlåtanden n:is 26 och 27 skulle sättas främst på föredragningslistan till morgondagens sammanträde.

Kammaren åtskildes kl. 2,34 e. m.

In fidem

A. v. Krusenstjerna.
