

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1901. Första Kammaren. N:o 23.

Onsdagen den 17 april.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Herr statsrådet greve *Wachtmeister* aflemnade Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående upplåtelse af den kronan tillkommande jordegareandel i grufva.

Upplästes följande ingifna läkareintyg:

Att ledamoten af Riksdagens Första Kammare herr konsul *N. Persson* till följd af magsjukdom tillsvidare icke kan deltaga i Riksdagens förhandlingar, intygas härmed.

Stockholm den 16 april 1901.

Ernst Lidin
legit. läkare.

Anmälades och bordlades

statsutskottets utlåtanden:

n:o 52, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående in-
dragning till statsverket af den från den så kallade bergsfrälsejor-
den i Kopparbergs län utgående tågtekarslärant;

n:o 53, i anledning af väckt motion angående inlösen af krono-
tionde, som innehafves under enskild eganderätt;

n:o 54, i anledning af väckt motion angående beviljande af
anslag till lånefond för inrättande af tidsenliga fattiggårdar; och

n:o 55, i anledning af väckt motion angående statens öfverta-
gande af byggnads- och underhållsskyldigheten af den del af Långe-
bro, som icke är belägen inom Gärds härad m. m;

bevillningsutskottets betänkanden:

n:o 21, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition med förslag
till förordning angående vissa bestämmelser rörande sjöfarten och
gränstrafiken mellan Sverige och Norge;

n:o 26, i anledning af väckt motion angående förhöjning af
tullen å vin;

n:o 27, i fråga om ändring i gällande bestämmelser angående bevillningsafgift af bankbolag med sedelutgifningsrätt; och

n:o 28, i anledning af väckta frågor om beviljande af restitution af erlagd tullafgift vid utförsel af sammanmalet rågmjöl samt risgryn; äfvensom

lagutskottets utlåtanden:

n:o 37, i anledning af väckt motion om ändring i förordningen angående fattigvården den 9 juni 1871 i syfte att undanrödja vissa med densamma förenade olägenheter för gränskommuner;

n:o 38, i anledning af väckt motion angående ändring af 27 § i förordningen om kommunalstyrelse i stad den 21 mars 1862; och

n:o 39, i anledning af väckt motion angående införande af lika rösträtt och proportionella val vid stadsfullmäktigeval.

Upplästes och godkändes statsutskottets förslag till Riksdagens skrifvelse, n:o 43, till Konungen, i anledning af Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen under åttonde hufvudtiteln gjorda framställning om extra anslag för fortsättning af gradmätningen på Spetsbergen.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet herr *Tornerhjelm*s under gårdagen väckta och då bordlagda motion, n:o 40, om anslag till utförande af sex utdikningsföretag inom Tärna kapellförsamling.

Föredrogs, men bordlades ånyo på flere ledamöters begäran följande sistlidne dag bordlagda ärenden, nemligen bankoutskottets memorial n:o 8, sammansatta banko- och lagutskottets memorial n:o 4 äfvensom Första Kammarens tillfälliga utskotts utlåtande n:o 3.

Vid förnyad föredragning af bevillningsutskottets den 11 och 13 i denna månad bordlagda memorial n:o 22, angående förtydligande af bestämmelserna om stämpelafgift för insättning å depositions- och kapitalräkning, biföll kammaren hvad utskottet i detta memorial hemställt.

*Ändring i
tulltaxans be-
stämmelser
om arbetad
kautschuk.*

Föredrogs å nyo bevillningsutskottets den 11 och 13 innevarande april bordlagda betänkande n:o 23, i anledning af väckt motion om ändring af tulltaxans bestämmelser rörande arbetad kautschuk eller gummi elasticum och gutta percha.

Ändring i
tulltaxans be-
stämmelser
om arbetad
kautschuk.
(Forts.)

Herr Almgren, Oscar: Det är naturligt att, i samma mån som konjunkturerna försämras, det äfven kommer att uppstå svårigheter för en hel del fabriksanläggningar, som tillkommit under det nya systemet, och det är lika naturligt att målsmännen för dessa fabriker komma att i första hand söka hjälp för svårigheterna i förhöjda tullar. Men om man då bifaller *en* sådan ansökning, så har man svårt att neka i ett annat fall, och man står då inför en hel rad af tullförhöjningar, som komma att på nytt framkalla tullstrider, och det vore ju ur många synpunkter önskligt, om ett återupplifvande af tullstriderna, åtminstone tills vidare, kunde undvikas. För öfrigt kan man ju fråga: är det så alldeles säkert, att anledningen till betrycket ligger i att tullsatserna varit för låga? Kunna manne icke i många fall svårigheterna äfven tillskrivas andra omständigheter, såsom att anläggningen från början varit mindre välbetänkt eller för dyrbar, att rörelsekapitalet varit för litet, att sakkännenheten vid tillverkningen icke varit tillräcklig m. m.? Det torde kunna anföras många exempel derpå.

Den fråga, som nu föreligger, är den: skall man för att kunna bereda ett par gummifabriker en ökad verksamhet, hvilken verksamhets framgång dock är högst problematisk, betunga andra äldre och mycket mera betydande industrier och näringar med ökade utgifter och försvåra deras verksamhet? Derfor ha också från en mängd firmor och näringsidkare protester inkommit till bevillningsutskottet. Bevillningsutskottet säger nu, att med dessa ökade svårigheter för de gamla industrierna är det ingen fara. Tullsatsen skulle komma att öka varans värde med på sin höjd 20 procent, och de kvantiteter gummivaror, som användas inom de olika näringarna, skulle icke vara så betydliga, att dessa näringar derigenom skulle i nämnvärd mån betungas.

Jag skall be att något närmare få granska dessa bevillningsutskottets uppgifter.

Hvad då beträffar den uppgiften »från sakkunnigt håll», såsom utskottet säger, att den ökning i varans värde, som den förhöjda tullsatsen skulle medföra, icke skulle utgöra mer än 20 procent, så ber jag att få fråga: utgår icke denna beräkning från de pris, som härvarande engrosister notera till detaljhandlare och förbrukare? I sådant fall kan ju siffran vara relativt riktig. Men i regel har man ju vid utarbetandet af vår tulltaxa utgått från de värden, som den utländska konkurrerande varan betingar vid framkomsten till första svenska packhus, och då ställa sig tullsatserna annorlunda. Det har till kammarens ledamöter utdelats en promemoria från en härvarande kautschukfirma. Jag ville icke återberätta de deri förekommande siffror utan att de först blifvit undersökta och befunna rigtiga. Jag vände mig därför till chefen för en af våra största importfirmor i gummivaror. Han befans vara en mycket tullvänlig man, så att någon partiskhet till förmån för låga tullar kunde icke gerna komma i fråga. Han har emellertid vid närmare granskning med mig funnit, att firman Kuntzes siffror i allt väsentligt äro rigtiga. Efter denna uppgift skulle tullförhöjningen i procent efter bevillningsutskottets förslag *utöfver* nu gällande tullsats komma

Ändring i
tulltaxans be-
stämmelser
om arbetad
kautschuk.
(Forts.)

att utgöra för kautschuk i skifvor utvalsad af $1\frac{1}{4}$ — $4\frac{1}{2}$ mm. tjocklek med väfinlägg $33\frac{1}{3}$ procent, för dylik af 5 mm. tjocklek och deröfver $66\frac{2}{3}$ procent — dervid dock den tillfrågade anmärkte, att importen af dessa varor är mycket liten —, för kautschuk i skifvor utvalsad utan inlägg 30 procent, för box- och manhålspackningar 30 à 40 procent, för slangar 40 à 50 procent, för remmar 15 à 20 procent, för pressvalsar af flere slag 100 à 400 procent. Detta med afseende å tullsatserna.

Bevillningsutskottet påstår vidare, att förbrukningen inom de olika industrigrenarna skulle vara helt obetydlig, och lemnar i sådant afseende några sifferuppgifter, som jag för min del också har tagit mig friheten kontrollera. Det har uppgifvits, att för ångbåtar skulle den årliga förbrukningen af gummivaror uppgå till 100—300 kronor. I det afseendet har jag vändt mig till ett af våra största rederibolag här i Stockholm, ångfartygsaktiebolaget »Södra Sverige», och har derifrån fått följande uppgifter. Under år 1900 uppgick förbrukningen af gummivaror för nedanstående ångare till följande belopp:

»Aeolus»	kronor 703: 98
»Södra Sverige»	» 371: 43
»Rea»	» 305: 23
»Transit I»	» 326: 51
»Titania»	» 285: 42

Detta bolag använder 18 ångbåtar, så att dess förbrukning är ganska betydlig och uppgår till det dubbla eller tredubbla af det belopp, hvartill bevillningsutskottet kommit.

Vidare uppgifver utskottet, att valsqvarnar skulle i medeltal årligen förbruka för 50—200 kronor. Äfven i det afseendet har jag fått en uppgift från en härvarande valsqvarn. Dess förbrukning af gummivaror uppgår till cirka 850 kronor per år, och dessutom tillkommer hvar fjärde år en utgift af 5,000 kronor för gummiremmar af ett alldeles specielt slag, så att dess sammanlagda årliga medelutgift uppgår till öfver 2,000 kronor. Likaså har jag från Norrköping erhållit en uppgift om förbrukningen af gummivaror vid en dervarande pappersfabrik och en trämassfabrik. Bevillningsutskottet uppgifver, att i trämassfabriker skulle åtgå gummivaror för 500—1,000 kronor. Vid den af mig nämnda trämassfabriken uppgick förbrukningen under år 1900 till 1,900 kronor och vid pappersfabriken, i stället för såsom utskottet uppgifver till 2,000 kronor, till 8,400 kronor under år 1900.

Det synes häraf, att såväl de föreslagna tullförhöjningarna skulle blifva högst väsentligt högre än hvad bevillningsutskottet antydt, som ock att förbrukningen inom landet är mycket större än hvad de af bevillningsutskottet anförda siffrorna angifva. Jag frågar då: är det klokt och är det rätt att till förmån för ett par fabriker — ty i sjelfva verket är det endast två fabriker, som skulle hafva behof och i första hand fördel af de föreslagna tullsatserna; af de befintliga fem fabriker äro två de stora gummigalosefabriker-na, som gå förträffligt, och den tredje fabriken i Trelleborg har

funnit en lönande sysselsättning med velocipeddelar; återstår således två, som skulle hafva förmån af de förhöjda tullsatserna — är det skäl, säger jag, att för dessa två fabrikers skull införa detta tryck på den öfriga industrien? Jag tror att detta är att gå för långt i sin välvilja för dessa fabriker.

På denna grund ber jag att få yrka afslag å bevillningsutskottets hemställan.

*Ändring i
tulltaxans be-
stämmelser
om arbetad
kautschuk.
(Forts.)*

Herr Almström: I detta fall likasom i andra liknande har den siste ärade talaren åberopat åtskilliga andra industriers intressen mot åsättande af den föreslagna tullsatsen. Det är sant att från rätt många håll inkommit protester mot motionen; jag kan icke minnas, att det inkommit några mot bevillningsutskottets utlåtande. Det märkvärdiga är dock, när man granskar alla dessa protester, att der finnas representerade icke allenast målsmän för näringar, som redan åtnjuta skydd, utan till och med målsmän för näringar, som vid denna riksdag begära skydd — man vill själf komma i åtnjutande af en fördel, men icke låta andra få en liknande. Jag tror, att man icke får fästa sig mycket vid sådana der massprotester, som erfarenheten visat att det är mycket lätt att förmå folk att skriva under.

Den siste ärade talaren har, med åberopande af ett cirkulär, som en härvarande engros-firma i gummibranschen utsändt, framkommit med det bestämda påståendet, att de tullsats, som föreslås af bevillningsutskottet, äro vida högre än hvad utskottet uppgifver och att hvad i det omnämnda cirkuläret angifves, eller att de skulle vara från 33 ända till 100 å 400 procent högre, skulle vara riktigt. Från den nämnda firman har utgått icke allenast detta cirkulär, som nu åberopas, utan åtskilliga andra broschyrer af den beskaffenhet, att man väl har rätt sätta i fråga, om man bör fästa afseende vid dem. I den första broschyren, som utkom, förklarades, att om denna tull antages, så är det fara värdt att — försvarsfrågan icke går igenom! Och i den, som jag här har i min hand, säges, att om denna tullsats går igenom, så skulle den medföra fara för lif och säkerhet; ty då komma icke slangarne till assurancesprutor att blifva så effektiva som de nu äro! Jag tror icke, att man har någon skyldighet att fästa sig så särdeles mycket vid en skrift, der sådana skäl framställas.

Hvad nu själfva tullsatsen beträffar, ber jag att gent emot den siste ärade talaren få framhålla den officiella statistiken. Den påvisar att under år 1899 infördes till Sverige i skifvor utvalsd kautschuk af 1 mm. tjocklek och deröfver 50,000 kilogram — jag använder nu runda tal — till ett värde af 226,000 kronor. Det är således ett värde af 4 kronor 50 öre per kilogram. Det värde, som uppgifves i tullkammaren, brukar vara varans nettovärde med tillägg af fraktkostnaden, och tullen utgör då på denna vara 13 $\frac{1}{3}$ procent efter 60 öre per kilogram. Gå vi till nästa rubrik, finna vi der kautschuk i skifvor af mindre tjocklek än 1 mm. Deraf infördes 2,291 kilogram till ett värde af 11,455 kronor. Det gör 5 kronor per kilogram och tullsatsen af 60 öre till 1 krona 20 öre

Ändring i
tulltaxans be-
stämmelser
om arbetad
kautschuk.
(Forts.)

per kilogram utgör 12 resp. 24 procent. I nästa rubrik, som afser tråd, rör etc., uppgifves införseln till 130,000 kilogram till ett värde af 716,000 kronor; der utgör tullen 24 procent. Och slutligen i sista rubriken: andra slag, ej specificerade, är värdet af 347,000 kilogram upptaget till något öfver två millioner, och tullsatsen blir 20 procent efter 1 krona 20 per kilogram. I denna rubrik lär skodon ingå.

Jag ber att få vädja till kammaren, huruvida man icke har mera skäl att fästa sig vid de värden, som äro officiellt uppgifna i tullkammaren vid införseln, och om icke de böra hafva mera betydelse än de, som uppgifvas af enskilda personer. synnerligast om dessa uppgifter komma från återförsäljare, som hafva allt möjligt intresse af att hålla tillbaka den inhemska fabrikationen. Jag vill påminna om att det är fråga om en fabrikation af ganska stor betydelse och som under de sista åren gjort stora framsteg. Under det år 1890 införseln af oarbetad kautschuk uppgick till 1,410 kilogram med ett värde af 4,653 kronor, så hade den år 1899 stigit till 405,291 kilogram med ett värde af 1,803,545 kronor, och den arbetade varan, hvars värde år 1890 uppgick till 1,794,000 kronor, uppgår nu till 3,040,000 kronor. Af den oarbetade varan, som har införts och hvars värde, som sagdt, uppgår till 1,800,000 kronor i rundt tal, användes största delen till galoscher, hvilken tillverkning tagit ett ganska stort uppsving. Då tullen på gummiskodon år 1892 höjdes, så sades det, att detta vore att fördyra en nödvändighetsvara och att vi aldrig skulle kunna åstadkomma någon ordentlig fabrikation af denna vara. Jag vill då blott nämna, att i fjol tillverkades nära en million — 965,000 — par galoscher, af hvilka mer än en femtedel utfördes till utlandet, och med priset på dessa skodon inträffade det märkliga, att när tullen blifvit åsatt, föll priset på varan. Dertill läser hafva bidragit ett tillfälligt billigare pris på råmaterialet, så att varans prisfall väl icke var någon bestämd följd af den nya tullsatsen. Men det säkra är att oaktadt höjd tull står i denna stund priset på inhemska galoscher betydligt lägre, mera än 10 procent lägre än hvad dessa skodon kostade före år 1892, och de utländska galoscherna draga icke heller högre pris. Detta enligt uppgifter jag i dag fått från sakkunnigt håll.

Blott ännu några ord till bemötande af den siste ärade talaren. Han ville bevisa, att de uppgifter, som utskottet har anfört rörande förbrukningen af gummi i de olika näringarne, vore origtiga. Jag skall medgifva, att dessa uppgifter äro ofullständiga, men utskottet har fått dem af en person, som handlar en gros i denna bransch och som icke haft något intresse att sticka under stol med hvad som är sant. Det är en ganska stor förbrukning af dessa artiklar, och skulle denna vara drabbas af förhöjda tullsatser, så få nog vissa industrier vidkännas någon utgift. Men för min del har jag den bestämda öfvertygelsen, att här, likasom i alla andra fall, sedan tullsatserna några år varit tillämpade, fabrikationen kommit i ordning och konkurrensen kommit i gång, prisen komma att gå ned, till och med, såsom erfarenheten visat, under hvad de varit då

tullen åsattes. Ty jag vill gent emot min ärade vän på stockholmsbänken framhålla, att prisen på fabrikat hafva, oaktadt höjda arbetslöner, sedan år 1892 i stort taget fallit, der icke priset på råvaran nödvändiggjort förhöjning. Jag anser, att detta är en fabrikation, som redan har stor betydelse, som kan komma att få en allt större betydelse och som det är allt skäl för vårt land att tillvarataga. Jag ber därför att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Ändring i tulltaxans bestämmelser om arbetad kautschuk.
(Forts.)

Herr Almgren, Oscar: Det är ett yttrande af den föregående ärade talaren, som jag skall be att få bemöta.

Han slutade sitt anförande med att säga, att när tullen fått verka några år, skulle man med säkerhet kunna motse, att prisen på dessa fabrikat skulle nedgå till detsamma som eller lägre än hvad de voro före tullens åsättande. Jag ber få anföra ett exempel på att man ej bör förlita sig derpå. Det har nemligen blifvit framhållet såsom ett skäl för denna tull, särskildt på maskinremmar, att till maskinremmar fordras innanlägg af väfnader. Detta inlägg vore nu belagdt med tull, och således kunde man icke begära, att de inländska fabrikanterna af gummivaror skulle kunna täfja med utlandets. Men vore förhållandet sådant som herr Almström säger, så skulle man redan för längesedan kunnat vänta, att dessa väfnader skulle vara lika billiga som de utländska. Ty landets väfnadsindustri har sedan decennier haft fullt tillräckliga tullsats, och arbetsskickligheten är ju icke från i går, utan är också många decennier gammal. Man skulle ju således kunna räkna på att dessa innanlägg skulle inom landet kunna tillverkas till samma pris som utomlands. Men så har icke skett och hvarför? Jo, därför att inom många industrier — och detta gäller särskildt inom gummiindustrien — kräfves för en framgångsrik verksamhet såsom en nödvändig förutsättning ett under många år med stora kostnader bedrifvet experimenterande för åstadkommande af arbetsmetoder, som i de flesta fall äro fabriksegarens hemlighet. Det låter sig därför ofta icke göra att utan vidare plantera om en industri från ett land till ett annat. Och dock är det just detta som åsyftas med den nu föreliggande motionen. Man vill med all gevalt införa fabrikation af artiklar, som visat sig fordra alldeles speciel erfarenhet för att kunna på ett tillfredsställande sätt tillverkas. Detta är en synpunkt, som jag äfven vill tillåta mig framhålla.

Herr Almström: Den siste ärade talaren behagade uttala den mening, att denna fabrikation är af så säreget svår natur, att det fordras så särskilda kunskaper, så särskilda förarbeten, för att densamma skall kunna bedrifvas, att det icke är utsigt till att komma långt dermed. Jag tror visst, att denna fabrikation som alla andra fordrar yrkeskunskap, skicklighet och duglighet af den, som drifver den. Men det vågar jag, med den erfarenhet jag har om rätt många yrken, bestämdt påstå, att den fordrar vida mindre förkunskaper och arbetsskicklighet än en mängd af de öfriga. Den

Ändring i tulltaxans bestämmelser om arbetad kautschuk.

(Forts.)

speciella insigt, som fordras för att tillverka hvarjehanda gummi-varor, kan förvärfvas här lika väl som i andra länder. Den är — jag är säker på att få flertalet tekniker med mig om detta påstående — ovilkorligen mindre än den, som behöfves i en stor mängd andra yrken. Jag anser därför, att det af mig nu bemötta skälet är allenast ett nödfallsskal, och jag ber att få påpeka, att det är taget ur den här märkvärdiga skriften, som jag nyss omnämnde.

Herr Cavalli: Sedan de båda talare, hvilka i denna fråga haft ordet, belyst densamma såväl från kommersiel som teknisk synpunkt, skulle jag måhända göra kammaren bästa tjensten, om jag ej yttrade mig deri, men jag kan icke lemna en del af hvad som passerat i frågan oanmärkt. Det har nemligen förekommit i denna mer än i andra frågor en skriftvexling af rätt märklig beskaffenhet, om hvilken här förut nämnts, och som jag tyvärr befarar hafva gjort intryck på en och annan af dem, som icke sutit i bevillningsutskottet och icke äro vane vid hvad bevillningsutskottet får i ty fall upplefva. Det är nemligen icke ovanligt, att man der får mottaga protester mot eller uttalanden af sympati för tullsatsen. Det enda egendomliga i detta fall är, att skriftvexlingen i denna fråga varit, om jag så får säga, kuriösare än vanligt. Det är, som herrarne veta, i detta land icke så svårt att få underskrifter, då det icke gäller annat än sympatiuttalanden; ja, jag vågar säga, att man kan få underskrifter på nästan hvad som helst, utom kanske på borgen. Men jag har sutit i bevillningsutskottet så länge, att jag vet, hvad dessa protester och skrifter äro värda. Jag har till och med varit med om att en och samme man skrifvit på en skrift för och på en emot samma tullsats. Jag vill ej tillmäta den skriftvexling, som förts i denna fråga, lika ringa värde; men, mine herrar, när man, då bevillningsutskottet föreslagit en förhöjning i tullen på gummi, skrifer i en broschyr, att genom en sådan förhöjning »risk uppstår för hundratusental af landets inbyggare att förlora lif och egendom», då får man väl säga, att agitationen slår öfver till det löjliga. Jag är verkligen rädd om Sveriges inbyggares lif och egendom och icke blott om hundratusentalens, utan om hvars och ens af dem, men jag röstar likväl för denna tullförhöjning, viss om att den icke kommer att lägga landet öde, som författaren till broschyren stält i utsigt.

Det är härvid för öfrigt att ihågkomma, att protesterna gälla herr Trapps motion, men att bevillningsutskottet deri gjort väsentliga förändringar, då det nemligen föreslagit, att det viktiga fabrikkatet hårdgummi eller ebonit i plattor, rör, tråd och stängel skall vara tullfritt samt hemställt om lägre tullsats, än herr Trapp föreslagit, beträffande maskinremmar. Protesterna gälla herr Trapps motion — detta får ej förbises. Mig veterligen har dock ingen yrkat bifall till motionen, och ingen kommer väl heller att göra det, så att protester mot densamma kunna vara temligen ligkiltiga. Jag vill emellertid upplysa, huru det tillgått vid åstadkommandet af dessa protester. De hafva tillkommit på följande sätt: En firma, jag vill ej säga dess namn — herrarne känna det nog ändå —

har skickat ut ett cirkulär, som lyder så — jag skall läsa upp det hufvudsakliga: »Undertecknade, delegare i svensk gummifabrik, tillåta sig härmed bifoga i tryck den motion, som väckts å kautschuk, hvilken vi funnit i hög grad omotiverad och endast, i händelse af sanktion, åsamkande hela den öfriga industrien betydande utgifter, och då vi förmoda att flertalet af industriens män ej närmare granskat motionen, hafva vi i deras intresse» — naturligtvis icke i författarens eget, det är klart — »till bevillningsutskottet inlemnadt likaledes bifogade protestuttalande mot den projekterade tullsatsen, samt afse med detta att inhemta eder mening för att sedermera låta trycka protesten tillika med namnen å de personer och bolag, som godkänt vår till bevillningsutskottet ställda inlägga, och derefter tillställa en hvar riksdagsman ett exemplar af denna handling.» — — — — (Firmans namn). På dessa cirkulär har man sedan fått underskrifter, vid hvilkas insamlande äfven agenter för utländska gummifirmor välvilligt tillhandagått. Jag har dock här i min hand uttalanden från åtskilliga jernvägar: Karlskrona—Vexjö, Helsingborg—Hessleholms m. fl., från Svedala m. fl. sockerbruk samt dessutom från flera stora bolag, bland dem Stora Kopparbergs bergslags aktiebolag, äfvensom utdrag af officiella berättelser från jernvägsstyrelsen, från flottan o. s. v. I alla dessa handlingar omförmäles, att man redan nu använder svenska gummifabrikat och detta med fördel. Är det då så underligt, att man vill göra något för att gummiindustrien i landet skall kunna utvecklas? Nu säger min ärade motståndare, att den ifrågasatta tullförhöjningen skulle blifva en skattläggning på andra näringar. Detta påstående skulle vara riktigt, om det vore ett axiom, att en tullförhöjning alltid förorsakade en höjning af varans pris i den allmänna marknaden. Det behöfver jag ej underrätta min ärade motståndare, att detta för visso icke alltid är fallet, och min kamrat i bevillningsutskottet har redan framhållit ett bestämdt exempel, då så icke skett, och flera andra gifvas äfven.

Till sist ytterligare något om protesterna. Bland de protesterande finnes en, som vid ett annat nummer i tulltaxan sjelf vill hafva förhöjning i tullen på en vara. Det är ganska litet tilltalande hos den menskliga naturen, att man vill hafva allt åt sig sjelf men unna sin nästa intet. Jag är icke alls intresserad i gummiindustrien, men jag ber likväl att få yrka bifall till bevillningsutskottets hemställan.

Herr Dahlberg: Då bevillningsutskottet icke velat gå motiönären längre till mötes, än att det föreslagit hälften af den ifrågasatta tullen, har jag tänkt mig, att bevillningsutskottet möjligen skulle kunna något ytterligare pruta, ehuru jag gerna medgifver det berättigade af skydd för denna näring. Men jag önskar, att samma skydd måtte komma äfven våra stora näringar till godo, hvilka mest använda de gummifabrikat, å hvilka förhöjd tull nu skulle sättas: jern- och trävaruhandteringen. För närvarande finnes just icke anledning att lägga särskild skatt på denna storindustri, då den ju nu icke arbetar under så lysande förhållanden. Jag

Ändring i tulltaxans bestämmelser om arbetad kautschuk.
(Forts.)

*Ändring i
tulltaxans be-
stämmler
om arbetad
kautschuk.*

(Forts.)

tror, att förevarande fråga är för litet utredd, för att vi nu skulle våga på rak arm pålägga en dylik särskild beskattning och yrkar därför afslag.

Sedan öfverläggningen ansetts härmed slutad, gjordes jemlikt derunder förekomna yrkanden propositioner, först på bifall till hvad utskottet i förevarande betänkande hemställt samt vidare på afslag derå, och förklarades den förra propositionen, hvilken upprepades, vara med öfvervägande ja besvarad.

*Ifrågasatt
särskild bevill-
ningsafgift
för bolag, som
eger jord-
bruksfastig-
het.*

Föredrogs å nyo bevillningsutskottets den 11 och 13 innevarande månad bordlagda betänkande n:o 24, i anledning af väckt motion angående stadganden om att bolag, som eger jordbruksfastighet, skall, förutom vanlig bevillning, för denna rättighet årligen erlägga en särskild bevillningsafgift.

Herr Wester: Jag har i denna fråga begärt ordet icke för att försvara herr Styrlanders motion, ty den anser jag vara oförsvarlig, men deremot innehåller reservationen så mycket beaktansvärdt, att den icke med tystnad bör förbigås här i kammaren. Syftet med reservanternes förslag är ju att få till stånd en utredning, huruvida dessa i Norrland och Dalarne belägna afvittrade hemman, som med eganderätt öfvergått till bolagen, kunde åsättas en särskild bevillning, samt vidare att, derest en sådan bevillning kunde åsättas dessa egendomar, staten borde lemna ett motsvarande anslag till befrämjande af jordbruket inom de kommuner, der egendomarne äro belägna. Att en sådan utredning har skäl för sig, måste vi dock erkänna, då staten offrat så betydande egendomar för att stödja jordbruket, men, sedan bolagen förvärfvat desamma, jordbruket å dem helt och hållet försummats, så att de för all framtid användas för ett helt annat ändamål, än staten afsett med dem. Detta ändamål var dock enligt författningarnas ordalydelse att med skogens afkastning bidra till jordbrukets befrämjande i dessa nordliga delar af vårt land. Det finnes i 1810 års förordning angående rätt att besitta fast egendom ett särskildt tillägg, som lyder: »emot uppfyllande af dermed förknippade och redan faststälde eller framdeles åtagande skyldigheter». Jag skall nu icke tillåta mig döma, huruvida med dessa egendomar äro förknippade några skyldigheter för framtiden, eller om den föreslagna beskattningen är berättigad. Det tillkommer utredningen att visa. Men så mycket vågar jag säga, att frågan är af den stora betydelse, att den måste af Riksdagen beaktas.

Det kan icke förnekas, att det måste vara en särskild förmån och rättighet att få köpa dessa värdefulla skogar, att få skörda dem, utan att så, att få med tillhjälp af egostyckningslagen åter skilja skogen från den odlade jorden och sålunda beröfva jordbruket det stöd, som staten med så stora uppoffringar sökt bereda desamma. På så vis förlorar staten icke blott jorden, skogen och

odlingarna, utan också den sjelfständiga befolkningen. Mot sådant har man väl någon rätt att ingripa. Men frågan är, huru ett sådant ingripande skall ske: på beskattningens väg eller lagstiftningens eller bådadera gemensamt. Ja, på beskattningens väg — det är just den fråga, som i dag föreligger till kammarens afgörande, och då är jag förvissad om att Första Kammaren utan någon utredning, utan vidare, dömer, att på den vägen får det icke ske! Komma vi sedan till lagstiftningens väg. Der möter oss herr Lindhagens motion, som inom dessa nordliga trakter vunnit så mycken sympati och anslutning och för hvilken så många sakkunnige uttalat sig, men äfven här mötas vi af dessa formella svårigheter, som göra, att det icke heller på den vägen torde vara mycket att hoppas.

På så vis stå Riksdag och regering magtlösa inför förhållanden, för hvilka Konungens befallningshafvande i dessa nordliga län varnat och som vännerna af Norrlands framtid lifligt beklaga. När man sedan i en framtid blickar tillbaka på dessa förhållanden, då nutidens anordningar ostördt fått fortgå nog länge med att exportera af Norrlands nationalrikedomar, skogen åt öster, malmen åt vester, under det dessa mäktiga vattenfall fått ligga der obegagnade och den sjelfständiga jordbrukarebefolkningen så småningom försvunnit, då skall man förgäfvets fråga: hvar är vårt härliga framtidsland, hvar äro de slumrande millionerna deruppe i midnattsolens land? Och man kanske då aldrig skall kunna glömma denna misshushållning med statens egendom, denna brist på förutseende, som beröfvat stora delar af vårt land möjlighet till framtida utveckling och förkofran.

Då det emellertid redan förut, sedan år 1894, föreligger en skrifvelse i denna fråga, och då regeringen, sedan bevillningsutskottet öfverlagt i denna fråga, haft sammanträde med deri intresserade och sakkunnige personer, samt sålunda synes hafva tagit frågan om hand, skall jag, herr grefve och talman, icke göra något yrkande.

Herr af Burén: De, som icke hysa några betänkligheter mot att det personliga husbondeväldet förvandlas till ett opersonligt bolagsväld, de, som icke hysa några farhågor för att den besutna hemmansegareklassen derigenom alltmera försvinner, de hafva lätt att komma till det slut som utskottet, eller att afslå den föreliggande motionen. Men jag, som hysar en annan mening, har sannerligen icke så lätt att komma ifrån detta förslag. Jag skall emellertid icke uppehålla mig vid dessa missförhållanden, utan jag skall hålla mig till de förslag af motionären och reservanterne, som röra frågan om beskattning af sågverksbolagen. Jag tror, att en hämsko på den misshushållning, som eger rum med våra skogar derigenom skulle kunna erhållas, och jag tror, att man på samma gång skulle kunna vinna ett medel att genom bildandet af allmänningar åstadkomma en ordnad skogshushållning med dess tvenne grundmoment, återväxt och uthållighet. Motionären säger, att en dylik afgift skulle finna sin bästa användning till inköp af socken-

*Ifrågasatt
särskild bevillningsafgift
för bolag, som
eger jordbruksfastighet.*

(Forts.)

*Ifrågasatt
särskild bevill-
ningsafgift
för bolag som
eger jord-
bruksfastig-
het.*

(Forts.)

eller häradsallmänningar, genom hvilka ett godt stöd åt jordbruket kunde lemnas, när sådant i en ej alltför aflägsen framtid helt säkert komme att behöfvas. Och reservanterne säga: »Ett af de sätt, staten i sådant syfte kunde tillgripa, vore, om de medel, som komme att inflyta genom de afvittrade skogarnes särskilda beskattning, afsattes till en fond för att användas till bildande af allmänningsskogar, hvilka genom sin afkastning kunde blifva till stöd för jordbruket eller befrämja något annat dermed jemförligt kulturändamål. Ett sådant tillvägagående torde vara så mycket mer förtjent af beaktande, som man nu efteråt allmänt inser, att i afvittringsförfattningarna borde hafva ingått bestämda föreskrifter om bildandet af dylika allmänningsskogar, hvilkas stadigvarande afkastning kommit sockenmenigheterna till godo.» Jag vill kalla denna afgift för *en sågskatt*, utgående från den mening, som en framstående trävaruexportör satt på sitt program, *att skog skall skapa skog*. Om ändamålet skall vinnas, är det emellertid absolut nödvändigt, att denna skatt *snart* införes, emedan, enligt min uppfattning, en stor misshushållning eger rum med skogarne i hela vårt land. Säkerligen vilja många protestera mot denna min uppfattning och säga: skogen räcker nog till. Jag har hört flere personer, som sagt det, och vi hafva för 20 å 30 år sedan hört samma visa. Helt visst tro äfven herrar aktieegare och obligationsinnehafvare i dessa stora trävarubolag, att skogen aldrig skall taga slut och att sålunda de stora kapital, som äro engagerade i dessa företag, äro väl och säkert placerade; men om ock de flesta herrar aktieegare och obligationsinnehafvare icke hafva en aning om de skogstillgångar, hvori de äro intresserade, så borde de likväl märka af för handen varande förhållanden, att skogskapitalet icke ökas utan tvärtom i oroväckande grad minskas.

Hvad bevisar bolagens alltmer tilltagande köplust af skogshemman, hvaröfver nu så bittert klagas, om ej, att sågtimmerskogen på egen mark är till mesta delen afverkad?

Då man nu emot för några år sedan måste försäga dubbla antalet timmer och mera dertill för att erhålla en petersburgerstandard sågad vara = 165 kubikfot, visar ju detta, att dimensionerna äro betydligt i nedgående och att det gröfre timret är slut, och om man vidare tager i betraktande, att vid sågverken numera anläggas sulfittfabriker, som komma att använda allt småvirke, som finnes kvar i skogarne, lärer en och hvar nog inse, att det är fara värdt, att våra skogar med den misshushållning, som nu råder, tyvärr gå sin säkra undergång till mötes.

Jag vill nu, för att faktiskt ådagalägga misshushållningen med skogarne i de sex nordliga länen, meddela följande. Enligt till exportföreningen i Stockholm ingångna rapporter hafva 80 sågverk i Norrland förbrukat, under kampanjen 1892—1893 17,836,809 sågblock, 1893—1894 18,803,003 block, 1894—1895 20,560,115 block, 1895—1896 22,286,591 block, 1896—1897 23,871,814 block, 1897—1898 27,026,682 block, 1898—1899 22,107,167 block, och 1899—1900 28,696,325 block eller i medeltal årligen 22,648,188 block — detta

vid 80 sågverk i Norrland. Då man nu vet, att de större sågverkens antal i Norrland uppgår till 170, skulle, då på hvarje sågverk enligt de nyss angifna siffrorna komma i runda tal 270,000 block, förbrukningen vid dessa 170 sågverk i Norrland uppgå till 45 millioner niohundra tusen sågblock. Kommerskollegium uppger sågverkens antal i Norrland till 381; följer man *den* beräkningen, kommer man ju gifvet upp till en mycket högre siffra. Jag skall emellertid hålla mig vid att i de sex nordliga länens skogar årligen afverkas 40 millioner block. Enligt skogskomiténs betänkande uppgår skogsarealen i de sex nordliga länen till 28,000,000 tunnland, deraf staten eger 7,000,000 tunnland och återstoden, 21,000,000 tunnland, är privatskogar. Staten anser sig icke kunna å sina 7,000,000 tunnland, med iakttagande af timmerskogens bestånd för all framtid (enligt Domänstyrelsens underdåniga berättelse), afverka årligen mera än i medeltal 2,500,000 block. Då skulle naturligtvis å de enskilda skogarnes 21,000,000 tunnland icke kunna, med timmerskogens bestånd, afverkas mera än tre gånger nämnda belopp eller 7,500,000 block årligen, men, som herrarne nyss hört, afverkas i sjelfva verket årligen 40 millioner block i Norrland. Herrarne kunna deraf finna, hvilken oerhörd misshushållning bedrifves med timmerskogarne i Norrland. Man har klagat öfver och framhållit, att statsskogarne i Norrland kunde och borde årligen lemna mera sågtimmer än som nu är fallet, men emedan den ekonomiska mogenhetsåldern i dessa trakter måste beräknas mycket hög, är det nog försigtigast att ej fästa något som helst afseende vid dylika framställningar.

Om man får tro samstämmiga uppgifter af med norrländska skogsförhållanden förtrogne män, skulle man vid slutförverkning utan omloppstid å hela arealen icke på de utglesnade skogarne i Norrland kunna erhålla mera än högst 40 sågblock per tunnland. För att komma till denna förbrukning af 40 millioner block skulle således krävas en areal af en million tunnland; men då den privata skogsmarksarealen faktiskt är 21,000,000 tunnland, synes det klart att, om den nuvarande afverkningen fortsättes, timmerskogarne äro slut om 21 år, återstår *sedan* de sågblock, som årligen komma från statens och allmänningsars uthålliga timmerskogar samt fyra å 500,000 st. timmer från Finland. — Detta om Norrland.

Årligen gör landet stora förluster på den misshushållning, som nu eger rum äfven med bergslagsskogarne. Detta kan man finna, då man vet, att ett normalbestånd (skogsodladt) af 40-årig ålder innehåller å vår medelgoda skogsmark 200 kubikmeter per hektar, medan deremot samma bestånd om det får stå till 80 års ålder innehåller omkring 600 kubikmeter per hektar. Af tabeller vidfogade skogskomiténs betänkande framgår, att privatskogarne i bergslagsdistriktet innehålla en areal af 2,779,382 hektar. Afdragas derifrån 25 procent för impedimenter, återstå 2,084,537 hektar. Då man i bergslagen allmänt afverkar 40-årig ungskog till kolning, förloras sålunda 2 $\frac{1}{2}$ kubikmeter årligen per hektar, som på nyssnämnda areal gör 5,211,342 kubikmeter årligen. Med ett pris af 10 öre kubikfoten, = 3 kronor 80 öre kubikmetern, uppgår alltså

*Ifrågasatt
särskild bevill-
ningsafgift
för bolag, som
eger jord-
bruksfastig-
het.*

(Forts.)

*Ifrågasatt
särskild bevill-
ningsafgift
för bolag, som
eger jord-
bruksfastig-
het.*

(Forts.)

förlusten genom detta afverknings sätt för denna del af landet till 19,803,099 kronor 60 öre per år. För att förstå detta, beder jag få anföra ett exempel: Antag att jag har en skog af 800 hektars skogsmark och å denna uppdroges återväxt genom skogsodling med normala bestånd, så får jag med 40-årig omloppstid afverka 20 hektar årligen men med 80-årig omloppstid endast 10 hektar. Då detta bestånd vid 40 års ålder innehåller 200 kbm per har och samma bestånd vid 80 års ålder innehåller 600 kbm per har, så får jag med den 40-åriga omloppstiden $20 \times 200 = 4,000$ kbm i årlig afkastning af denna skog, men låter jag skogen stå till 80 år, då får jag $10 \times 600 = 6,000$ kbm, då dessutom dessa senare 6,000 kubikmeter hafva ett vida högre värde, då virket är gröfre. Den årliga tillväxten utgör sålunda $2 \frac{1}{2}$ kubikmeter per hektar, alldenstund $800 \times 2,5 = 2,000 =$ skillnaden i kubikmeter mellan den 40-åriga och 80-åriga omloppstiden.

Nu kan det ju hända, att den tillväxt eller tillökning, som eger rum mellan skogens 40:de och 80:de år kan vara olika på olika håll. Jag har här i min hand en tabell, utvisande hvad en normalskog i Norge i regel lemnar; och enligt denna tabell, i hvilken skogen är uppdelad i olika klasser, beroende på skogsmarkens beskaffenhet, skulle en skog, sådan den jag nyss nämnde, årligen lemna vid 40 år 173 kubikmeter, vid 80 år 482 kubikmeter och vid 120 år 761 kubikmeter, allt per hektar.

Den förlust, som landet i sin helhet lider genom att skogarne afverkas innan de nått mogen ålder, finnes angifven i skogskomiténs betänkande. Enligt en der befintlig tabell uppskattas den årliga afkastningen af hela landets skogsmark, under förutsättning af god hushållning, till 34,823,000 kubikmeter. Efter det värde, som jag nyss nämnde, af 10 öre per kubikfot eller 3 kronor 80 öre per kubikmeter, skulle denna nationalförlust, genom skogens för tidiga afverkning, årligen uppgå till icke mindre än 132,327,400 kronor. Rätteligen borde denna summa tredubblas, emedan då den 40-åriga skogen är värd 10 öre kubikfot på rot till ved och kol, så är den 80-åriga, duglig till sågning, värd 3 gånger så mycket, men hvad är den värd om 80 år? Säkerligen ett mycket högt pris.

Häraf framgår, huru angeläget det är att spara timmerskogarne och att låta skogen växa till dess den uppnått mogen ålder, och detta icke blott med hänsyn till de stora summor, som eljest gå förlorade för landet, utan äfven därför att redan nu produktionen i hela världen icke kan tillgodose konsumtionens behof. Vid verdensutställningen i Paris år 1900 hölls en internationel skogskongress, som behandlade, bland annat, frågan om jordens skogstillgångar; och man kom der till det resultat, att jordens nuvarande produktion af gagnvirke (timmerskog) är otillräcklig för konsumtionen. Det föredrag, som härom hölls af skogsinspektören Mélard, slutar med följande uttalanden: »Då någon afsevärd export af barrträdsvirke icke eger rum från Asien, Afrika, Sydamerika och Australien, så finnas således endast 7 länder, som lemna exportöfverskott af virke, nemligen Österrike-Ungern, Norge, Sverige, Finland, Ryssland, Nordamerikas förenade stater och Kanada. Af dessa

länder är det endast Sverige, Finland och Kanada, på hvilka man för framtiden kan räkna; men dessa länders exportöfverskott är för litet i förhållande till de öfriga ländernas virkesbehof.» Detta var det resultat, till hvilket Mélard kom vid genomgående af alla länders export- och importstatistik.

Skogskomitén säger äfven i sitt betänkande, att vårt land »är af naturen hänvisadt att vara ett träexporterande land». Men, tillägger komitén, »deraf följer ock, att dess skogsbruk måste ordnas med vida längre omloppstid, än som erfordras i de länder, som producera virke allenast för den inhemska förbrukningen. Det är nämligen företrädesvis de gröfre dimensionerna, som ega så högt värde, att de tåla några mera betydande transportkostnader».

Det är för att motarbeta timmerskogens utgång i vårt land och för att, utan anlitande af statsbudgeten, erhålla medel till bildande af gemensamhetsskogar med ordnad skogshushållning men icke misshushållning, som jag tagit ordet i denna fråga. Jag ställer mig der vid lag afgjordt på motionärens och reservanternas sida, men anser det emellertid ej vara skäl för mig att i denna kammare framställa något yrkande, för så vidt jag icke får något understöd.

Efter härmed slutad öfverläggning biföll kammaren hvad utskottet i föreliggande betänkande hemställt.

Föredrogs å nyo bevillningsutskottets den 11 och 13 i denna månad bordlagda betänkande n:o 25, i anledning af väckt motion om tillägg till § 17 i bevillningsförordningen.

Friherre Åkerhielm: Herr grefve och talman! Mine herrar! Enligt gällande bestämmelser skall bank, som drifver rörelse vid kontor å skilda orter, på det sätt beskattas, att för hvarje särskildt kontor de belopp, som *enligt kontorets månadsrapporter* balanserats å kontorets in- och utlåningsräkningar, sammanläggas och den sålunda erhållna summan delas med månadernas antal för att uppnå ett medeltal. Efter det förhållande, hvori denna medeltalssiffra står till den på samma sätt beräknade sammanlagda in- och utlåningssumman för alla bankens kontor, uträknas den del af beskattningsbara inkomsten, som skall taxeras i den ort, der kontoret är beläget. För att sätta beskattningsmyndigheterna i tillfälle att verkställa denna räkneoperation, om hvilken föreskrift finnes meddelad i instruktionen för taxeringsmyndigheterna, åligger det enligt 17 § af bevillningsförordningen bankstyrelsen att, när den aflemnar uppgifter till taxering, bifoga äfven utdrag af månadsrapporterna från de särskilda kontoren. Nu har motionären fäst uppmärksamheten derå, att man vid en del bankkontor förfar på det sätt, att in- och utlåningen å reverser och diskonterade vaxlar icke upptagas i afdelningskontorens rapporter utan i hufvudkontorets, förmodligen beroende derpå, att afdelningskontoren icke alltid äro berättigade på egen hand verkställa dylik in- och utlåning, utan allenast hafva

Ifrågasatt särskild bevillningsafgift för bolag som eger jordbruksfastighet.

(Forts.)

Om ändrade bestämmelser rörande taxering af skattskyldig, som drifver bankrörelse å skilda orter.

Om ändrade bestämmelser rörande taxering af skattskyldig, som drifver bankrörelse å skilda orter.

(Forts.)

att såsom kommissionärer för hufvudkontoret mottaga och dit insända ansökningarne för behandling af hufvudkontoret. I anledning af motionärens hemställan har utskottet framlagt det förslag, som herrarne nyss hört uppläsa och som innehåller, att bankstyrelse, vid insändande jemlikt § 17 bevillningsförordningen af uppgifter till taxering och deribland dessa månatliga rapporter, skall, derest dessa rapporter icke utvisa storleken af hela den in- och utlåning, som af de särskilda afdelnings- och kommissionskontoren under månaden förmedlats derjemte meddela fullständig upplysning angående sagda lånerörelses omfång vid hvarje särskildt kontor. För min del får jag säga, att jag finner det mindre lämpligt att, då bevillningsförordningen i följd af kommunalskattekomiténs förslag och möjligen äfven på grund af andra omständigheter i en nära framtid, torde i sin helhet blifva föremål för Riksdagens pröfning, nu vidtaga en så obetydlig ändring af bevillningsförordningen som den här föreslagna, hvilken icke har betydelse annat än för den kommunala beskattningen. Jag vill emellertid icke framställa något yrkande, men tillåter mig fästa uppmärksamheten derå, att om utskottets förslag bifalles, det är nödvändigt att göra en ändring äfven i instruktionen för taxeringsmyndigheterna, ty som jag nämnde, står der, att dessa myndigheter skola verkställa sina räkneoperationer på grund af kontorens månadsrapporter. Om man nu gör ett sådant tillägg i bevillningsförordningen, som här ifrågasatts, kan jag ej se annat än att detsamma kommer att hänga i luften, om man ej i konsekvens dermed vidtager motsvarande ändring i instruktionen för taxeringsmyndigheterna.

Herr Cavalli: Jag har, såsom synes af betänkandet, icke deltagit i afgörandet inom utskottet af detta ärende och har således i dess beslut ingen del — så mycket mindre som jag vid ärendets förberedande behandling inom utskottet tillkännagaf, att jag icke ville bifalla motionen. Då emellertid den föregående ärade talaren icke gjort något yrkande, vill ej heller jag göra det; men tydligt är, att hans anmärkning är befogad. Skall man godkänna den föreslagna ändringen, som synes mig alldeles onödig och om hvars rigtighet jag ej är öfvertygad, så måste man vidtaga motsvarande ändring i instruktionen för taxeringsmyndigheterna. Bevillningsutskottet är ju oförhindradt att härom framdeles framställa förslag, men önskligare och lämpligare vore emellertid, af de skäl som den förre talaren framhöll, att hela förslaget fölle.

Herr Rudebeck: På grund af de skäl, som de båda föregående talarne anfört, ber jag att få yrka afslag å utskottets hemställan.

Herr Törner: Herr grefve och talman! Mine herrar! Här har såsom skäl för att afdelnings- och kommissionskontoren icke i månadsrapporterna upptaga låne- och vexellaffärerna anförts, att dessa kontor icke äro annat än kommissionärer för hufvudkontoret i dylika affärer. Ja, det är nog sant, att så ibland är förhållandet;

när nemligen lånebeloppet eller vaxsumman når en viss höjd, vända de sig till hufvudkontoret med förfrågan, om ansökningen får af afdelningskontoret beviljas, men i andra fall handla de å egen hand. Och äfven när dessa låneansökningar på grund af beloppets storlek afgöras af hufvudkontoret, så sker utbetalningen mestadels med sådana medel, som afdelningskontoret mottagit på upp- och afskrifnings- eller depositionsräkning. De bedrifva således äfven i dessa fall en på sätt och vis sjelfständig verksamhet, ehuru med tillåtelse af hufvudkontoret; och på grund deraf borde väl deras månadsrapporter omfatta äfven dylika affärer. Anser man, att dessa affärer ej böra upptagas på grund af hufvudkontorets bestämmanderätt i vissa af dem — hvarför upptagas då kreditiven i dessa månadsrapporter? Det veta vi ju, litet hvar, som äro med i något bankbolag, att om en person hos ett afdelningskontor begär ett kreditiv på tjuu eller trettio tusen kronor, får kontoret icke bevilja detta, utan måste förfråga sig hos hufvudkontoret. Äfven i det fallet är således afdelningskontoret blott en kommissionär för hufvudkontoret, men ändock upptagas kreditiven i afdelningskontorens månadsrapporter.

Om ändrade bestämmelser rörande taxering af skattskyldig, som drifver bankrörelse å skilda orter.

(Forts.)

Anledningen till motionärens förslag är hans önskan att få ett slut på den nuvarande förryckningen af bankbolags taxering å de olika rörelseorterna; och det synes mig vara en mycket befogad önskan, att när afdelningskontoret med egna medel, låt vara efter medgifvande af hufvudkontoret, bestrider dessa lån, bör den ort, der penningarne utlemnas, också vara berättigad till afkastning å affären genom dess beskattning.

För min del ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Cavalli: Endast några få ord med anledning af den siste talarens yttrande. Man fick af detsamma den uppfattningen, att det skulle hafva varit något allmänt behof af ändring i paragrafen, som gjort sig gällande, men förhållandet är, att motionen, enligt hvad framgår af de handlingar, som tillhandahållits utskottet, föranledts af ett enstaka fall, der nemligen ett afdelnings- eller kommissionskontor i en bank icke blifvit så beskattadt, som motionären ansett riktigt. Kamrarrättens utslag har gått honom emot; och jag vet icke, om saken fullföljts hos Konungen; men det är i hvarje fall en lagstiftning in casu.

Jag har fortfarande intet yrkande att göra.

Efter det öfverläggningen ansetts härmed slutad, gjordes i enlighet med de yrkanden, som derunder förekommit, propositioner, först på bifall till hvad utskottet i nu föredragna betänkande hemställt samt vidare på afslag derå, och förklarades den senare propositionen vara med öfvervägande ja besvarad.

Vid förnyad föredragning af konstitutionsutskottets den 30 nästlidne mars och den 4 innevarande april bordlagda utlåtande n:o 4,

i anledning af väckt motion angående ändrad lydelse af § 68 riksdagsordningen, biföll kammaren hvad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Föredrogs å nyo och företogs punktvis till afgörande konstitutionsutskottets den 29 och 30 nästlidne månad bordlagda utlåtandena n:o 3, i anledning af väckta förslag i fråga om rätt för Riksdagens ledamöter till fria resor å statens jernvägar.

Ang. rätt för
Riksdagens
ledamöter till
fria resor å
statens jern-
vägar.

Punkten 1.

Herr Säve: Kammaren behagade finna af den korta reservation, som jag afgifvit, att jag inom utskottet, i motsats mot dess flertal, hyst den uppfattningen, att syftmålet med föreliggande motioner om fria resor för riksdagsmän står i närmaste samband med bestämmelserna i riksdagsordningen om riksdagsmäns arfvode och reseersättning. Att dessa bestämmelser hvad beträffar ledamöterna af Andra Kammaren intagits i riksdagsordningens 23 §, beror derpå, att man velat i grundlag bestämma och begränsa alla de fördelar, som tillkomma dem i deras egenskap af riksdagsmän; och af samma skäl har stadgandet i 12 § riksdagsordningen, att ledamöter af Första Kammaren icke ega uppbära något arfvode för denna sin befattning, fått sin plats der, emedan man velat i grundlag fastslå principen af deras arfvodeslöshet.

Nu är det tydligt, att om motionärernas syfte vinnes, beredas derigenom ökade fördelar för ledamöterna af Andra Kammaren, på samma gång som den viktiga principen om Första Kammarens ledamöters arfvodeslöshet rubbas, och en af de mest väsentliga och karakteristiska skiljaktigheterna mellan de båda kammarne derigenom äfven försvagas. Nu har visserligen utskottet framhållit, att spörsmålet om rätt för riksdagsmän till fria resor å tid, då Riksdagen ej är samlad, »icke direkt berör grundlagarne och icke lämpligen bör göras till föremål för stadganden i dessa lagar, samt att fördenskull motionerna icke rätteligen falla inom det för konstitutionsutskottets verksamhet anvisade område»; och det låter oss dermed förstå, att denna fråga skulle falla inom området för andra utskotts verksamhet. Men om också detta spörsmål icke direkt berör grundlagarne, gör det detta *indirekt*, ty om bestämmelser på annan väg, än grundlagen stadgar, utfärdas i motionernas syfte, gör man i realiteten dermed ett tillägg till innehållet af 12 och 23 §§ riksdagsordningen; och hvad värre är, man handlar dervid mot grundlagen. Så har denna kammare uppfattat detta vid ett föregående tillfälle. Jag ber att få erinra derom att, då vid 1884 års riksdag en ärad motionär hemstälde om en underdånig skrifvelse i syfte att bereda riksdagsmän fria resor under riksdagarne, kammarens dåvarande talman ansåg motionen stå i strid med 12 och 23 §§ riksdagsordningen och förklarade att, derest yrkande framställdes

om remiss af motionen till utskott, han ämnade vägra proposition å detta yrkande.

Ang. rätt för Riksdagens ledamöter till fria resor å statens jernvägar.

(Forts.)

Hvad för öfrigt beträffar sjelfva innehållet af motionerna, vill jag för min del visst icke förneka nyttan af dessa resor; men om de äfven skulle i ett eller annat hänseende blifva till nytta, kan man å andra sidan icke bortse derifrån, att de äfven kunna blifva till skada — visserligen icke med den sammansättning, Riksdagen nu har, men med en sådan den i en framtid kan få; och jag befarar, att de ifrågasatta fria resorna i en framtid skulle kunna missbrukas, särskildt i tider af politisk agitation. Utlandet gifver oss i det afseendet åtskilliga föredömen, som icke äro efterföljansvärda; jag beder, för att lemna ett exempel, att få erinra om de bekanta resorna, som åtskilliga ledamöter af franska deputeradekammaren företogo år 1847 och hvilka närmast resulterade i de ryktbara festbanketterna, som så väsentligt medverkade till 1848 års februari-revolution.

För öfrigt förefaller mig en diskussion angående fördelarne för oss riksdagsmän af dessa resor synnerligen odiös. Skola vi sitta här och besluta om enskilda fördelar för oss — ty enskilda fördelar skola genom dessa fria resor kunna beredas oss — så är detta något, som icke kommer att väl upptagas i landet. Jag tror nemligen att, om vi fatta ett beslut i motionernas syfte, detta skulle komma att tagas mycket illa upp på många håll, hvilket åter skulle skada riksdagsmännens prestige. Men på denna prestige måste vi hålla, så mycket vi förmå.

Ehuru jag icke kunnat godkänna utskottets motivering, har jag naturligen intet emot det slut, hvartill utskottet kommit, då det yrkat afslag å de väckta motionerna, och ber jag därför att med afseende på nu föredragna punkten få hemställa om bifall till utskottets yrkande.

Herr von Strokirch: Herr grefve och talman! Mine herrar! Utskottet har på anförda skäl ansett, att någon förändring i eller tillägg till 12 § riksdagsordningen icke skulle vara af nöden för vinnande af det syfte, jag med min motion haft och som ju välvilligt upptagits af utskottet, och att sålunda min i motionen gjorda hemställan skulle vara alldeles onödig. Detta är ju ett ganska kort och koncist svar, som kanske skulle vara tillfredsställande, om verkligt det i min motion åsyftade ändamålet kunde vinnas på den väg, utskottet antydte; men jag måste förklara, att ett dylikt uttalande af konstitutionsutskottet icke kan tillerkännas något vitsord gent emot grundlagens i mitt tycke tydliga bud. För min del kan jag således icke godkänna utskottets motivering.

Då Andra Kammaren redan afslagit motionerna, har jag intet yrkande att göra.

Herr Blomberg: Det är visserligen för utskottet tillfredsställande, att ingen velat bestrida det rigtiga i det slut, hvartill utskottet kommit, då det hemställt om afslag å motionerna; och det är likaså tillfredsställande för herr Rudebeck och mig, att ingen

Ang. rätt för
Riksdagens
ledamöter till
fria resor å
statens jern-
vägar.
(Forts.)

gensaga försports mot den af oss afgifna reservationen gent emot det i utskottets motivering förekommande uttalandet om önskvärdheten af de föreslagna fria resorna. Men då man här velat bestrida rättigheten af första stycket i utskottets motivering, ser jag mig föranlåten att derom yttra några ord.

Man har anført, att en liknande fråga skulle tidigare hafva förevarit inom Riksdagen och att densamma då uppfattats såsom så bestämdt hörande under grundlagens bestämmelser, att till och med talmannen ansett proposition å frågans remitterande till annat utskott än konstitutionsutskottet böra förvägas. För min del vill jag först och främst erinra derom att, äfven om ett dylikt uttalande från talmansstolen förekommit, detta naturligtvis icke är bindande annat än för det tillfälle, då uttalandet faldes; endast grundlagen sjelf kan nu tillerkännas vitsord om hvad den innehåller eller icke innehåller. Men dessutom är förhållandet det, att detta uttalande från talmansstolen likasom de af flere ledamöter vid samma tillfälle afgifna yttranden i enahanda riktning afse en helt annan sak, än den som här är i fråga. Då var det nemligen fråga om resor till och från riksdagen samt under riksdagen, medan deremot utskottets här gjorda uttalande rör uteslutande den frågan, huruvida ett tillerkännande åt riksdagsmän af rätt till fria resor för annat ändamål än inställelse vid eller återvändande från riksmöte och under annan tid af året, än då riksmöte pågår, skall anses påfordra ändring i grundlagens bestämmelser. För min del vågar jag bestämdt bestrida detta. De åberopade bestämmelserna i riksdagsordningen — såväl i § 12 som i § 23 — handla uteslutande om den ersättning, som tillkommer eller icke tillkommer riksdagsmän för resor till och från riksdagen samt för uppehållet vid densamma. Här återgifves således samma bestämmelse, som fans i den gamla riksdagsordningen om »anständigt underhåll» under riksdagen och »reskostnad» för valde riksdagsmän. Motsvarande bestämmelser förekomma äfven i andra länders grundlagar, som antingen tillerkänna arfvode för vistelse vid riksmöte — undantagsvis årligt arfvode såsom representant — eller fränkänna representant rätt till sådant arfvode.

Man kan icke säga, att icke andra förmåner kunna komma att beredas riksdagsmännen än de i grundlag nämnda. Sådan förmån kan bero på bestämmelser af helt annan natur. Vid den tid, då vår riksdagsordning skrefs, åtnjöto verkligen, om man så vill, vissa medlemmar af Riksdagen en sådan förmån, i det att staten aflönade af riksdagsmannavärf upptagna embets- och tjenstemäns vikarier. Detta eger ännu i dag i viss mån rum, nemligen med afseende å elementarlärarne. Och hvarför? Jo, derför att deras aflöning icke blifvit bestämd i lön och tjenstgöringspenningar. Men enligt de nyare bestämmelserna med afseende å aflöningsförmåner, enligt hvilka aflöningen är uppdelad i lön och tjenstgöringspenningar, anses löntagare icke ega uppbära tjenstgöringspenningar under den tid han utöfvar riksdagsmannaskap. Här ha sålunda, alldeles oberoende af grundlagen, införts bestämmelser, som öfvat inverkan med hänsyn till riksdagsmäns förmåner — visserligen icke till riksdags-

männens fördel, utan i motsatt riktning. Huruvida praxis är riktig, lemna jag derhän; men den är ett faktum. Och det förhållandet bör ej förbises, att genom ändrade bestämmelser om tjänstgöringspenningarnes afstående en väsentlig förmån kan beredas riksdagsman, som är embetsman, utan att grundlagen förändras.

Ang. rätt för Riksdagens ledamöter till fria resor å statens jernvägar.

(Forts.)

Vidare ber jag att få erinra derom, att detta förhållande, som, efter hvad jag vågat påstå, måste anses förenligt med våra grundlagar, gäller äfven i andra länder, der grundlagsbestämmelser finnas om riksdagsmannaarfvoden. Grundlagarne upptaga endast generella bestämmelser om visst arfvode eller intet arfvode; men dessa generella stadganden ha icke i ringaste mån ansetts innebära något hinder för att genom andra bestämmelser, vare sig i lag eller genom särskilda beslut, införa anordningar, som tillförsäkra medlemmar af Riksdagen eller af vissa dess afdelningar rätt till fria resor eller till andra förmåner. Den tyska riksförfattningen innehåller det generella stadgandet, att ingen representant eger att för detta sitt värf eller i denna sin egenskap åtnjuta något som helst arfvode eller ersättning; men detta har icke hindrat, att bestämmelse införts derom, att de ega på visst sätt bestämd rätt till åtnjutande af fria resor på jernvägarne. I Italien är det på samma sätt grundlagsstadgad, att någon rätt till arfvode icke tillkommer medlemmar af vare sig den ena eller den andra af representationens afdelningar, men icke desto mindre finnas särskilda bestämmelser derom, att de alla skola ega rätt till fria resor, och detta i mycket vidsträckt omfattning, såväl på statens jernvägar som på postångfartyg o. s. v. Om jag skulle gå igenom hvad i detta afseende gäller i öfriga länder, skulle herrarne få en fullständig profkarta sig förelagd på allehanda bestämmelser om fria resor eller andra förmåner, som med bibehållande af grundlagarnes bud om bestämdt arfvode eller intet arfvode medgifvits representanterna.

Jag har blott velat påpeka detta. Men på samma gång vill jag fullständigt instämma med herr Säve derutinnan, att det alls icke är önskvärdt, att man på sådant sätt går andra vägar för att tillförsäkra riksdagsmännen förmåner. Jag fasthåller emellertid dervid, att de ifrågavarande paragraferna i den svenska riksdagsordningen allenast innehålla bestämmelser i fråga om rövode till riksdagsman i och för hans vistelse vid riksdagen samt om resekostnadsersättning till ledamot af Andra Kammaren för resa till och från riksdagen, men ingenting om sådana förmåner, som möjligen kunna ifrågasättas genom fria resor under tiden mellan riksmötena.

Herr Trygger: Herr vice talman! Mine herrar! Som herrarne hört, göra sig här gällande olika meningar endast i afseende å utskottets motivering. Den senaste talaren anser, att det är riktigt, hvad utskottet här uttalat i sin motivering, nemligen att man på annan lagstiftningsväg än genom grundlagsändring skulle kunna tillerkänna riksdagsmän förmåner och i detta fall speciellt förmånen af fria resor, under det att den förste talaren gjort gällande, att det måste vara en grundlagsbestämmelse, för att riksdagsman såsom sådan skall kunna erhålla några ekonomiska förmåner. För min

Ang. rätt för
Riksdagens
ledamöter till
fria resor å
statens jern-
vägar.
(Forts.)

del är jag alldeles bestämdt af den sista meningen. Man får väl, när man skall tolka ett stadgande, undersöka hvad som kan vara stadgandets grund; och i detta afseende torde väl ingen kunna tveka derom, ått orsaken till den olikhet, som i grundlagen är stadgad mellan Första och Andra Kammaren i fråga om ersättning, är af väsentlig betydelse för dessa båda kamrars sammansättning. Skulle man nu i administrativ väg eller på annat dylikt sätt kunna göra någon ändring härutinnan, så blefve grundlagsstiftarens syfte med dessa olika bestämmelser helt och hållet förfeladt. Kan man utan ändring af grundlagen gifva riksdagsmännen fria resor, blott och bart i deras egenskap af riksdagsmän, så kan man naturligtvis också gifva dem dagaflöning under den tid, då Riksdagen icke är samlad. Man kan då också i Stockholm gifva dem fri bostad och kost, för att de må kunna studera lifvet i hufvudstaden, något som ju möjligen kan vara af en viss nytta för deras funktioner senare såsom riksdagsmän. Jag anser sålunda, att de konsekvenser, hvar till detta kan leda, mer än väl visa det felaktiga i utgångspunkten. Det finnes ingen annan bestämmelse om riksdagsmännens förmåner än de, som äro gifna i grundlagen. Hvad grundlagen icke gifver dem, kan icke heller någon annan gifva dem. I och med det att grundlagen upptager saken till behandling, har grundlagen också uttömmande behandlat saken.

Nu har man gjort gällande, att riksdagsmännen blifvit af jernvägsstyrelsen eller af Kongl. Maj:t — jag vet icke hvem som varit värd — bjudna på resor till Göteborg, till Norrland o. s. v. Men detta är en helt annan sak. Här gäller det icke en i lag stadgad rätt för riksdagsmännen att i denna sin egenskap åtnjuta fria resor; utan det var i ett visst, bestämdt syfte, som åt ledamöter af Riksdagen beredts tillfälle att begifva sig till ort och ställe för att taga reda på förhållanden, som voro af betydelse.

Den senaste talaren gjorde slutligen gällande, att tjänstemän, då aflöningsförmånerna icke äro delade i lön och tjänstgöringspenningar, tillerkänts befogenhet att få ersättning för hvad de skulle betala till sin vikarie. Men med afseende derå tillåter jag mig framhålla, att detta icke är en förmån, som man gifver dem, utan blott ersättning för en förlust, som de annars skulle komma att lida i sin egenskap af riksdagsmän. Jag förmodar, att stödet för detta ligger i 4 § riksdagsordningen, der det heter: »ej må någon riksdagsman förmenas att sin riksdagsmannabefattning utöfva» — att man sålunda ansett att, när det är fråga om tjänsteman, man icke ens på det sätt bör förmena honom att utöfva sin riksdagsmannabefattning, att man beröfvar honom en del af hans lagstadgade aflöning.

På grund af hvad jag nu anfört, tillåter jag mig vördsamt hemställa, att kammaren måtte, utan gillande af konstitutionsutskottets motivering, bifalla utskottets hemställan.

Herr von Ehrenheim: Herr talman! Mine herrar! Efter den senaste talarens så uttömmande yttrande kunde det visserligen vara öfverflödigt, att jag begagnar mig af den rätt till ordet, hvar-

till jag anmält mig; men jag kan dock icke underlåta att äfven lägga min röst till deras, som anse, att utskottets motivering för ett ogillande af de nu föredragna motionerna är alldeles oberättigad. Lika med den senaste talaren anser jag, att hvarje annan än en rent tillfällig fördel, som tillägges riksdagsmannen i hans egenskap af riksdagsman, strider mot riksdagsordningens bestämmelser, som uttömmande förordna om de förmåner, hvilka skola tillkomma riksdagsman i Andra Kammaren, äfvensom stadga, att någon sådan förmån icke skall tillkomma riksdagsman i Första Kammaren, då det nemligen heter, att han för denna befattning ej skall ega att uppbära något arfvode.

Ang. rätt för Riksdagens ledamöter till fria resor å statens jernvägar.

(Forts.)

Hvad nu det beträffar, att man skulle göra skilnad på förmåner, som tillerkännas riksdagsman under och emellan riksdagarne, har ju den senaste talaren också visat, hvartill detta skulle leda och huru detta skulle kunna blifva ett obegränsadt hägn för ytterligare ersättningar till riksdagsmännen. Är det nu verkligen så, att det i andra länder förhåller sig på det sättet, att man med frikostig hand tilldelat riksdagsmännen fördelar och särskildt fördelen af fria resor — hvilket jag med afseende å den talares iagister, som derom yttrade sig, icke vill bestrida — så måste jag anse det vara så mycket mera önskvärdt, att vi i Sverige bibehålla den ställning, vi en gång intagit, och låta grundlagens bestämmelser i afseende å ersättningen till riksdagsmän vara det enda rättesnöret.

Hvad åter beträffar den förmenta nyttan af sådana resor, kan ju en sådan nytta i åtskilliga fall visserligen förefinnas. Men att medgifva resor under denna form, vare sig genom grundlagsändring, i administrativ väg eller genom särskilda beslut af statsmagterna, synes mig alltid förutsätta, att ändamålet med resan är bestämdt. Ty i annan händelse är det ju alldeles uppenbart, att under denna frihet komma ett stort antal resor, hvilka väl kunna vara ganska nyttiga och nödvändiga för den som reser, men hvilka icke kunna tillerkännas något *allmänna* intresse.

Jag anhåller att få förena mig i herr Tryggers yrkande.

Herr Nyström, Carl: Då nu verkligen yrkande framkommit derom, att kammaren skulle icke blott antaga konstitutionsutskottets förslag om ogillande af motionerna, utan derjemte tillfoga ett ickegillande — så pass modifieradt var dock yrkandet — af motiveringen, skall jag be att med några ord få framhålla, hvarför jag anser detta icke vara något särdeles fördelaktigt eller tillrädligt tillägg. Jag kan naturligtvis icke säga, att det är grundlagsstridigt, men nog stå alla sådana särskilda betyg vid sidan af grundlagen. För att visa hvad jag menar med detta, vågar jag vådja till eder, mine herrar, huru många gånger herrarne icke med blandade känslor förnummit, när medkammaren genom ett sådant tillsatt betyg åstadkommit en liten extra prickning på fri hand. I allmänhet torde man icke hafva ansett detta vara förmånligt eller tillrädligt, och nu skulle i viss mån Första Kammaren vidtaga samma åtgärd. Jag tycker, att det är alldeles tillräckligt, att yttrandena af de

Ang. rätt för
Riksdagens
ledamöter till
fria resor &
statens jern-
vägar.

(Forts.)

auktoriteter, som här tagit till orda i saken, stå i protokollet för att upplysa om läget inom kammaren, och att det sålunda alldeles icke behöfves något sådant der tillsatt betyg.

För öfrigt tror jag, att det föreligger ett litet missförstånd om hvad som varit meningen från deras sida, som uppenbarligen önskat en viss frihet i afseende å resor. Kanske är det icke öfverflödigt att påpeka, att konstitutionsutskottets utlåtande består af två delar, som sins emellan äro väsentligen skilda åt. Den ena är en kort motivering: detta är icke ett grundlagsärende — och en kort kläm: motionerna skola därför afslås. Den andra delen är ett vidhäftadt *raisonnement* om nyttan af fria resor, hvilket icke har något närmare sammanhang med sjelfva grundlagsärendet. Detta *raisonnement* kan visserligen föranleda olika meningar; men ett gillande eller ogillande af dessa fria resor bör ingalunda sammanblandas med ett gillande eller ogillande af den korta motiveringen. Hvad herr Säve yttrade, afsåg motiveringen i och för sig och hade därför, efter min tanke, den riktiga begränsningen. Men att ogilla motiveringen *derför*, att man ogillar sjelfva resorna, är att behandla såsom motivering hvad som icke är motivering.

I afseende å frågans realitet ber jag att få säga, att jag icke tror, att någon af dem, som varit advokater för de fria resorna, tänkt sig dessa i den formen, att det skulle utfärdas fribiljetter, utan vidare gällande hela året igenom med undantag för riksdagstiden; utan man har nog tänkt, att det skulle ankomma på Kongl. Maj:t att pröfva, under hvilka förhållanden fria resor skulle kunna medgifvas, och säkerligen skulle de icke få den stora utsträckning, som här ifrågasatts.

Man kan ju såsom ett skäl anföra, att hvad som här i sjelfva verket redan skett och otvifvelaktigt äfven i framtiden kommer att ske, nemligen anordnandet af dessa samfälda resor, också utan tvifvel innebär en förmån. Herr Blomberg har framhållit åtskilliga andra förmåner, som medgifvits och hvilka stå tillsammans med grundlagens bud. Jag tror således, att här ingalunda är fråga om någon farlighet.

Jag ber nu att få något upphålla mig vid den andra sidan af saken, vid det som icke är motivering, utan annex till konstitutionsutskottets utlåtande, nemligen uttalandet om *nyttan* af dylika resor. Jag har naturligtvis, liksom många andra, i detta hänseende tagit ledning för mitt omdöme från statsrevisorernas resor. Med dessa resor torde verklig nytta hafva vunnits, och detta icke blott för revisorerna genom den ökade insigt i en del allmänna angelägenheter, som de under resorna vunnit, utan äfven för staten genom de insatser i statsförvaltningen och riksdagsarbetet, som haft sin grund i revisorernas iakttagelser. Det synes, som om samma förhållande skulle inträda, derest dylika färder anordnades efter en utsträckt plan. Icke kan jag tro, att de skulle kunna jemställas, på sätt en ärad talare här gjort, med beredande af fri bostad och kost för riksdagsmännen, för att de må kunna studera lifvet i hufvudstaden. Hvad slags lif i hufvudstaden de skulle studera på fri kost, lemnar jag för öfrigt derhän.

Hvad återigen sagts derom, att den förlust, som uppkommer genom riksdagsmannaskapet, bör ersättas, synes mig innebära en farlig grundsats. Ty säkerligen skulle vi alla kunna visa, att vi gjort förlust i vår verksamhet genom den uppoffring af tid, som orsakats af riksdagsarbetet, och ersättning för denna förlust skulle nog blifva drygare än statens kostnader för de fria resorna. Icke heller denna grundsats synes mig sålunda böra vinna anslutning.

*Ang. rätt för
Riksdagens
ledamöter till
fria resor å
statens jern-
vägar.
(Forts.)*

Jag tror, att, om resorna komma till stånd, de skola förekomma i mycket inskränkt grad och under en kontroll, som här icke är tillfälle att närmare undersöka. Emellertid behöfver man egentligen icke syssla med denna fråga, ty den har, som sagdt, endast ett indirekt samband med den föreliggande grundlagsfrågan. Hvad för öfrigt nyttan af dylika resor beträffar, synes det mig vara utom allt tvifvel, att de, företagna af insigtsfulla män, sådana som Första Kammarens ledamöter och riksdagsmännen i allmänhet, skulle vara synnerligen fruktbringande.

Med ett ord, herr talman, min framställning går ut på en hemställan om rent bifall till konstitutionsutskottets förslag, med utslutande således af den lilla prickning, som här ifrågasatts.

Herr Sjöcrona: Herr talman! Mine herrar! Jag anhåller endast få tillkännagifva, att jag till alla delar instämmer i den åsigt, som uttalats af herr Säve, och i den förtjenstfulla utveckling deraf, som framstälts af herrar Trygger och von Ehrenheim. Det må visserligen vara en sanning, att det i allmänhet kan vara mindre nödigt att fatta beslut angående ett utskotts motivering; men då ju här frågan egentligen gäller motiveringen, kan jag icke allenast icke anse det vara olämpligt, att kammaren yttrar sig om motiveringen, utan finner det till och med vara högst nödigt, att så sker. Jag anhåller att få biträda det af herr Trygger framställda yrkandet.

Herr Rudebeck: Herr vice talman! Mine herrar! Jemte det jag instämmer i hvad som yttrats af professor Blomberg, hvars mening jag biträdt redan inom utskottet, skall jag be att, särskildt med anledning af herr Nyströms anförande, få yttra några ord.

Han höll före, att man icke får betrakta den senare delen af hvad man vill kalla utskottets motivering såsom verkligen utgörande motivering, d. v. s. innehållande skäl för utskottets hemställan, utan endast som ett resonnement från utskottets sida om nyttan och önskvärdheten af fria resor. Jag vill be att för min del få tillkännagifva, att ehuru jag deltagit i utskottets slutliga beslut, så har jag dock, såsom min reservation angifver, icke kunnat deltaga i detta senare resonnement, som herr Nyström vill kalla det. Och detta innebär icke allenast det, att jag anser, att detta resonnement icke bort i utskottets betänkande inflyta, utan det innebär också, att jag icke biträder den uppfattning, som deruti gör sig gällande, nemligen nyttan och önskvärdheten af de ifrågasatta resorna. Ehuru jag anser, att bestämmelser om fria resor för

Ang. rätt för
Riksdagens
ledamöter till
fria resor å
statens jern-
vägar.
(Forts.)

riksdagsmännen i motionärernas syfte icke böra hafva sin plats i grundlagen, utan, om dylika bestämmelser skola komma till stånd, de i annan ordning må gifvas, är jag visst icke af den mening, att jag vill tillstyrka dylika bestämmelsers antagande. Jag kan icke tillerkänna dessa resor den betydelse, som utskottet håller före att de ega, och jag kan så mycket mindre förorda deras införande, som jag med all säkerhet anser, att, om sådana fria resor skulle medgifvas, dervid ovilkorligen kan komma att tillvägagå på ett sätt, som skulle medföra en förmån helt visst i annan mening än motionärerna åsyfta. Jag anser visserligen icke, att dylika resor i och för sig äro hvad man egentligen menar med en förmån förenad med riksdagsmannauppgiften, men det blir af dem en förmån genom det sätt, hvarpå de sannolikt komme att användas, ty man kan icke dervid anordna så, att det blir möjligt att utföra någon kontroll öfver det sätt, hvarpå rätten till sådana resor begagnas. De resor, som riksdagsmännen göra till riksdagen och för hvilka ledamöterna af Andra Kammaren få ersättning — dessa resor skola företagas; det är riksdagsmannens pligt att göra dem. Det är då, synes det mig, härvid icke egentligen någon förmån, som tillkommer ledamöterna af Andra Kammaren; det är blott ersättning för en kostnad, som de fått vidkännas för resor, som dem ålegat att företaga. Det blir för dem en förmån endast i förhållande till Första Kammarens ledamöter, som få göra samma resor utan ersättning. Jag kan icke anse, att det bör framhållas som förmån att få betalning för de för en obligatorisk resa erforderliga utgifter, ty det blir ju endast ett godtgörande af den kostnad, som får utgifvas. I förhållande till den, som får göra en dylik resa utan ersättning, blir det visserligen en förmån, men i och för sig är det icke.

Jag instämmer i yrkandet om bifall till utskottets förslag.

Friherre Åkerhielm: En talare på den bänk, som jag har äran att tillhöra, har gentemot hvad som yttrades af herr Trygger gjort en anmärkning, att det icke skulle vara lämpligt att uttala sig om ett utskotts motivering. Jag lemnar alldeles derhän, huru den frågan i allmänhet ställer sig. Men om man anser, att utskottets motivering icke väl öfverensstämmer med grundlagen, så synes det mig vara icke allenast lämpligt utan en pligt att i beslutet inlägga en gensaga mot motiveringen.

Jag är af fullkomligt samma uppfattning i frågan, som uttalats af förslagsställaren, herr Trygger och af herr von Ehrenheim. Innebörden uti 12 § riksdagsordningen, och en af de viktigare grunder, på hvilka vår representation hvilar, är väl just att Första Kammarens ledamöter icke skola för sitt uppdrag åtnjuta någon som helst ersättning. Man skulle därför komma i strid mot grundlagens både innehåll och anda, ifall man ville tillerkänna Första Kammarens ledamöter i denna deras egenskap några ekonomiska förmåner, och detta äfven om man låter dessa utgå under annan tid, än då Riksdagen är samlad, och under den skyddande förklädningen af att vara icke en ersättning för riksdagsmannakallet

utan en åtgärd för att göra kammarens ledamöter bättre skickade för sitt kall.

På visst håll, der man gerna önskar en ändring i Första Kammarens sammansättning, har det alltid varit ett önskemål att få bestämmelser om aflöning för denna kammarens ledamöter. Det skulle vara mycket illa, om denna önskan kunde genomföras utan någon ändring i grundlagen, kanske endast genom en gemensam omröstning i Riksdagen eller på administrativ väg. Så mycket mera skäl synes det mig då vara för den, som har en motsatt åsigt, att icke deltaga i något uttalande, som kan stödja den uppfattningen, att ändring i det nuvarande förhållandet kan ske utan ändring af grundlagen.

Jag instämmer i det af herr Trygger framställda yrkandet.

Herr Blomberg: Jag ber, att ännu en gång få framhålla, att när det gäller att besvara den fråga, som i sjelfva verket här föreligger, har man helt enkelt att utgå från sjelfva grundlagen, undersöka dess stadgandens innehåll och tillse hvad man ur dem kan inhemta. Dessa stadganden innehålla i afseende å Andra Kammaren, att dess ledamöter för lagtima riksdag åtnjuta ett bestämdt arfvode, som kan minskas, om den tid hvarunder Riksdagen är samlad, förkortas, och under urtima riksdag dagtraktamente. Deremot säger riksdagsordningens § 12, att Första Kammarens ledamöter icke åtnjuta något arfvode för denna befattning. Funnes ingenting vidare bestämdt, innebure nu anförda bestämmelser alls ingenting, som kunde utgöra hinder för att reseersättning ändå utginge till båda kamrarnes och således äfven till Första Kammarens ledamöter, på grund af särskildt gifna föreskrifter. I och för sig kan § 12 riksdagsordningen ej sägas fränkänna Första Kammarens ledamöter rätt till resekostnadsersättning. Stadgandet i nämnda §, att intet »arfvode» må af riksdagsman i Första Kammaren uppbäras, utsluter icke rätt till resekostnadsersättning, ty arfvode och dylik ersättning hafva alltid betraktats såsom fullkomligt skilda saker, bestämda på olika sätt både i grundlagen och andra lagar, både i vårt lands och andra länders lagar; derom vittnar ej blott nuvarande riksdagsordnings § 23 utan äfven 1810 års riksdagsordnings § 17 mom. 2. Men då riksdagsordningens § 23 stadgar, att medlem af Andra Kammaren åtnjuter ersättning för resor till och från Riksdagen, så ligger deri ett förtydligande af § 12 riksdagsordningen, som måste anses innebära, att ledamot af Första Kammaren är obehörig uppbära dylik reseersättning.

Man har också talat om grunden till ifrågakvarande stadganden. Denna är, förmenar jag, ingen annan än den, att riksdagsman i Andra Kammaren bör under form af arfvode och reseersättning åtnjuta ersättning för sin inställelse och vistelse vid riksdagen — precis på samma sätt, som förut stadgades i den gamla riksdagsordningens 17 § 2 mom., der vald riksdagsman tillförsäkrades ersättning för anständigt underhåll vid Riksdagen samt ersättning för resekostnad — men att ledamot af Första Kammaren ej må åtnjuta dylik ersättning. Det är därför jag menar, att grundlagen

Ang. rätt för Riksdagens ledamöter till fria resor å statens jernvägar.
(Forts.)

Ang. rätt för
Riksdagens
ledamöter till
fria resor å
statens jern-
vägar.
(Forts.)

bestämmelser alldeles ingenting hafva att skaffa med medgifvanden i afseende på de fördelar i öfrigt, som *mellan* riksdagarne kunna för riksdagsmän ifrågakomma. Jag vill ännu en gång förklara, att jag är deri fullkomligt ense med de föregående talarne, att sådana medgifvanden icke böra göras, utan att man bör afslå framställningar i denna riktning, men jag bestrider, att för sådana medgifvanden skulle behövas ändring i gällande grundlagsbestämmelser.

Herr Hasselrot: Jag vill icke ingå på frågan, huruvida det vore önskligt att, såsom här ifrågasättes, bereda fria resor för kammarnes ledamöter å statens jernvägar, och jag vill endast i förbigående uttala min bestämda uppfattning, att alla åtgärder, som verkligen kunna förändra karakteren af Första Kammarens nuvarande ställning, vill jag i min ringa mån motsätta mig. Men beträffande frågan, huruvida det erfordras en ändring i grundlagens stadganden för möjliggörande af dylika resor, ber jag få uttala en åsigt, som sammanfaller med herr Blombergs. Här har påståtts, att meningen med bestämmelserna i §§ 12 och 23 riksdagsordningen vore den, att ledamot i Första Kammaren i sådan egenskap under ingen form skulle kunna åtnjuta någon förmån, och att Andra Kammarens ledamöter ej tillkomme annat än fri resekostnad jemte arvode under riksdag. Nu vill jag dock erinra, att grundlagen sjelf bestämdt och tydligt fordrar, att man vid tolkningen af densamma följer dess ordalydelse, och så vidt jag kan förstå, innebäres uti ordalydelsen af ofvannämnda paragrafer intet annat än hvad der står, nemligen att ledamot af Första Kammaren ej må åtnjuta arvode, under det ledamot af Andra Kammaren skall hafva resekostnadsersättning till och från samt arvode under riksdagen. Så snart man ger sig ut på tydningar utöfver ordalydelsen, kommer man på gungande grund, hvilket bäst framgår af de olika meningar, som här blifvit framställda. Att man för öfrigt icke får tolka grundlagen så, att hvarje annan förmån, än deri uttryckligen medgifves, skulle vara riksdagsmän förmenad, visas bäst deraf, att vi sedan åratal tillbaka utan särskild afgift åtnjuta förmånen af klubb- rum, tidningar och skrifmaterialier. Man må icke säga, att detta blott är en bagatell; om jag icke misstager mig, belöper sig kostnaden härför till omkring 30,000 kronor om året; men det är i allt fall principen, icke summan, som här har betydelse. Vill man införa i grundlagen en bestämmelse, att ingen annan förmån än de i 23 § omnämnda må tillkomma riksdagsmän såsom sådana, så är saken klar, men till dess ett sådant stadgande tillkommit, synes det mig möjligt, om också ej klokt, att på annan väg än genom ändring af grundlagen bereda riksdagsmännen förmåner.

Jag yrkar rent bifall till utskottets hemställan.

Herr Nyström, Carl: Jag ber få fästa uppmärksamheten derpå, att konstitutionsutskottets ärade ordförande, som ogillar de fria resorna, i alla fall yrkar rent bifall till utskottets hemställan. Detta bevisar, att föga samband finnes mellan omdömet om resornas gagn eller icke gagn och föreliggande förslag, d. v. s. mellan utskottets

motivering och dess hemställan om afslag. Från åsigten om resorna till en argumentering för ogillande af utskottets motivering i grundlagsfrågan är ett bestämdt språng i tankegången.

Jag anhåller att, liksom utskottets ordförande och andre talare, få yrka rent bifall till utskottets förslag.

Ang. rätt för Riksdagens ledamöter till fria resor å statens jernvägar.
(Forts.).

Herr Billing: Det är visserligen sant, att grundlagen skall tolkas efter bokstafven, men jag hemställer, om det icke finnes en bokstaflig tolkning, som faller på sin egen orimlighet, jag menar en sådan bokstaflig tolkning som den herr Blomberg och de, som med honom instämma, göra sig skyldige till. Visserligen skulle man kunna fråga, med hvad rätt de säga, att grundlagens bokstaf har definierat begreppet arfvode i § 12 till att betyda arfvode *endast under riksdagstiden* och bestämt, att det icke har något afseende å tiden mellan riksdagarne. Hänvisningen till § 23 kan jag för min del icke anse tillräcklig såsom bevis för att med »arfvode» i § 12 riksdagsordningen icke kan menas någon som helst förmån för ledamot i Första Kammaren mellan riksdagarne. Ett sådant pressande af bokstafven leder till sådana orimligheter, att man måste tillbakavisa det.

Om grundlagen, såsom herr Blomberg säger, endast förbjuder riksdagsman i Första Kammaren att *under* riksdagen uppbära arfvode, men ej för tiden mellan dem, så måste herr Blomberg erkänna, att riksdagsman i Första Kammaren, som under riksdagstiden ej åtnjutit arfvode, under årets öfriga 8 månader grundlagsenligt skulle kunna tilläggas arfvode af 10 kronor om dagen. Detta är den nödvändiga konsekvensen af hans bokstafliga tolkning. Är det icke en fullkomlig orimlighet? Jag tror icke herr Blomberg skall komma från denna konsekvens, om han håller på att i § 12 endast talas om tiden under pågående riksdag, icke om tiden äfven mellan riksdagarne, men icke vill väl herr Blomberg säga, att det icke skulle strida emot grundlagen, om Kongl. Maj:t bestämde, att ledamöter af Första Kammaren skulle ega uppbära 10 kronor om dagen under 8 månader.

Jag ber att få instämma uti det af herr Trygger framställda yrkandet.

Herr Trygger: Jag instämmer i allo med den siste ärade talaren. Äfven om man bör tolka grundlagen efter ordalydelsen, kan detta naturligtvis icke betyda, att den skall tolkas emot sundt förstånd. Vidare ber jag få säga, att den omständigheten, att § 23 riksdagsordningen stadgar, att riksdagsman af Andra Kammaren skall åtnjuta resekostnadsersättning samt arfvode af högst 1,200 kronor, icke visar, att den först nämnda ersättningen icke kan innefattas i begreppet »arfvode».

Mot herr Hasselrot må det tillåtas mig göra gällande, att lagutskottets ärade ordförande här tyckes hafva sammanblandat tvenne skilda saker; å ena sidan de förmåner, Riksdagen såsom sådan har, och å andra sidan de, som den enskilde riksdagsmannen åtnjuter. Med herr Hasselrots motivering skulle man kunna säga, att det

Ang. rätt för
Riksdagens
ledamöter till
fria resor å
statens jern-
vägar.

(Forts.).

vore en förmån för oss att få vistas i detta rum för hållande af våra sammanträden; ty det är onekligen en förmån att hafva tak öfver hufvudet. På samma sätt förhåller det sig med klubbрум, tidningar o. s. v.

Detta är förmåner, som kammaren har, men det är icke förmåner för den enskilde riksdagsmannen såsom sådan. Jag tror man måste göra denna skilnad, och äfven om man står på den ståndpunkt jag och mina meningsfränder i denna fråga intaga, torde man följaktligen icke behöfva erkänna det oberättigade i de förmåner herr Hasselrot här påpekat. — Jag har icke något annat yrkande att göra än det jag förut framställt.

Herr Blomberg: Det må tillåtas mig att till svar på den näst siste talarens anförande säga några ord.

Efter min uppfattning bör man tyda grundlagens ifrågavarande ord och bestämmelser i enlighet med det sätt, hvarpå man måste tolka och tyda lag i allmänhet. En sådan lagtolkning fordrar enligt min mening, att §§ 12 och 23 riksdagsordningen måste sammanställas med hvarandra, emedan de alldeles tydligt behandla samma ämne. På detta sätt blir betydelsen af ordet arfvode i § 12 klar. Det finnes nemligen ingen som helst anledning, hvarför åt uttrycket arfvode i § 12 skulle gifvas en mera omfattande innebörd, än samma uttryck har i samma lag uti § 23, som behandlar ämne af samma slag. Jag bestrider hvarje påstående, att det skulle vara en oberättigad tolkning eller en hårdragning af ordalagen, då man för omfattningen af uttrycket arfvode hemtar stöd från en jemförelse mellan två paragrafer, som tydligen afse likartade spörsmål. Det är här fråga om »arfvode» för riksdagsman, och detta uttryck är genom såväl den äldre som nuvarande riksdagsordningen knutet till riksdagsmannens verksamhet under riksdagssessionen. Vill man såsom den ärade talaren på vestmanlandsbänken »efter ordalagen» tolka § 12 riksdagsordningen, så nödgas man, då ledamot af Första Kammaren är utesluten från hvarje form af arfvode, helt visst erkänna såsom berättigad jemväl den slutsatsen, att medlem af denna kammare, hvilken under riksdagen sitter såsom ledamot i en komité, skulle vara fullkomligt oberättigad att på grund deraf åtnjuta arfvode.

Sedan öfverläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr vice talmannen, som för en stund öfvertagit ledningen af förhandlingarna, att beträffande förevarande punkt yrkats, dels att hvad utskottet hemställt skulle bifallas, dels ock, af herr *Trygger*, att utskottets hemställan måtte bifallas utan gillande af utskottets motivering.

Sedermera gjordes propositioner jemlikt dessa yrkanden, och förklarades propositionen på bifall till utskottets hemställan utan gillande af motiveringen vara med öfvervägande ja besvarad.

Punkten 2.

Utskottets hemställan bifölls.

Föredrogs å nyo statsutskottets den 29 och 30 sistlidne mars bordlagda utlåtande n:o 47, i anledning af väckta förslag om beviljande af anslag för understödjande medelst lån af enskilda jernvägsanläggningar.

*Anslag till
låneunderstöd
för enskilda
jernvägar.*

Herr Sjöörona: Statsutskottet har på framställning af enskilde motionärer kommit med denna hemställan alldeles enhälligt, och den lär redan vara af Andra Kammaren bifallen. Jag skall således icke, åtminstone till en början, tillåta mig att yrka afslag å densamma, men då det nu synes hafva utvecklat sig den föreställningen, att det nära nog anses såsom en gifven sak, att Riksdagen hvar femte år skall ställa till Kongl. Maj:ts förfogande en jernvägsännefond, synes det mig ändå vara skäl att något litet betänka, om förhållandena verkligen fortfarande äro sådana, som de voro, då Riksdagen började med att anvisa sådan länefond.

Såsom herrarne, åtminstone de äldre bland oss, torde erinna sig, gick det på 60-talet och derförut i afseende på jernvägsanläggningar till så, att det framställes särskild proposition eller väcktes särskild motion om hvarje enskild jernväg och dess understödjande med lån, och det fick då bero på huru de särskilda intressena kunde göra sig gällande och bevaka sina förmåner här. Då funnos högst få enskilda jernvägar. Det var statsjernvägarna, som då egentligen voro det hufvudsakliga i vårt jernvägsnät. Det säger sig sjelfft, att det då var ett stort och viktigt statsintresse att befrämja enskilda jernvägsanläggningar. Den tiden var rüntan i vårt land sex procent normalt. I utlandet kunde visserligen pengar erhållas till billigare ränta, men de enskilda jernvägsbolagen kunde då ingalunda räkna på att der erhålla sådana för dem erforderliga lån. Staten måste således träda emellan med sin kredit. Emellertid visade det sig, att dessa strider inom Riksdagen om lån åt enskilda jernvägsanläggningar icke voro så synnerligen lämpliga, utan hotade att förryvka riksdagsarbetet, och då enade sig Riksdagen 1871 om att till Kongl. Maj:ts förfogande ställa en fond, som då bestämdes till 10 millioner kronor för beviljande af lån åt enskilda jernvägar, och sedan har Riksdagen fortsatt att hvar femte år bevilja en länefond till olika belopp. Under de trettio år, som sedan dess förflutit, hafva vi, som ju alla känna, fått en ofantlig mängd enskilda jernvägar, och det bör väl med fog kunna sägas, att det numera icke kan anses vara ett så framträdande och stort statsintresse att främja enskilda jernvägsanläggningar som det var då. Det har också för öfrigt visat sig, att ganska många enskilda jernvägsanläggningar under denna tid kunnat komma till stånd utan anlåtande af lån ur dessa jernvägsfonder. Jag erinrar dervid i förbigående först och främst om den stora bergslagsbanan. Den fick visserligen lån ur den första länefonden, så mycket som det var möjligt att gifva den, nemligen halfva fonden eller fem millioner kronor, men är det någon af herrarne, som tror, att icke denna jernväg kommit till stånd lika väl, äfven om den icke fått lån ur jernvägsännefonden, då det beviljade beloppet icke utgjorde på långt när $\frac{1}{10}$ af den erforderliga anläggningskostnaden, och bolaget må-

Anslag till
låneunderstöd
för enskilda
jernvägar.
(Forts.).

ste underkasta sig att för dessa fem millioner bevilja förmånsrätt i jernvägen framför öfriga fordringsegare.

För att nu endast tala om förhållanden, som jag särskildt känner, kan jag nämna, att de jernvägar, som finnas inom Skaraborgs län och anlades på 70-talet,ingo icke något lån af jernvägslånefond. Hjo—Stenstorpsbanan fick visserligen ett lån ur handels- och sjöfartsfonden, men det var icke mer än 140,000 kronor, ett ganska ringa belopp i förhållande till anläggningskostnaden. Banan Mariestad—Moholm fick lån ur samma fond på 20,000 kronor, men det var ju en ren obetydlighet i förhållande till anläggningskostnaden. Sedan hafva vi två jernvägsanläggningar, som erhållit statslån af den då tillgängliga lånefond, men Lidköping—Skara—Stenstorps, Lidköping—Kinnekulle hafva kommit till stånd utan statslån, och den stora Vestergötland—Göteborgsbanan har också åstadkommit utan det ringaste statslån. Detta beror på att under den långa tiden räntefoten betydligt har förändrat sig. Den har ju varit ganska låg. Den höjning, som för ett par år sedan egde rum, få vi väl anse hafva varit endast tillfällig.

Se vi vidare på uppfattningen af den ekonomiska bärigheten hos jernvägsbolagen och den naturligtvis deraf följande möjligheten att kunna intressera personer att insätta pengar i sådana företag, vill jag erinra om — det jag särskildt känner till — de skånska jernvägsbolag, som tillkommo på 60-talet. Deras aktier, lydande på 100 kronor, såldes den tiden för 1 krona—5 à 6 kronor. Nu äro exempelvis Christianstad—Hessleholmsbanans aktier uppe i 200 kronor. Om det tillfälligtvis nu är något mindre kan ju vara, men jag har sjelf haft en sådan aktie, och då jag ansåg mig icke vidare vilja hafva den, emedan jag icke bodde på orten, och därför sålde den, fick jag 200 kronor för densamma. Hjo—Stenstorpsbanan, som har kämpat med mycket stora svårigheter, gifver nu åtta procent utdelning, och dess aktier äro uppe i 140 kronor. Banan Vara—Göteborg öppnades för trafik den 1 januari 1900, men emedan den icke var fullt färdig, kunde man icke börja verklig persontrafik förrän den 1 juli. Dess aktier såldes redan under det första året till 80 procent. Det vill deraf synas vara ganska klart, att behovet af statslån för jernvägar är väsentligen förminskadt numera.

Utskottet säger i sitt utlåtande, att »behörigt afseende fästes dervid, att icke i följd af uppmuntran från statens sida det enskilda jernvägsbyggandet alltför mycket forcearas. Uppenbart är, att i den mån staten anslår medel att på förmånliga vilkor utlemnas såsom lån till enskilda jernvägsanläggningar, framkallas ock ansträngningar från kommuner och enskilde för att uppbringa motsvarande belopp och sålunda komma i åtnjutande af statslån för utförande af de jernvägsföretag, hvaraf de hafva intresse. Jemte det att betydande kapital sålunda bindes, är ock att märka, huru som till dylika företag dragas arbetskrafter från jordbruk och näringar. I betraktande häraf synas särskildt de nuvarande ekonomiska förhållandena böra mana till stor försigtighet.»

Detta skall jag bedja få till alla delar underskrifva, men det

synes mig hafva bort föranleda till hemställan om afslag. Hvad här talas om bindande af betydliga kapital och att arbetskrafter dragas från jordbruket är fullkomligt riktigt, och det är just detta bindande af kapital, som har försakat den räntestegring, hvaraf landet nu lidit under ett par års tid. Det vill synas mig, att utskottet rätteligen bort afstyrka dessa motioner, men om ingen annan framställer yrkande derom, skall jag icke heller för närvarande göra något sådant yrkande.

*Anslag till
låneunderstöd
för enskilda
jernvägar.
(Forts.)*

Herr Tamm, Hugo: Det gjordes icke något yrkande, men jag kan icke underlåta att med ett par ord svara på den föregående talarens uttalande i ärendet.

Han yttrade, att ställningen nu är sådan, att en jernväglånefond icke skulle behöfvas, men om man ser efter på de ansökningar och koncessioner, som beviljats, äfvensom på de ansträngningar, som på snart sagdt alla orter i Sverige fortfarande pågå för att åstadkomma jernvägar, torde detta vara ett ganska talande bevis för, att om också Vestergötland är nöjdt, så finnes det andra orter i detta fall, som icke äro nöjda med att icke kunna i den mån det är möjligt få tillgodogöra sig de stora fördelar, som en jernväg erbjuder. Det är detta skäl, som föranledt oss att nu föreslå bifall till de väckta motionerna i enlighet med hvad som gjorts under flera år. Det är visserligen sant, att det verkligen inom utskottet varit fråga om, att beloppet skulle sättas lägre, men vi hade en erfarenhet icke längre sedan än i fjol, då just en bana, som icke var alldeles främmande för den siste talaren, Borås—Alfvesta-banan, trots det att förra fonden bestämts till 7,500,000 kronor, gjorde ansökan om låneunderstöd utöfver fonden — hvilket visade, att till och med Vestergötland då ej var tillfredsstäldt med det då bestämda fond-beloppet. Nu är man tillfredsstäld der, men jag är öfvertygad, att på många håll detta behof fortfarande förefinnes, och jag tror icke det kan vara skäl, att vi under sådana förhållanden utsätta oss för att genom afslag å denna lånefond få in å nyo, såsom den föregående talaren mycket riktigt anmärkte, dessa jernvägsstrider mer än nödigt är i Riksdagen. Det kan hända, att det går som med Borås—Alfvesta-banan; det kan blifva flera byten, som icke riktigt passa i hop.

Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr Sjöcrona: Den siste talaren nämnde, att om man var belåten i Vestergötland, kan det vara annorlunda i andra delar af landet. Jag får då bekänna, att om jernväglånefonden beviljas, vet jag ett litet bolag i Skaraborgs län, som gerna skulle vilja hafva en del af densamma. Men jag har ju varit opartisk.

Jag har emellertid nu begärt ordet på uppmaning af flera ledamöter i kammaren för att yrka afslag.

Efter det öfverläggningen ansetts härmed slutad, gjorde herr vice talmannen jemlikt derunder förekomna yrkanden propositioner, först på bifall till hvad utskottet i förevarande utlåtande hemställt

*Anslag till
låneunderstöd
för enskilda
jernvägar.*
(Forts.)

samt vidare på afslag derå, och förklarade sig anse den förra propositionen, hvilken förnyades, vara med öfvervägande ja besvarad.

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

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

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslås utskottets hemställan.

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

Ja — 74;

Nej — 31.

Föredrogs å nyo och företogs momentvis till afgörande statsutskottets den 29 och 30 nästlidne månad bordlagda utlåtande n:o 48, i anledning af väckta motioner om utredning i fråga om anläggning af vissa jernvägar.

*Ifrågasatt
utredning
rörande an-
läggning af
jernväg från
Ljusdal till
Sveg.*

Mom. a).

Herr Sandqvist: Det må icke förtänkas mig, om jag icke kan förhålla mig alldeles tyst vid föredragningen af statsutskottets nu föreliggande utlåtande. Jag har visserligen icke fäst på så synnerligen stora förhoppningar vid min motion, men jag har heller icke tänkt, att den skulle blifva fullt så knapphändigt affärdad af utskottet.

Jag har icke, såsom utskottet tyckes föreställa sig, begärt eller tänkt mig, att utskottet skulle fälla något direkt omdöme om lämpligheten af den af mig projekterade jernvägens anläggning såsom statsbana. Jag har endast hemställt, att Riksdagen behagade i skrifvelse till Kongl. Maj:t begära, att Kongl. Maj:t måtte taga i öfvervägande, huruvida icke skäl förefinnas att från Ljusdals jernvägsstation till Sveg i Herjeådalen fortsätta den från Hudiksvall utgående statsbanan, samt, om utredningen dertill föranleder, till Riksdagen inkomma med förslag i ämnet. En dylik begäran från Riksdagen behöfde efter min uppfattning icke heller, såsom utskottet förmenar, anses innebära ett uttalande till förmån för den

ifrågasatta statsbaneanläggningen. Tvärtom. Det skulle ju endast vara i det fall, att utredningen dertill föranledde, som något förslag kunde vara att vänta. Men den hade dock, denna begäran, visat, att frågan uppmärksammats, och så mycket hade den utan tvifvel förtjenat.

Jag måste beklaga, att inom statsutskottet icke funnits en närmare, omedelbar och personlig kännedom om förhållandena inom den icke obetydliga del af Sverige, som min motion berör. Då skulle måhända några mera vänliga ord hafva varit att förvänta från statsutskottet, en aning kanske fått insteg hos utskottet, att här verkligen föreligger ett viktigt intresse för staten och utan gensägelse ett lifsintresse för orten.

Jag vill icke uppehålla kammaren med att upprepa och närmare utveckla de skäl, som föranledt motionen. Det skulle helt visst icke tjena till någonting att nu ytterligare framhålla, hurusom endast genom en jernväg möjlighet kan beredas att bättre tillvarataga de stora skogsrikedomarne, de vidsträckt odlingsbara markerna, de många vattenfallen; hurusom i dessa dagar nödvändigheten för statsmagterna att fästa något mera afseende vid förhållandena inom de olika orterna i Norrland framhålles i skarp belysning.

Herjeådalen är den enda af Sveriges provinser, som hittills icke fått något med af de stora jernvägssträckor, som staten med varm och frikostig hand utfört, och till hvilka inbyggarna i dessa orter liksom i det öfriga Sverige fått i sin mån bidraga.

Storleken af det område, öfver 20,000 qv.-kilometer, som det nu är frågan att tillgodose, ger, såsom jag i motionen yttrat, vid handen, att ett verkligt riksintresse här föreligger. »Ett riksintresse måste det vara att bereda möjlighet till ett något så när tillfredsställande tillgodogörande af de värderika naturtillgångar, som finnas inom Herjeådalen och vestra Helsingland; och det må tillgifvas mig, om jag uttalar den åsigten, att det ej stämmer väl öfverens med en klok statshushållning att låta denna riksdel fortfarande ligga oåtkomlig för utvecklingen.» »Jag har därför trott», säger jag vidare, »det vara på tiden att söka vända Riksdagens uppmärksamhet åt detta håll, att söka bana väg för den efter min och mångas uppfattning naturliga tanken, att statsmagterna böra taga sig an beredandet af tidsenlig och lämplig förbindelse mellan Herjeådalen och det nedre landet.» Utom andra förmåner, som denna jernväg skulle medföra, skulle den blifva till nytta icke minst derigenom, att den sannolikt skulle bidraga att något hejda jordegendomarnes hopande på få händer. Det är klart, att en sådan fråga som den om jernvägsförbindelsen mellan Ljusdal och Sveg icke kan få falla. Det skulle vara liktydigt med att ortens inbyggare beginge ekonomiskt sjelfmord, om jag så får uttrycka mig. Den måste därför — då den outvecklade orten icke förmår hjälpa sig sjelf — under en eller annan form återkomma till Riksdagen, och det må åtminstone tillåtas mig och de många med mig att nästa gång få hoppas på bättre lycka.

*Ifrågasatt
utredning
rörande
anläggning af
jernväg från
Ljusdal till*

*Sveg.
(Forts.)*

*Ifrågasatt
utredning
rörande
anläggning af
jernväg från
Ljusdal till
Sveg.
(Forts.)*

Herr grefve och talman, jag tilltror mig icke att framställa något yrkande.

Friherre Sparre: Herrarne må icke förtänka mig, om jag såsom landshöfding i det län, som den föreslagna jernvägen skulle beröra, icke kan stillatigande åse, huru motionen slagtas. Jag inser visserligen, att det icke finnes särdeles stora förhoppningar att nu vinna det önskade målet, men jag vill likväl hafva sagt mitt ord i detta fall — det må gälla hvad det kan.

Redan vid fjolårets riksdag uttalade jag mig för en jernväg genom Herjeådalen. Jag anförde de efter mitt förmenande tungt vägande skälen för en sådan jernvägs framdragande, men förslaget vann tyvärr ingen anslutning. Den nu föreslagna jernvägen skulle visserligen icke framgå på den sträckning jag då uttalade mig för, men den skulle likväl vara af mycket stor betydelse för denna vanlottade provins. Jag kan därför icke annat än önska framgång åt frågan.

Det är väl lönlöst att yrka bifall till motionen, då icke ens förslagsställaren ansett sig kunna göra det. Jag skall därför, i likhet med honom, icke göra något yrkande, men jag hoppas på bättre tider för Herjeådalens kommunikationsväsende.

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

Mom. b).

Utskottets hemställan bifölls.

*Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.*

Föredrogs å nyo statsutskottets den 29 och 30 nästlidne mars bordlagda utlåtande n:o 49, angående Kongl. Maj:ts proposition i anledning af en underdånig ansökning om koncession å anläggning af jernväg från Kiruna station vid statsbanan mellan Gellivare och riksgränsen till Svappavaara i Norrbottens län.

Herr Bohnstedt: I den skrifvelse, som Riksdagen afgaf den 19 april 1893, framhöll Riksdagen, att, med anledning af den betydelse i politiskt, strategiskt och ekonomiskt hänseende hvarje jernväg af annan än lokal beskaffenhet i Norrbottens län måste anses ega, Riksdagen måtte, innan koncession meddelas å jernväg inom Norrbottens län af annan än lokal betydelse, lemnas tillfälle yttra sig i frågan. Med anledning af denna skrifvelse har kongl. proposition om koncession å anläggande af jernväg mellan Kiruna och Svappavaara blifvit Riksdagen förelagd, i hvilken kongl. proposition säges, att denna bana i visst afseende vore att betrakta såsom en lokalbana, men å andra sidan äfven måste anses hafva en annan och mycket viktigare betydelse. Det är ju icke underligt, när uppfattningen är sådan, att regeringen vill låta Riksdagen yttra

sig, för att den icke ensam må bära ansvaret och följderna af att hafva beviljat koncession å denna bana.

*Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.
(Forts.)*

Då jag icke kan frånse den politiska betydelse, som hvarje jernväg i Norrbotten har med den rigtning, rätt mot gränsen, som denna bana skulle få, har min uppfattning varit, att lyckligast vore antingen att afslå hela detta förslag eller, om banan nödvändigt skall komma till stånd, att staten sjelf skulle bygga den samma, hvarigenom eganderätten naturligtvis skulle blifva fullkomligt tryggad. Begge dessa framställningar gjordes af mig inom utskottet, men utan anslutning från utskottets öfriga ledamöter. Det tyckes nemligen vara så, att när frågan gäller jernbanor i Norrland, äro afslagsyrkanden ovärdiga, liksom yrkande på statsbana der uppe naturligtvis under nuvarande förhållanden är utan framgång, då den erfarenhet, Riksdagen har af de dryga kostnaderna för jernvägarna i Norrland, naturligtvis omöjliggör alla framställningar i den rigtningen. Det återstod således, när intet af dessa förslag kunde vinna bifall inom utskottet och tendenserna inom kammaren äfven gingo i samma rigtning, intet annat än att vid beviljande af jernvägskoncessionen söka genom skärpta koncessionsbestämmelser trygga banan, så att den skulle komma att förblifva svensk egendom. Regeringen har sjelf i den kongl. propositionen framhållit, att koncession å jernvägsanläggningen Kiruna—Svappavaara endast bör bifallas under vissa särskilda vilkor och förbehåll.

Det första vilkoret är, att för koncessions medgifvande alla de vilkor och förbehåll, som numera ingå i hvarje koncession å jernvägsanläggning, äfven för denna anläggning skola iakttagas.

Det andra vilkoret är det, som domänstyrelsen har andragit.

Det tredje vilkoret är, att sökandena skola ådagalägga, att de föfoga öfver det penningbelopp, som erfordras för jernvägens byggande och för anskaffande af den behöfliga rullande materielen.

Det fjerde vilkoret, hvars syfte är att söka bibehålla företaget såsom svenskt, är, att såsom vilkor för tillstånd till byggnadsarbetets påbörjande skall föreskrifvas, att det ådagaläggas, »dels att koncessionen öfverlåtits åt ett aktiebolag, i hvars ordning stadgas, att aktie icke må egas eller innehafvas af utländing, dels ock att Svappavaara och Leveäniemi malmfält egas af ett eller två aktiebolag, i hvilkas bolagsordning är stadgad, att aktie icke må egas eller innehafvas af utländing, och att beslut om ändring i denna bestämmelse eller om försäljning af grufva eller del deraf, om bolagets upplösning, om nedläggande af grufdriften och om förändring af bolagsordningens bestämmelse i afseende å föremålet för bolagets verksamhet icke må utan Kongl. Maj:ts tillstånd vara giltigt, med mindre samtliga aktieegare förenat sig derom, äfvensom att för de fyra aktier i grufvebolaget eller grufvebolagen, hvilka — i likhet med hvad som skett beträffande Luossavaara—Kirunavaara aktiebolag — torde böra till staten med full eganderätt öfverlätas, talan skall föras af den, som Kongl. Maj:t dertill förordnar.» Dessutom skulle fordras, »att i såväl jernvägsbolagets som grufvebolagets eller grufvebolagens ordningar skall, i likhet med hvad numera är fallet med ordningen för Luossavaara—Kirunavaara aktiebolag, vara in-

*Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.*

(Forts.)

tagen en bestämmelse derom, att Kongl. Maj:t eger utse en ledamot i bolagets styrelse.»

Vidare skulle i koncessionen för Kiruna—Svappavaara jernväg dels »inryckas förbehåll om skyldighet för denna jernvägs egare och trafikanter att vara underkastade den inskränkning i tillfälle till vidaretransport öfver statsbanan Kiruna—riksgränsen, som kan blifva en följd af den redan träffade öfverenskommelsen mellan staten och Luossavaara—Kirunavaara aktiebolag samt af de medgifvanden af rätt till transport af malm till större myckenhet än öfverenskommelsen innehåller, som möjligen kunna varda sistnämnda bolag förunnade, dels ock med afseende å tiden för malmtransportens börjande stadgas, »att transporten af malm från denna bana öfver statsbanan till riksgränsen icke får taga sin början förr än ett år efter sistnämnda banas öppnande för allmän trafik.»

Dessa af Kongl. Maj:t föreslagna vilkor hafva af utskottet accepterats med endast ett enda litet tillägg, det nemligen, att om framdeles »fråga skulle uppstå om utsträckning af denna bana, lärer, för så vidt den ifrågasatta utsträckningen är af någon betydighet, tillstånd härtill icke af Kongl. Maj:t meddelas, utan att Riksdagen deröfver blifvit hörd.»

Mot utskottets motivering har jag reserverat mig i syfte att få något skärpta bestämmelser till vinnande af större trygghet för att företaget skall komma att stanna i svenska händer. Dessutom har jag velat föreslå någon lindring i Kongl. Maj:ts och utskottets bestämmelser i afseende å transportmöjligheten af malmen.

Hvad de skärpta bestämmelserna beträffar, upptager min reservation det tillägg, att, likasom staten uti grufvebolaget skulle innehafva fyra aktier med full eganderätt, staten äfven i fråga om jernvägsbolaget skulle ega samma rätt. Derjemte har jag föreslagit, att bland koncessionsvilkoren vidare borde upptagas, att »jernvägen icke får intecknas till högre belopp, än som motsvarar kostnaden för jernvägens anläggning». Detta har jag gjort därför, att om grufvebolaget och jernvägsbolaget, hvilka naturligtvis bestå af samma personer, skulle ega rätt att i jernvägen inteckna äfven annan gäld än gäld för jernvägen, skulle detta naturligtvis lättare förorsaka inblandning af utländska intressen äfven i denna jernväg. Är jernvägen blott intecknad till sitt värde, torde det vara lättare för staten att, om staten anser sig böra lösa densamma, få den till inteckningsbeloppet, än om jernvägen vore intecknad till betydligt högre värde och inteckningshafvarne skulle vilja bevara sin rätt, i hvilket fall den blefve för staten betydligt dyrare att öfvertaga. Dessa äro de båda af mig föreslagna skärpningar uti koncessionsvilkoren.

Sedermera gäller frågan, huruvida detta nya malmbolag, derest koncessionen beviljas, skall kunna på banan Kiruna—riksgränsen frakta den kvantitet malm, som bolaget behöfver för att blifva i tillfälle att bestrida de räntor och omkostnader, som anläggningen påkallar. Såsom kammaren vet, är det nu bestämdt, att Kirunavaara-bolaget har rätt att på vissa vilkor frakta 1,200,000 ton malm. Här begäres nu hos Kongl. Maj:t rättighet att höja

detta belopp till 1,770,000 ton och derjemte förmånsrätt för ytterligare transport af 430,000 ton, tillsammans alltså 2,200,000 ton. Hela banans trafikförmåga är enligt jernvägsstyrelsens uppgift beräknad till 2,700,000 ton, men detta under förutsättning, att banan hela året oafbrutet trafikeras. Dock är det väl att antaga, att med de naturhinder, som ofta förekomma i dessa trakter, trafiken kanske minst en månad årligen måste inställas, och då reduceras denna qvantitet med cirka 250,000 ton eller till en totalsiffra af ungefärligen 2½ millioner ton. Om nu Kirunavaara-bolaget, hvilket tydligen aspirerar monopol på hela trafiken, verkligen skall hafva förhoppning att erhålla hvad det begär, skulle det resultera deri, att det andra bolaget och möjligen andra blifvande grufbolag, hvilka också vilja frakta malm, icke skulle kunna frakta mera än cirka 2 å 300,000 ton. Detta vore liktydigt med att säga: »koncession skola ni få, men frakta eder malm kunna vi icke». Om Riksdagen emellertid beviljar bolaget koncession, har den väl äfven skyldighet tillse, att det får frakta den qvantitet malm till skeppningsorten, som erfordras, om eljest företaget skall kunna bära sig. Det är således af yttersta vigt för Svappavaaras jernvägsbolag, att bolaget, innan det börjar med jernvägsanläggningen, får lika rätt till malmfrakt som annan trafikant, med inskränkning af den af Riksdagen redan kontraherade qvantitet med Kirunavaara bolag. Jag har i min reservation velat framhålla denna sak derigenom, att jag omnämnt den skrifvelse, som Kirunavaara-bolaget ingifvit till Kongl. Maj:t, och lemna ett svar på denna skrifvelse, i det att jag säger, att »enligt utskottets uppfattning torde båda dessa frågor, innan de afgöras af Kongl. Maj:t, komma att underställas Riksdagens pröfning, helst de beslut, hvartill desamma föranleda, otvifvelaktigt komma att i högst väsentlig grad inverka ej allenast på malmtrafiken från Svappavaara och Leveäniemi gruffält, utan äfven på möjligheten för transport af jernmalm från öfriga malmfält, hvilkas produkter måste fraktas å berörda statsbanas». Dessa äro således de båda skäl, som utgjort anledningen till min reservation, och jag tror, att det är ganska nödvändigt, att de af mig föreslagna villkoren vid den blifvande koncessionen komma att beaktas.

På dessa grunder anhåller jag att få yrka afslag å utskottets både kläm och motivering samt bifall till min reservation.

Herr Sæve: Att såväl civilministern som utskottet funnit stora betänkligheter vid den föreliggande koncessionsansökningen, synes mig framgå af de stränga villkor, som de velat fästa vid koncessionen, villkor, som ytterligare skärpts af den ärade reservant, som näst före mig hade ordet. Det synes mig uppenbart, att dessa betänkligheter företrädesvis haft sin grund uti en hos vederbörande helt naturlig farhåga, att den ifrågasatta jernvägen förr eller senare skulle komma i utländska händer. Det sätt man nu föreslagit för att förebygga detta kan måhända synas tillfredsställande, men jag betvivlar i allt fall, att man skall lyckas utfinna sådana säkerhetsåtgärder, som blifva i alla afseenden fullt betryggande. Ty äfven om man möjligen *formaliter* kan trygga jernvägen såsom

Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.
(Forts.)

Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.

(Forts.)

svensk, lär man näppeligen kunna göra det *realiter*, synnerligast i tider som dessa, då våra egna svenska kapital äro så bundna som de äro i en massa storartade industriella företag.

När det är fråga om en jernvägsanläggning i Norrbotten, vill man gerna göra sig reda för, om den kan i någon högre grad komma att bidraga till utbredande af kultur i denna del af vårt land. Med synnerligt intresse har jag därför i betänkandet tagit del af de olika myndigheternas utlåtanden om kulturutsigterna i trakterna omkring den blifvande banan, men jag har dervid råkat i förvåning öfver, huru stridiga dessa utlåtanden i sjelfva verket äro. Konungens befallningshafvande, som ser förhållandena ljusast, anför, »att de trakter, banan kommer att genomlöpa, äro, fräusedt Svappavaara by och de uppspirande grufsamhällena vid Luossavaara och Kirunavaara, för närvarande helt och hållet obebyggda och att, ehuru de äro belägna invid och delvis ofvanför barrskogsgränsen samt således måste anses för skogsbörd mindre tjenliga, de dock innesluta vidsträckta områden, hvilka redan äro eller genom lämplig behandling kunna blifva gräsbärande och lemna tillfälle till bosättning och utkomst åt idkare af boskapsskötsel». Samma tanke är naturligtvis uttalad af byamännen från Jukkasjärvi, Svappavaara och Vittangi m. fl. byar, hvilka ansett banan vara ett lifsvilkor för orten, bland annat emedan afståndet till stambanan skulle förkortas, god arbetsförtjenst beredas befolkningen under byggandet, stora vidder användbar odlingsmark blifva uppodlade och en talrik fast befolkning uppstå i anledning af jernvägen. Går man vidare, träffar man i utlåtandet från jernvägsstyrelsen, för hvilken det stått klart, att »denna jernvägsanläggning vore nödvändig för tillgodogörandet af de i dessa trakter befintliga malm-tillgångar, och att otvifvelaktigt vore, att efter banans anläggning ej obetydliga sträckor odlingsbar mark i banans närhet komme att utgöra ett lämpligt fält för boskapsskötsel».

Men nu är det slut med de myndigheter, som sett saken i ljuset. Om man går till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, hilkens chef varit landshöfding i Norrbotten och väl torde anses ega god kännedom om förhållandena der uppe, så yttrar den, att banan »i nästan rätlinig rigtning vore framdragen nära och å vissa sträckor ofvanför barrskogsgränsen, hvarest förutsättningarna för en jordbrukande befolknings utkomst vore svaga», på grund hvaraf den föreslår, att banan skulle få en helt annan rigtning och dragas närmare Torne elfs floddal. Slutligen säger domänstyrelsen, att »den föreslagna jernvägslinien i sin helhet ligger inom den s. k. öfre barrskogsregionen, som karakteriseras af svag växtlighet och glesa skogsbestånd».

Detta låter således icke synnerligen förhoppningsfullt för dem, som i denna bana skulle vilja se en häfstång för utbredande af jordbrukskultur i dessa aflägsna trakter af vårt land.

Förvånande är ock, att myndigheterna med afseende å banans blifvande karakter hafva så olika uppfattning. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser, att jernvägen bör byggas af staten såsom statsbana. Jernvägsstyrelsen åter anser, att banan endast har en

lokal betydelse och att den därför bör byggas af enskilde. Hvad civilministern angår, tyckes han visserligen anse, att den icke bör byggas såsom statsbana, men han finner dock, att den har en helt annan, en lokal betydelse, på grund hvaraf han med anledning af 1893 års bekanta riksdagsskrifvelse har velat, att jernvägsfrågan skulle hänskjutas till Riksdagen.

*Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.*

(Forts.)

Ja, mina herrar, nu hafva vi alltså att afgifva vårt yttrande, men hvad skola vi kunna säga? Det synes visserligen å ena sidan vara en naturlig sak, att Riksdagen understödjer de enskilde uti deras lofliga bemödanden att draga fördelar och vinst af sin egenom, men å andra sidan har man att ställa för sina ögon 1893 års riksdagsskrifvelse, hvilken, såsom herr Bohnstedt redan erinrat, framhåller, att man i ett fall sådant som detta måste taga hänsyn till banans betydelse i såväl politiskt och strategiskt som ekonomiskt afseende. Hvad det politiska beträffar, tror jag, att detta här kan anses i det närmaste sammanfalla med det rent strategiska. Men med afseende på det strategiska har jag farhågor, hvilka jag anhåller att med några ord få uttala.

När den stora frågan om banan Gellivare—riksgränsen debatterades 1898, uttalade jag för min del mina stora betänkligheter mot denna bana särskildt med hänsyn till de strategiska förhållandena. Jag kunde dervid stödja mig vid ett yttrande af den dåvarande generalstabschefen, hvilket afgafs den 1 februari 1897 och lydde så: »Ju mer en förut otillgänglig gränstrakt bebygges, kultiveras och förses med kommunikationer i alla riktningar, och ju mer dess slumrande millioner framlockas i ljuset och tillgodogöras genom dess utvecklade kommunikationsväsende, desto mer förlorar denna gränstrakt sin förutvarande karakter af ett slags tryggande barriere mot grannlandet, ty desto flera till anfallsföretag lockande operationsföremål erbjuda sig och med desto större krafter kunna dessa utföras». I sammanhang härmed framhöll generalstabschefen såsom en förutsättning för banan i strategiskt hänseende, att den skulle tryggas genom en fästning, hvilken Riksdagen äfven sedermera beslutit att uppföra vid Boden, samt genom en jernväg, dragen från Gellivare-banan genom de inre delarne af landet söderut såsom en etapplinie för trupper, hvilka på denna väg skulle kunna framsändas till stöd för banan och fästningen. Så resonerade generalstabschefen 1897, men i sitt nu afgifna yttrande öfver den nya banan har han icke framställt någon strategisk betänklighet, hvaran han äfven för sin del tillstyrkt bifall till den ifrågavarande koncessionsansökningen.

Men hvad generalstabschefen sade 1897, det kan med fullt skäl sägas äfven med afseende på denna bana. Vi hafva visserligen nu Riksdagens beslut på, att en fästning skall anläggas vid Boden, men åtskilliga år torde förgå, innan denna blifver färdigbyggd. Den etapplinie, generalstabschefen äfven förutsatte såsom vilkor för banan Gellivare—riksgränsen, den hafva vi ej, och länge torde det dröja, innan dess förutsättning jernvägen Gellivare—söderut kommer till stånd. Men deremot hafva vi nu i framtidsperspektiv att få en annan etapplinie för trupper, som nog icke blifva vårt lands,

Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.

(Forts.)

nemligen den, som kan dragas från Pajala öfver Svappavaara till Kirunavaara, från hvilken sida Boden alltså skall kunna flankeras vesterifrån. Någon kan möjligen säga, att man icke behöfver hysa några farhågor för denna jernväg, därför att det är en så lång sträcka emellan dess ändpunkt och riksgränsen. Jag vågar dock fästa uppmärksamheten på, att denna bana, som kommer att bryta väg genom en obygd, på andra sidan om Svappavaara vid Vittangi, har sin fortsättning i en allmän landsväg, som sträcker sig ända fram till Pajala vid Torne elf. Man säger kanske, att denna väg icke kan trafikeras af trupper. Huru det kan vara med den saken, vet jag icke, men hvad jag vet är, att Svappavaara är det äldsta kända malmfältet i Norrbotten, hvarest malmen, koppar först och jern sedan, redan började brytas under senare delen af 1600-talet af de bekanta bröderna Momma, adlade Reenstierna, och att malmen från Svappavaara forslades ända ned till Kengis, söder om Pajala vid Torne elf. I det föreliggande betänkandet omtalas, att malmbrytningarna vid Svappavaara varit så betydande, att schakten i malmfältet nått ett djup af omkring 100 meter. Man frågar sig då, om, då så ansefliga qvantiteter malm kunnat framforslas under 1600- och 1700-talen från Svappavaara till Kengisfors och de öfriga Reenstiernska bruken vid Torne elf, icke med lika lätthet några kosacksofnier skulle kunna i motsatt rigtning här gå samma väg som malmen?

Det förefaller mig, ehuru jag saknar insigter på det strategiska området såväl som på bergshandteringens, som skulle det vara för- enadt med synnerligt stor fara att befordra jernvägsbyggandet påbortre sidan om linien Boden—riksgränsen. Åtminstone böra vi, som 1898 af militära och strategiska skäl yrkade på, att jernvägen Gellivare—riksgränsen icke skulle anläggas förr, än Bodenfästningen vore beslutad, nu hålla på, att ingen ny jernväg bygges på den östra sidan af samma bana, åtminstone icke förr än härordningsfrågan blifvit löst.

Jag vill icke gå in på den ekonomiska sidan, som Riksdagen i sin skrifvelse 1893 framhöll såsom den der jemväl borde uppmärksammas. Jag vill blott erinra om hvad som framhölls under diskussionen om Ofoten-banan 1898 och om de betänkligheter, hvilka då uttalades angående lämpligheten att utskicka så betydande qvantiteter malm från Norrbotten. Man sökte lugna dem, hvilka hyste dessa betänkligheter, med att det då icke var fråga om annat än att från Kirunavaara till Ofoten öfversända 1,200,000 tons malm om året. Till dessa komma nu ytterligare 1,500,000 tons, d. v. s. så mycket malm skall exporteras, som svarar mot banans hela trafikförmåga, hvartill ytterligare kommer all den malm, som sändes från Gellivare öfver Luleå söderut. Nog vore det dock från national- ekonomisk synpunkt fördelaktigare för Norrland, om dess stora malmtillgångar på ett bättre sätt kunde tillvaratagas för förädling inom landet i stället för att nu exporteras såsom råvara till vinst hufvudsakligen för den utländska jernstillverkningen. Klokheten bjuder, synes det mig, att man något hejdar malm- exporten. För öfrigt lär det ingalunda vara nödvändigt, att konces-

sionen beviljas nu genast, enär, äfven om ett uppskof sker på ett år, förhinder ej finnes för de koncessionssökande att ändock få banan trafikerad vid den tidpunkt, civilministern och statsutskottet förutsatt.

På grund af hvad jag nu tagit mig friheten yttra, får jag vördsammt yrka, att kammaren, i anledning af Kongl. Maj:ts förevarande proposition, måtte för sin del hemställa, att koncession å anläggning af jernväg från Kiruna station vid statsbanan mellan Gällivare och riksgränsen till Svappavaara i Norrbottens län för närvarande icke måtte bifallas.

Herr vice talmannen tillkännagaf, att anslag utfärdats till sammanträdets fortsättande kl. 7 på aftonen.

Herr Tamm, Hugo: Mot det af statsutskottet framlagda betänkandet hafva redan två yrkanden blifvit gjorda. Frågan synes mig dock i och för sig hafva blifvit, om jag så får säga, nästan för mycket uppkonstruerad till en stor fråga. Det gäller helt enkelt en ansökan, som har inlemnats af svenske män, att få tillgodogöra sig de malmfyndigheter, till hvilka de nu äro rätte egare; och under vanliga förhållanden skulle naturligtvis svaret utan vidare blifva, att den begärda koncessionen af Kongl. Maj:t meddelades. Emellertid uttalade, såsom också redan blifvit anmärkt, 1893 års Riksdag den önskan, att, innan koncession meddelades på någon bana i Norrbotten, Riksdagen finge tillfälle att derom yttra sig, Kongl. Maj:t naturligtvis fortfarande förbehållet att der- efter döma, såsom han funne lämpligt. I statsutskottets framställning är således endast att läsa ett yttrande om sjelfva koncessionen.

För mig synes frågan helt enkelt vara den: är det en fördel att få en ökad trafik på en bana, som man redan eger? Är det skäl att, om jag så får säga, utnyttja den trafikförmåga, som finnes på en redan befintlig, af staten egd jernväg? Detta synes mig helt naturligt, och jag har aldrig hört det påståendet förut, att det skulle vara annat än en fördel att, om man har en egendom, göra denna mera rentabel, d. v. s. i detta fall, att, om man eger en jernväg, man äfven i största möjliga måtto garanterar, att man får trafik på denna jernväg. Nu föreligger ett anbud från Svappavaara malmfält. Det kan då icke skada, att man för rentabiliteten af denna jernväg, som kostat svenska folket så mycket penningar, har, så att säga, mer än en pil i handen. Ty det kan hända, att malmfrakten tryter från de gamla malmfälten, den kan nedsättas, och jag kan icke begripa, att det icke i så fall är en fördel att hafva garanti för att malmfrakten på denna jernväg icke i oroväckande grad minskas och att man således ur ren trafiksynpunkt icke skulle kunna säga, att detta är en för staten fördelaktig affär. Om så är, gäller att tillse, om farhågorna och olägenheterna, som stå på den andra sidan, äro af den art, att man bör

*Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.
(Forts.)*

Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.
(Forts.)

afslå statsutskottets förslag och bifalla vare sig herr Bohnstedts förslag eller det af herr Säve nu sist gjorda yrkandet.

Det har talats om, att det kunde vara skäl att göra denna bana till statsbana. Detta kan åtminstone jag icke fatta. Mig synes det alldeles obehöfligt. Det kan vara riktigt, om det gäller en genomgående bana; men när det är fråga om en bana, som är lokal ända derhän, att den nästan uteslutande har det lokala intresset att från ett enskildt malmfält utföra malmen, synes det mig ingalunda behöfligt, att man gör den till en statsbana. Dessutom innehåller koncessionen, att hvilket ögonblick som helst eger staten att, äfven sedan banan blifvit koncessionerad, förvandla den till statsbana, och dermed vore detta önskningsmål vunnet. Men det kan dessutom, enligt min uppfattning, äfven vara en ganska stor ekonomisk risk förenad med att göra den till statsbana. Det behöfs endast, att Svappavaara-bolaget af någon orsak icke skickar någon malm. Hvad är banan då värd? Penningarne äro nedlagda, banan ligger der, men ingen trafik kan vidare derpå väntas. Kan det vara skäl att ens tänka på att göra den till statsbana, när man kan slippa ifrån att göra den dertill?

För min del anser jag således alla skäl tala för, att koncession på den föreslagna jernvägen meddelas. Men då komma vi till koncessionsvilkoren, och hvad dessa beträffar, se herrarne i utskotts-betänkandet, att på ena sidan stå Kongl. Maj:t och den stora majoriteten inom utskottet, hvilkas förslag sammanfalla, och emot dem står herr Bohnstedt. Jag tror dock, att om man granskar herr Bohnstedts och utskottets förslag, så är skillnaden dem emellan i detta hänsende relativt mycket liten; de skilja sig mera i formen än i realiteten. Herr Bohnstedt nämnde redan, att de flesta vilkoren äro alldeles lika i Kongl. Maj:ts förslag och i hans. Det, som vi skilja oss uti, är frågan om hvilka åtgärder man, såvidt en sådan sak är möjlig, skall vidtaga för att tillse, att detta bolag och följaktligen jernvägen bibehålles i svenska händer. Detta är nu mycket svårt att i lag bestämma, men jag vill upptaga reservantens förslag och se till, om hans i något afseende fyller detta bättre än utskottets förslag. För att detta bolag ej skall komma i några svårigheter med utländingar, har, såsom han nämnde, Kongl. Maj:ts föreslagit, att i Svappavaara-bolagets bolagsordning skall inryckas bestämmelsen, att staten skall ega fyra aktier i bolaget och att en ledamot i styrelsen skall förordnas af Kongl. Maj:t. I afseende å *jernvägen* förekommer icke detta vilkor. Men herr Bohnstedt vill hafva detta vilkor, att staten skall vara egare af fyra aktier, insatt äfven i afseende å jernvägen. Men det är den stora skillnaden på dessa två saker, att i afseende å Svappavaara-bolaget är intet fundamentalt beslut giltigt, såvida icke *samtliga* aktieegare äro derom ense, och då Kongl. Maj:t disponerat fyra aktier och representeras af en bestämd person, har han möjlighet att inlägga sitt absoluta veto mot grufvans afhändande på något sätt, som han anser farligt; i afseende å jernvägen åter har Kongl. Maj:t en mycket större rätt och behöfver icke hafva dessa fyra aktier, ty i

jernvägskoncessionen är bestämdt, att han kan taga hela jernvägen, och detta måtte väl vara ännu starkare säkerhet för jernvägens bibehållande i rätta händer, än om han egde fyra aktier. Och i båda fallen eger Kongl. Maj:t att i styrelsen insätta en ledamot, hvadan det förefaller mig, som om de af Kongl. Maj:t föreslagna villkoren vore mycket starka och säkra och att de göra det af herr Bohnstedt föreslagna tillägget relativt obehöfvt.

*Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.
(Forts.)*

Ett annat vilkor, herr Bohnstedt vill hafva stadgad, är, att jernvägen icke skall få intecknas till högre belopp, än som motsvarar kostnaden för jernvägens anläggning. Hvilken säkerhet detta innebär, kan jag icke begripa. Jag har aldrig hört, att en jernvägs värde eller värdet af ett hus, en jordegendom bestämmes i någon mån af de belopp, som äro intecknade. Och här är ett dylikt vilkor ännu mera obehöfvt, ty i sjelfva koncessionen är intagen bestämmelse om de grunder, efter hvilka Kongl. Maj:t har rätt att lösa till sig egendomen, den må sedan vara intecknad till tio gånger sitt värde och, såsom herr Bohnstedt antog, sammanblandad med sjelfva bolagets egendom. Jag kan således omöjligt fatta, i hvad mån inteckningens högre eller lägre belopp spelar någon roll i fråga om jernvägens säkrare bibehållande i svenska händer.

Sedermera kommer det vilkor, som mest omtalats och af utskottet mest diskuterats, nemligen i fråga om malmfrakten. Kamraren torde erinra sig, att enligt 3 § i det med Luossavaara-Kirunavaara aktiebolag uppgjorda kontrakt har bolaget åtagit sig att betala 3,8 % på hela anläggningskostnaden för jernvägen från Gellivare till riksgränsen. Denna kostnad har, såsom icke torde vara glömdt, stigit till högre belopp, än som ursprungligen beräknats, nemligen 22 millioner kronor, och därför har bolaget inkommit med två framställningar, vid hvilkas form man måste fästa sig. Den ena framställningen är den, att bolaget skall berättigas att frakta icke blott 1,200,000 ton fritt, utan att denna kvantitet skall få ökas till 1,770,000 ton. Den andra begäran är den, att bolaget skall få förfrakter framför andra till ett visst belopp. Hvad den första framställningen beträffar, är det alldeles klart och Kongl. Maj:t betonar det ytterligare, att denna fråga kan icke afgöras utan att Riksdagen, som satt kvantiteten till 1,200,000 ton, beslutar i frågan. Nu har emellertid bolaget inkommit med denna framställning. Svappavaara-bolaget har begärt att *nu* få svar på sin fråga. Riksdagen står då *nu* inför nödvändigheten att fatta sitt beslut i afseende å koncessionen. Så långt är ju allt klart. Men häraf följer, att när denna fråga, om frakten skall få öfverstiga 1,200,000 ton, ligger under utredning, när Riksdagen icke varit i tillfälle att yttra sig eller fatta beslut i denna fråga, så måste, då fråga blir om koncessionen, det enligt min uppfattning vara alldeles tydligt, att Kongl. Maj:t varit tvungen att säga: viljen I hafva svar på frågan *nu*, måste jag, för att icke beröfva Riksdagen dess rätt att yttra sig, insätta orden: då måste ni underkasta eder, att Riksdagen kan komma att göra en inskränkning i frakträtten, och detta är uttryckt i orden: »eller framdeles kan komma att lemnas Loussa-

Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.
(Forts.)

vaarabolaget». Jag tror icke, att man häruti behöfver läsa något annat än en ren absolut följd af frågans hela ställning.

Nu har reservanten insatt såsom vilkor för koncessionen »skyldighet för jernvägens egare och trafikanter att vara underkastade den inskränkning i tillfälle till vidaretransport öfver statsbanan Kiruna—riksgränsen, som föranledes af de medgifvanden af rätt till transport af jernmalm eller deraf förädlad produkt, som *redan af staten kontraktenslignat lemnats* Luossavaara-Kirunavaara aktiebolag». Alltså ett bestämdt uttalande, att, sedan de 1,200,000 ton först fraktats, derefter Svappavaara-bolagets rättighet inträder. Jag kan dock omöjligt fatta, att Riksdagen på detta sätt skall besluta om en sak, som hvarken är pröfvad eller till den hänskjuten och således i samma ögonblick afgöra frågan om fraktens begränsande till 1,200,000 ton. Vill man göra det, ja väl! Men icke är det konstitutionellt och icke kan det anses lämpligt att afgöra och gifva svar på en fråga, som ännu icke är utredd eller dragits under Riksdagens pröfning. Mig synes, att det vilkor, Kongl. Maj:t föreslagit, är fullt korrekt. Det är för Svappavaara-bolaget en vigtig fråga, det är sant. Men vill man taga på sig ansvaret redan nu att fatta beslut i denna fråga, så, om sedan en ändring skulle göras i kontraktet med Kirunavaara-bolaget, — jag yttrar mig ej alls om, huruvida detta vore rätt, billigt eller klokt — kan det lätt hända, att detta beslut då lätt skulle föranleda rättsanspråk från Svappavaara-bolaget, som då kunde säga: Nej, i koncessionen hafva vi fått rättighet att frakta näst efter de 1,200,000 ton, och tar Riksdagen nu det ifrån oss, får Riksdagen betala oss ersättning. Jag tror, att vi hafva tillräckligt med svårigheter utan att binda oss i nya svårigheter med Svappavaara-bolaget.

Ett af de vilkor, Kongl. Maj:t föreslagit, har reservanten utslutit. Han har nemligen utslutit det vilkoret, »att transporten af malm från Kiruna—Svappavaara jernväg öfver statsbanan till riksgränsen icke får taga sin början förr än ett år efter sistnämnda banas öppnande för allmän trafik». Det är helt enkelt så, att detta vilkor tillkommit därför, att jernvägsstyrelsen förklarar: när vi nu under så okända förhållanden hafva förbundit oss att från 1902 frakta en så stor quantitet malm för Luossavaara-bolaget, våga vi icke åtaga oss, så att säga, något slags tvång att taga in mera malm, ty vi kunna icke säga, huru malmfrakten kommer att gå, fastän vi beräknat 2,700,000 ton. Det är således svårigheten med malmtransporten, som gjort, att detta vilkor insattes af Kongl. Maj:t, då det var fråga om att lemna koncession åt detta bolag. Jag tror alltså, att äfven detta vilkor är klokt att intaga och att det ej verkar något illa. Det skadar icke Svappavaara-bolaget, ty äfven om man skulle utgå från den förmodan, att bolaget hinner bygga, så att allt blir färdigt före 1902 års slut, har bolaget förklarat, att det icke önskar skicka ut mera än en obetydlig quantitet malm första året, och denna kunna de då skicka öfver Luleå. Det är först 1904 det blir 500,000 ton. Detta vilkor tror jag således icke är någon anledning att taga bort. Jag tror icke man bör läsa det så, att deruti skulle »ligga någon hund begrafven».

Nu återstår en fråga, som jag aldrig förut uttalat mig i, men jag vågar kanske göra det, då den föregående talaren, som ej heller är strateg, gifvit sig in på densamma, det är nemligen den strategiska synpunkten. Denna synpunkt togs äfven inom utskottet i betraktande, hvarför vi hörde oss före hos vederbörande, då från generalstaben afgafs det yttrandet, att man icke ansåg någon fara föreligga. Och jag upptager detta yttrande så mycket hellre, som i en stor tidning i går i sista stund framkom en förmodan, att denna bana skulle i strategiskt hänseende vara så farlig, därför att en armékår så lätt skulle kunna kastas in från Ryssland och afskära jernvägslinien på andra sidan Boden. Men detta är mig omöjligt att fatta. För att från den ryska jernvägen, då den blir färdig vid Torneå, nå denna jernväg, är det öfver Torneå, Svappavaara och Kirunvaara 34 svenska mil, och ungefär lika långt är det, om de vända sig öfver Torneå och Svappavaara till Gellivare. Och jag kan icke begripa, hvarför en kår, som vill afskära Bodenlinien, skall uppsöka denna jernvägsstump, ty jag vet icke, hvad den skulle göra för nytta, om icke vår jernvägsstyrelse skulle tillhandahålla transportvagnar. — Jag kan icke se, att denna linie eljest skulle ha någon annan betydelse än att marschera på. Och det är 34 à 37 mil, om de skola taga denna väg. Men nu är det alldeles fullständig landsväg ända till Gellivare, och den vägen är endast 25 mil. Och man kan väl icke föreställa sig, att en anfallande armékår skall taga reda på en jernvägslinie, då der icke finnes materiel, och taga en besvärlig omväg genom den värsta ödemark, utan hellre gå den genare linien, som icke är mer än 25 mil. Således kan jag icke fatta, att denna bit skulle vara på något sätt strategiskt farlig eller hafva någon strategisk betydelse; utan tror jag, i motsats mot den siste talaren och efter de upplysningar jag inhemtat från generalstaben, att det är efter moget bepröfvande chefen för generalstaben förklarar, att denna jernväg ur strategisk synpunkt icke är farlig, och att det är efter grundliga undersökningar, som detta utlåtande afgifvits. Det är på alla dessa grunder, som utskottet efter många öfverläggningar kommit till det beslut, som här föreligger, och detta beslut innehåller faktiskt ingenting annat än det yttrande, Kongl. Maj:t begärt i afseende å koncessionen, korteligen uttryckt så, att utskottet för sin del icke har något emot, att koncession på de af Kongl. Maj:t framställda villkoren medgifves. Och får jag därför, herr talman, anhålla om bifall till statsutskottets förslag.

*Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.*
(Forts.)

Herr Wijk: Då jag anmälde min reservation i denna punkt, skedde det ingalunda på grund deraf, att jag hade någon afvikande uppfattning från utskottet hvad rör koncessionens beviljande, utan fastmer därför, att de vilkor, som uppställdes för koncessionen, syntes mig alldeles onödigt hårda. Det är de vilkor, som både herr Bohnstedt och den siste talaren berört. Att detta nya bolag skall yara underkastadt den uppgörelse, staten har i kontrakt träffat med Luossavaara—Kirunvaara-bolaget eller något annat bolag be-
träffande fraktande af 1,200,000 ton, är klart och tydligt. Men då

Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.

(Forts.)

utskottet säger, att bolaget skall vara underkastadt de medgifvanden, som framdeles kunna lemnas Luossavaara—Kirunavaara-bolaget, synes det vara att sätta det nya bolaget i ett sådant ovisshets- och osäkerhetstillstånd, att det är detsamma som att säga: ni får koncession, men kunna under alla förhållanden icke begagna eder af den, förrän Riksdagen och Kongl. Maj:t afgjort den framställning, Luossavaara—Kirunavaara-bolaget ingifvit till Kongl. Maj:t. Om detta senare bolag skall få frakta ända till 2,200,000 ton, och man vet, att jernvägen icke kan frakta mera än 2,700,000 ton, är det klart, att penningmännen icke skola vara hugade nedlägga stora summor i ett sådant företag, helst äfven nya bolag kunna uppstå, som också vilja frakta malm.

Nu säger den siste talaren, att man icke kan taga bort detta vilkor, därför att styrelsen för Luossavaara—Kirunavaara aktiebolag gjort denna framställning till Kongl. Maj:t. Jag står på den bestämda ståndpunkten, att jag icke vill tillåta det nämnda bolaget att skicka en enda ton utöfver de 1,200,000 ton framför något annat bolag. Och jag stöder mig dervid på goda skäl af jernvägsstyrelsen, som säger på sid. 18 i betänkandet, efter att hafva erkänt bolagets rätt att frakta nämnda qvantitet: »Denna rätt vore bolaget tillerkänd på grund af särskilda förhållanden vid banans tillkomst, men någon förpligtelse för statens jernvägar att derutöfver frakta viss malmqvantitet för vare sig sagda bolag eller nu ifrågavarande koncessionssökande eller andra bibaneintressenter borde, enligt styrelsens åsigt, icke ifrågakomma, utan torde dylik transport, jemlikt gällande trafikreglementes bestämmelser, böra verkställas i den mån förhandenvärande transportmedel sådant medgäfve.» Detta är fullt riktigt efter min uppfattning.

Nu kan ju den frågan göras — och den har äfven enskildt framstälts — har Luossavaara-bolaget skäl för sin framställning? Jag vågar icke yttra mig derom för närvarande. Men så mycket vill jag åtminstone hafva sagdt, att skall någon lindring ske i detta kontrakt mellan Luossavaara-bolaget och staten, skall den ingalunda gå i den rigtning, att bolaget skall få skicka större malmqvantitet, än kontraktet bestämmer, utan då må den gå i den rigtningen, att den ränta, bolaget erlägger, beräknas på en summa, uderstigande verkliga kostnaden. Om bolaget sjelf byggt jernvägen, skulle bolaget då kunnat anskaffa penningar till 3,8 %? Jag tror det icke! Denna fråga föreligger emellertid icke nu, och jag är ganska förvissad, att Riksdagen får en ny framställning i saken.

Med den uppfattning, jag har i frågan, går mitt yrkande ut på, att det öfversta stycket på 27:de sidan så ändras, att orden »eller framdeles kan komma att lemnas» strykas liksom äfven slutet af stycket från orden »dels och derom» etc. Det är gifvet, att om detta yrkande bifalles, måste klämman också ändras så, att i stället för orden »som föredragande departementschefen enligt det vid propositionen fogade statsrådsprotokollet förordat» insätts orden »som här ofvan blifvit af statsutskottet angifna» eller till precis lika lydelse med klämman i herr Bohnstedts reservation.

Friherre Gripenstedt: Jag har visserligen uraktlåtit att reservera mig mot utskottets hemställan, men då jag, i likhet med den siste talaren, förfäktat en mot utskottets något afvikande mening, ber jag att här få yttra några ord. Att jag såsom motståndare till Ofotenbanan icke kan finna den vändning, som jernvägsfrågan tagit i Norrbotten, lycklig, är ganska naturligt, men då banan blifvit beslutad och snart är färdig, gäller det att se till, att staten får så stor fördel som möjligt af banan eller åtminstone någon fördel. Enligt min åsigt är den enda fördel, som staten kan hemta af denna bana, den, som kan erhållas genom direkta inkomster af banan. Då nu den föreslagna Svappavaarabanan skulle blifva såsom en bifod, hvilken skulle tillföra en betydlig malmtrafik och således ökade inkomster, har jag ingenting emot beviljande af koncession för denna bana, helst densamma enligt min åsigt endast har en lokal betydelse, och de militära myndigheterna, hvilka i ärendet sig yttrat, icke haft något att erinra mot denna banas anläggande. Men om banan skall lemna någon inkomst, måste man ock se till, att man icke genom vilkor, sådana som de af regeringen och statsutskottet nu föreslagna, tager bort all utsigt till vinst af banan, ty ett par af dessa vilkor syfta alldeles tydligt på att monopolisera trafiken för Luossavaarabolaget till förfång för andra trafikanter och till förfång för staten derigenom att inkomsterna skulle minskas.

Dessa vilkor synas hafva tillkommit på grund af ansökan från Luossavaarabolaget att få frakta fritt ytterligare 570,000 ton malm eller 47 % mer än enligt kontraktet samt vidare få förmånsrätt för 430,000 ton. Om än den frågan icke nu ligger direkt före till afgörande, har den dock på sätt och vis framlagts till Riksdagens pröfning, och skall jag därför bedja att få yttra mig om, huruvida denna begäran kan anses rättvis eller icke. Sant är, att jernvägen blifvit betydligt dyrbarare, än från början varit ämnadt, hvadan här föreligger en misskalkyl, men denna misskalkyl hade nog kunnat inträffa, äfven om bolaget sjelf byggt banan, åtminstone hade bolaget då fått betala högre ränta än 3,8 %, och det är väl icke endast Kongl. Maj:t, som kan misskalkylera. Men i allt fall har väl banan icke blifvit så mycket dyrare, att det skulle berättiga till en så stor fraktlindring som den begärda, ty omkostnaderna för bolaget blifva dock i sin helhet icke 47 % högre, än från början varit beräknadt. Bolaget skall betala 3,8 % på den ökade anläggningskostnaden, men driftkostnaden och underhållskostnaden, som också tillkomma bolaget, hafva dock icke höjts genom den dyrare anläggningen. Det är alltså 3,8 % på skillnaden i anläggningskostnaden, som verkligen komma att såsom en ökad utgift drabba Luossavaarabolaget. Banan var beräknad att kosta 21,498,000 kronor, men kommer nu efter sista beräkningen att stå uti 29,907,000 kronor, en ökning alltså i rundt tal af 8¹/₂ millioner, och efter 3,8 % på denna summa blir den ökade annuitet, hvilken bolaget har att erlägga, 323,000 kronor. Att begära att för dessa 323,000 kronor få frakta 570,000 ton malm utan annat tillägg än driftkostnaden är verkligen en ganska styf begäran.

Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.

(Forts.)

Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.

(Forts.)

Dessutom tror jag, att malmfrakterna äfven med de nytillkomna kostnaderna för bolaget komma att ställa sig ganska billiga. Efter 3,8 % eller utjemnad till 4 % på 30 millioner skall bolaget i annuiteter betala 1,200,000 kronor, hvilket för 1,200,000 ton gör 1 krona per ton i frakt. Nu får bolaget ytterligare betala driftkostnaden, och hvartill denna kommer att belöpa sig, är omöjligt att uträkna, såsom kontraktet är skrivet. Men om man säger, att denna driftkostnad går till 1 krona per ton, tror jag, att man snarare tager till för högt än för lågt.

Sälunda skulle frakten för bolaget blifva 2 kronor per ton på sträckan Gellivare—riksgränsen, i hvilken riktning det än skickade malmen, vare sig till Ofoten eller söderut. Dessutom har bolaget rätt till fri återfrakt för bränsle, byggnadsmateriel m. m. Det kan dock kallas ganska billiga fraktvilkor. Om man jemför detta med hvad som af andra trafikanter erlægges för transport af malm, ställer sig saken ganska egendomlig. Distansen från Luossavaara till riksgränsen är 132 kilometer. Detta är således den kortaste väg, för hvilken Luossavaarabolaget har att betala frakt. Efter kontraktet har bolaget, enligt den uträkning jag gjort, att betala två kronor per ton. Efter statens vanliga frakttaxa skulle på samma afstånd, 132 kilometer, betalas tre kronor trettio öre per ton. För den malm, som bolaget eger att frakta från Gellivare till riksgränsen, hvarför frakten likaledes enligt min uträkning kommer att stå bolaget till 2 kronor per ton, skulle frakten efter frakttaxan belöpa sig till fem kronor per ton. Det är, som man ser, en högst betydlig skilnad. För min del vill jag visserligen icke hindra eller hämma malmexporten, men att rent af premiera denna export finner jag dock icke nödvändigt.

Jag kan således icke inse, att några skäl föreligga att lemna bolaget ännu gynsammare vilkor för malmtransporten, än det redan har, och instämmer således uti denna del i hvad jernvägsstyrelsen sagt, hvilket äfven upprepats af den föregående talaren. Jernvägsstyrelsen har talat om, att bolaget har rätt att transportera 1,200,000 ton. Sedan säger styrelsen: Denna rätt är bolaget tillerkänd på grund af särskilda förhållanden vid banans tillkomst, men någon förpligtelse för statens jernvägar att derutöfver frakta viss malmquantitet för vare sig sagda bolag eller nu ifrågavarande koncessionssökande eller andra bibaneinteressenter bör enligt styrelsens åsigt icke ifrågakomma, utan torde dylik transport, jemlikt gällande trafikreglementes bestämmelser, böra verkställas i den mån förhandenvarande transportmedel sådant medgifva. Deri instämmer jag fullkomligt och önskar äfven, att allmänna frakttaxan härvid måtte tillämpas. Nu skulle man kunna säga, att om frakterna blefve så höga och om dertill komme norska frakten, skulle möjligen större delen af transporten åtminstone från Gellivare komma att taga vägen icke till Ofoten, utan till Luleå. Ja, då säger jag: desto bättre; ty enligt min uppfattning böra, om möjligt, svenska varor skeppas i svenska hamnar.

Detta om det ena vilkoret, hvarigenom man velat gifva Luossavaarabolaget företräde framför Svappavaarabolaget. Jag kommer nu

till det andra villkoret, nemligen att Svappavaarabolaget icke skulle under första året få frakta någon malm, hvilket vilkor jag finner ganska orättvist. Det sadet nyss af utskottets ordförande, att, då Luossavaarabolaget eger rätt att frakta 1,200,000 ton, det icke under första året blefve mycket öfver af banans trafikförmåga. Men Luossavaarabolaget har under första året icke rätt att frakta mer än 800,000 ton. Då nu banans trafikförmåga blir 2,700,000 ton, skulle väl Svappavaarabolaget, som begärt att under första året få frakta endast »en relativt mindre qvantitet», kunna få frakta denna obetydliga qvantitet.

Ja har hört uppgifvas en annan anledning till att Svappavaarabolaget under första året icke skulle få frakta någon malm. Under diskussionen i Andra Kammaren om denna fråga har det nämnts, att det skulle vara på grund af bristen på rullande materiel, som staten icke ville åtaga sig att under första året frakta någon malm. Men bland villkoren för Svappavaarabolaget står särskildt upptaget, att bolaget skall visa sig förfoga öfver medel både för jernvägens byggande och för anskaffande af den behöfliga rullande materielen. Således förfaller det skälet helt och hållet.

Äfven har jag hört yttras, att Svappavaarabolaget ej skulle blifva färdigt att under första året afsända någon malm, och då vore det af ingen betydelse, att villkoret stode der. Ja, men om bolaget ej kan få fram någon malm, är det väl ännu mindre skäl att sätta in ett sådant vilkor.

Dessa båda vilkor finner jag således icke antagliga, och jag anser, att Riksdagen icke bör åtaga sig ansvaret för dem.

Mot de öfriga villkoren, som af departementschefen anförts, har jag i sak egentligen ingenting att invända, men icke är jag öfvertygad om att dessa vilkor äro så betryggande, att de icke kunna kringgås eller att icke utländska händer dem oaktadt kunna komma med i företaget. Jag tror således icke, att de äro så tillfyllestgörande, som man föregifver, och jag tror icke heller, att det vore någon skada, om alla dessa vilkor *nu* uteslötes. Den diskussion, som i Riksdagen förts och föres angående de vilkor, under hvilka banan må få byggas, skulle kunna utgöra tillräcklig ledning för regeringen att sedermera formulera lämpliga vilkor. Jag skulle således icke hafva något emot, att hela denna motivering strökes, och att de sista raderna i klämman utginge, men då jag ej har någon förhoppning att få igenom ett sådant yrkande, ber jag att af opportunitetshänsyn få instämma i det yrkande, som gjorts af herr Wijk.

Herr Fränckel: Befogenheten att lemna koncession för enskilda jernvägar har Riksdagen från början och ännu tills vidare öfverlätit till Kongl. Maj:t, men genom afåtande af 1893 års skrivelse har Riksdagen i denna befogenhet gjort en inskränkning, derigenom att Riksdagen uttalat en önskan, att Kongl. Maj:t måtte vid ansökning om *koncession å jernväg i Norrbotten med icke lokal betydelse* höra Riksdagen, innan en så beskaffad koncession beviljas. Detta är ju således anledningen till att denna fråga kommit till

Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.
(Forts.)

Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.
(Forts.)

Riksdagens pröfning, och Kongl. Maj:t begär nu att få veta, om Riksdagen har några invändningar att göra mot att Kongl. Maj:t beviljar koncession på den ifrågavarande banan.

För mig har då saken ställt sig på det sättet, att jag vid pröfningen af denna fråga först skulle vilja bedöma, om här bör lemnas koncession på någon jernväg, det vill med andra ord säga, om här bör byggas någon jernväg, och sedermera, om här finnas några särskilda förhållanden, som Riksdagen för sin del skulle vilja se beaktade, innan en så beskaffad koncession beviljas.

Då nu från ett håll framkommit ett yrkande om afslag på den ifrågavarande framställningen, så kan jag ej tyda detta på annat sätt, än att man åtminstone tills vidare icke här vill hafva någon jernväg till stånd, som nu föreslagits.

Går jag då till första delen, om att pretention nu framställts att få anlägga denna jernväg, så finner jag i Kongl. Maj:ts proposition hvad som varit närmaste anledningen, att denna framställning om koncession ingifvits, och att densamma af Kongl. Maj:t ansetts vara af den betydelse, att största afseende derå borde fästas. Först och främst har det varit, att här ligger ett stort malmfält, som enligt vunna upplysningar innehåller betydliga rikedomar; vidare att de svenske egarne af detta malmfält, hvilket är beläget på cirka fyra mils afstånd från stambanan, önska att få sin malm forslad på denna stambana och på den grund behöfva jernvägsförbindelser med densamma. Hvad säga nu vederbörande om jernvägen såsom sådan? Jo, i Kongl. Maj:ts proposition torde herrarne finna, att vid de möten, som inom orterna hållits, enstämmigt förklarats,

att ingen anmärkning vore att göra mot banans föreslagna sträckning;

att afståndet till stambanan skulle betydligt förkortas och att god arbetsförtjenst bereddes befolkningen under byggandet;

att stora vidder användbar odlingsmark skulle uppodlas och en talrik, fast befolkning uppstå, åtminstone i trakten af Svappavaara;

att inflyttningarne af svensk befolkning till grufvorna skulle påskynda svenska språkets spridning till de aflägsnaste orter inom kommunen;

att befolkningen i Svappavaara och Jukkasjärvi byar, som ursprungligen varit svensk och tills nu delvis bevarat sitt svenska kynne, men förlorat språket, ganska snart skulle återtaga sitt rätta språk, svenskan;

att genom lättnad i kommunikationer och godt pris för ortens alla produkter kommunens betryckta ställning skulle genast vid arbetenas påbörjande betydligt underlättas och snart förbytas till välstånd; samt

att äfven andra kommuner, såsom norra delen af Pajala, Muonionalusta kapellförsamling och Enontekis socken, blefve delaktiga af nyssnämnda förmåner.

Går jag sedan vidare, finner jag, att Konungens befallningshafvande lika så väl som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och jernvägsstyrelsen yttrat, att en jernväg på denna sträcka otvifvel-

aktigt skulle blifva en mächtig häfstång för utvecklingen af denna i mängt och mycket vanlottade utkant af vårt land. Jag vill ej trötta kammaren vidare, men jag vill framhålla, att så vidt jag kan se, har det från alla håll uttalats, att en jernväg i dessa trakter vore i hög grad önskelig. Derför har också Kongl. Maj:t ansett frågan vara af den vigt, att han borde se till, dels huruvida denna jernväg borde koncessioneras, dels huruvida icke de vanliga villkoren för en jernvägskoncession borde uppställas, och dels huruvida icke särskilda säkerhetsvilker borde upptagas i denna koncession på grund af banans läge och på grund af det kontrakt, som Riksdagen redan förut ingått med Luossavaarabolaget.

*Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.*
(Forts.)

Det är nu mycket märkvärdigt, att, när man står inför en sådan här så att säga reel jernvägstrafikfråga, någon kan ett ögonblick vara tveksam, huruvida det icke för en stambana, som från Kiruna till Ofoten har en längd af 173 kilometer, är ett särdeles godt anbud, när denna nya bana vid sin utgångspunkt, Kiruna, erbjuder stambanan en ny trafik om en half eller en million ton malm, hvilken kvantitet vederbörande trafikant förklarar sig vara nödsakad att föra till denna stambanas slutpunkt och för hvilken trafik stambanan således å hela sträckan af 173 kilometer eger uppbara frakt. — Skulle ej hvarje jernvägsförvaltning med tacksamhet mottaga en sådan trafikant? Nu har också, såsom herrarne finna, utskottet vid behandlingen af denna fråga ställt sig tillstyrkande till förslaget. Men strömningarne och särskildt strömningarne i dag i denna kammare gå åt två olika håll. Den ena vill, om jag så får säga, peppra på villkoren för Svappavaarabolaget och på det sättet försöka försvåra eller kanske omöjliggöra förverkligandet af den koncession, som på de angifna villkoren skulle lemnas. Den andra gruppen anser, att villkoren redan nu äro för stränga. På grund af de skäl, som af utskottets ordförande framhållits, tror jag, att utskottet har funnit en god medelväg och att utskottet i synnerhet i det afseendet varit lyckligt, att utskottet kunnat, utan att tillägga något vilkor och utan att borttaga något af de vilkor, som af Kongl. Maj:t uppställts, lemna svar på Kongl. Maj:ts fråga, om Riksdagen anser, att koncession bör beviljas, och dertill lemna det svar, att om denna koncession beviljas på det sätt, departementschefen i statsrådsprotokollet föreslagit, så är Riksdagen nöjd. Det kan ju icke förnekas, att, om man här skulle, såsom herr Bohustedt vill, peppra på villkoren, det torde vara osäkert, om man verkligen får igenom alla de vilkor, man anser behöfliga.

Väl kan jag förstå den andra strömningen, som tycker, att villkoren äro för hårda, men derom har tillräckligt talats för att visa, att här är ej fråga om att lägga till hårdare vilkor, än som behöfs, utan endast fråga om att redan nu vid koncessionens beviljande uppställa sådana vilkor, att icke man sedan kan komma och säga, att Riksdagen genom ett senare beslut trädte ifrån de vilkor, på hvilka den tillstyrkt, att koncessionen nu beviljas. Jag tror således, att utskottet i afseende på uppställningen af klämman varit särdeles lyckligt, då utskottet, såsom nämnts, ej behöft göra

Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.

(Forts.)

någon ändring, och jag hemställer till herr Wijk, huru man skulle ställa sig, om man på det sätt, han ställer i utsigt, skulle med strykande af ett vilkor ändra klämman i öfverensstämmelse med herr Bohnstedts reservation, då till herr Wijks förslag icke finnes någon som helst motivering. Jag kan emellertid ej finna annat, än att den ändring, som herr Wijk föreslagit — och det är ju skäl att mest uppehålla sig vid den, då den skulle innebära en lindring för Svappavaarabolaget — involverar att redan nu knäcka den ansökning, som ligger inne hos Kongl. Maj:t, huruvida Kirunavaarabolaget skall för framtiden få rätt till företräde att frakta mer än dessa 1,200,000 ton malm, som kontraktet med detta bolag innehåller. Just på grund af de skäl, som friherre Gripenstedt anfört, synes det mig icke klokt att i detta fall nu fatta beslut. Han har sjelf framhållit, att enligt hans åsigt borde icke någon utsträckning ega rum i afseende å vilkoren för Luossavaarabolagets malmtransporter. Skulle detta blifva fallet, så är ju detta extra vilkor, som här förekommer, utan någon betydelse.

Detta, i den händelse någon ändring skall göras i vilkoren, men man för öfrigt är öfverens om att koncession bör beviljas. Men så kommer herr Säve och vill hafva afslag å hela frågan. Det har dock redan framhållits, att den åsigt, som här vid flera tillfällen uttalats, nemligen att denna bibana på fyra mil, så belägen som af kartan synes intill Kiruna station, skulle hafva strategisk betydelse, ej kan vara riktig. Detta torde äfven för dem, som icke äro strateger, vara ganska klart, då chefen för generalstaben, som vid flera tillfällen yttrat sig om denna fråga, tillstyrkt denna koncession. Då generalstabschefen så varmt förordat en fästning vid Boden och vid flera tillfällen framhållit denna fästnings betydelse för vårt försvar, så skulle han väl ej kunna vara nog lättsinnig att afgifva ett sådant utlåtande som detta och deri säga, att banan icke har strategisk betydelse, om så verkligen vore förhållandet. Nu hafva vi dessutom hört herr Tamm framhålla det sätt, på hvilket denna bana skulle kunna verka, hvaraf framgår, att den ur strategisk synpunkt ej har någon betydelse.

Då säger herr Säve, att det vore skäl att skjuta upp hela frågan. Ja, då stode vi inför samma fråga, som då Ofotenbanan debatterades. En erfaren talare i denna kammare såg då saken på det sättet, att om det förelåg rika malmtillgångar och om ett bolag begärde att få föra ut sina produkter en längre sträcka, men icke fick tillåtelse att med egna medel bygga den bana det behöfde, då vore också staten skyldig att bygga denna bana. Jag frågar nu, om det föreligger det allra ringaste skäl att göra denna bana till statsbana. Nej, tvärtom; enligt mitt förmenande skulle det för statsbanan vara dubbelt förmånligt, om banan byggdes af enskilde. Ty om koncession beviljas för denna bana och denna lilla korta jernväg skaffar materiel för 3,000,000 kronor, så är det otvifvelaktigt, att denna materiel bör kunna användas äfven på hufvudbanan, och detta utan betydligare kostnader, samt derigenom tillföra statsbanan rikligare behållning af frakter.

Jag vill ej uppehålla mig vid hvad herr Bohnstedt sagt till motivering för sin reservation, ty detta har redan blifvit besvaradt. Jag vill endast säga, att hvad han i motiveringen för sin kläm anför angående frågan om inteckning synes mig lida af ett förbiseende af de praktiska förhållandena. Ty enligt mitt förmenande kan det ej för någon långifvare, som har en pant, vara af något intresse att låta denna pant figurera för större inteckningssumma, än den verkligen är värd. Atminstone bör ej Riksdagen ställa upp ett sådant vilkor, som är alldeles ohållbart.

Jag kommer nu slutligen till den formella sidan af saken. Om man nu, på sätt herr Wijk tänkt sig, sätter in i klämman de vilkor, han nämnt, och för hvilka icke finnes någon motivering, så skulle vi således fatta ett beslut, som skiljer sig från Andra Kammarens. Andra Kammaren har nemligen, såsom herrarne torde veta, tagit utskottets förslag oförändradt och således, om jag så får säga, tillstyrkt Kongl. Maj:t att på de vilkor, som departementschefen anført, bevilja koncession. Skulle vi nu taga herr Wijks förslag, så föreställer jag mig visserligen, att en sammanjemkning kan komma till stånd, men jag är dock icke säker på huru ett sådant sammanjemkningsförslag kan åstadkommas, att kammaren blefve hägad att antaga det. Med detta har jag endast velat säga, att då, såsom synes, åsigterna gå i divergerande riktningar, så att somliga vilja öka och andra sänka vilkoren, så torde enligt min uppfattning de, som i öfrigt önska att koncession skall beviljas, göra klokast i att ställa sig på den ståndpunkt, som statsutskottet intagit, och ber jag, herr vice talman, att få yrka bifall till statsutskottets förslag.

Herr Asker: Då farhågor i strategiskt hänseende blifvit under debatten uttalade emot den ifrågavarande jernvägens byggande, anser jag mig böra meddela ett par upplysningar för att om möjligt lugna denna oro.

Redan af statsutskottets betänkande framgår, att generalstaben tillstyrkt koncession å jernvägen; men dervid borde tillika hafva framhållits, att afståndet från Svappavaara till Haparanda är 30 svenska mil, under det att afståndet från Haparanda till Ytter-Morjärv, som utgör slutpunkten af norra stambanan, är endast 4 mil. Faran synes således vara långt större från stambanans sida än från den ifrågavarande bibanans. Vidare har det sagts, att, om bibanan Kirunavaara—Svappavaara komme till stånd, en fiendtlig armé lätteligen skulle med begagnande af denna linie kunna tränga in i hjertat af Norrbotten. Jag vill då säga, att terrängen i dessa öde trakter icke är vidare lockande, utan hardt nära omöjlig för en dylik kringgående rörelse.

Jag har emellertid egentligen begärt ordet för att framhålla, att de föreslagna koncessionsvilkoren synas mig hårdare, än de borde vara. Sökandena skola nemligen, bland annat, visa, att de förfoga öfver penningbelopp, som äro tillräckliga ej blott för banans byggande, utan jemväl för inköp af rullande materiel, hvilken sistnämnda beräknats kosta 3,000,000 kronor. Det är första gången,

*Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.
(Forts.)*

Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.
(Forts.)

så vidt jag vet, som ett dylikt vilkor förekommer i en jernvägs-koncession; och då man kan tänka sig, att sökandena, åtminstone till en början, under det första och andra året skulle kunna förhyra erforderlig rullande materiel samt det i allt fall måste ligga i bolagets eget intresse att, så snart banan blifvit färdigbyggd, också få trafikera densamma, kan jag ej finna annat, än att vilkoret i denna punkt är väl strängt.

I herr Bohnstedts reservation förekommer *ett* vilkor, som under debatten redan blifvit uppmärksamadt och som enligt mitt förmenande icke kan af Riksdagen bifallas, åtminstone icke i den ordning, frågan derom nu blifvit väckt. Han har nemligen föreslagit, att jernvägen icke skulle få intecknas till högre belopp, än som motsvarade kostnaden för jernvägens anläggning. Om nu detta vilkor skulle sanktioneras, kan jag ej finna annat, än att det skulle blifva en *undantagslag*, ty enligt nu gällande inteckningslag finnes ingen bestämmelse om inteckningsbeloppens storlek.

Som jag ej hyser någon förhoppning om att kunna bereda sökandena någon lindring i de föreslagna koncessionsvilkoren emot hvad statsutskottet föreslagit, men icke heller vill vara med om ännu hårdare och rent af orimliga vilkor, ber jag, herr vice talman, att vördsamt få yrka bifall till statsutskottets hemställan i ämnet.

Herr Leman: »*Suum cuique*», eller »hvar och en sitt», är en god rättsregel, som efter min uppfattning bör tillämpas icke endast i det enskilda lifvet, utan ock i det offentliga. I den fråga, som här behandlas, synes mig denna rättsregel likväl icke vara fullkomligt iakttagen.

Då Riksdagen år 1893 hemställde hos Kongl. Maj:t, att Riksdagen måtte gifvas tillfälle att yttra sig öfver förslag till jernvägsanläggningar i Norrbotten, skedde detta på grund af motion af två ärade ledamöter af denna kammare samt en ledamot i medkammaren. Jag var då icke ledamot af Riksdagen, och jag har just därför tagit mig före att noga genomläsa den ganska sakrika och intressanta diskussion, som i kammaren fördes, då denna fråga förekom till afgörande. Herr Reuterswärd, den ene af motionärerna, yttrade då särskildt, att det visst icke vore fråga om att göra ingrepp på Kongl. Maj:ts administrativa lagstiftningsrätt — någon sådan misstanke kunde man minst af allt hysa mot honom — utan endast om att gifva Riksdagen tillfälle att yttra sig och framställa önskningsmål. I dessa ord instämmer jag till fullo. Jag tror, att Riksdagen bör noga häfda de rättigheter, som äro Riksdagen gifna i grundlagen, men också, att Riksdagen, å andra sidan, ej bör söka ingripa på det område, der Kongl. Maj:t ensam har rätt att bestämma. Herr friherre Gripenstedt har redan påpekat, att det vore lämpligast och bäst, att Riksdagen ej yttrade sig om de föreslagna vilkoren. Jag tror ej endast, att det vore lämpligast, utan jag tror, att, om man ser saken från den formella och konstitutionella sidan, det äfven vore riktigast, att Riksdagen icke besvarade den gjorda koncessionsansökningen annorledes än med ett till- eller afstyr-

kande, och Riksdagen kan i förra fallet, om den så finner skäligt, tillägga de önskningsmål, den vill framställa. Nu har emellertid statsutskottet fastslagit de villkor, som finnas upptagna i statsrådsprotokollet, och reservanten herr Bohnstedt har ytterligare tillagt andra villkor. Genom ett godkännande af utskottets eller reservantens förslag skulle likväl, enligt min åsigt, Riksdagen åtaga sig ett ansvar, som Riksdagen ej bör åtaga sig. Detta ansvar bör nemligen ligga hos Kongl. Maj:t.

*Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.
(Forts.)*

Såsom ytterligare skäl för gillande af den af mig uttalade grundsats tillåter jag mig anförä, att bland de i statsrådsprotokollet upptagna villkor förekomma några egendomliga småvilkor, af hvilka jag vill påpeka särskildt ett, som, efter hvad jag kan förstå, icke kan öfverensstämma med svensk lag. Det föreskrifves nemligen, att *fyra aktier i grufbolaget eller grufbolagen böra till staten med full eganderätt öfverlåtas*. Nu hafva vi emellertid en af Konung och Riksdag gemensamt stiftad aktiebolagslag. Den säger tydligt i paragraf 4: »Ej må aktiebref utgifvas, innan bolaget registrerats och *full betalning blifvit erlagd för den eller de aktier, hvarå brefvet lyder*». Huru kan nu detta stadgande stå tillsammans med föreskriften derom, att ifrågavarande grufbolag skall utan betalning till staten öfverlemna aktier? Det förstär jag ej. Jag talar ej om aktiernas större eller mindre värde, utan frågar blott, huruledes bolaget skall bokföra den ej erhållna valutan för dessa aktier? Det är jemväl af nu angifna skäl, som jag anser det vara bättre att låta Kongl. Maj:t, som föreslagit detta villkor, också taga ansvaret för detsamma på sig.

Jag skall, innan jag slutar, ytterligare korteligen beröra särskildt ett yrkande i reservationen, beträffande begränsning af det belopp, som skulle få intecknas i jernvägen. Jag delar angående detta villkor helt och hållet den af herr Asker redan uttalade meningen, att, då det i allmän lag icke finnes förbud mot att inteckna en jernväg, en fastighet eller t. ex. en grufva huru högt som helst, det måste vara, lindrigast sagdt, åtminstone olämpligt att stadga ett dylikt förbud uti en enskild lag, om jag så får kalla en koncession å en jernväg. Härtill kommer, att reservanten genom indickande af nyss omförmälda och andra villkor sökt att häfda en, efter mitt förmenande, oriktig uppfattning, åt hvilken han jemväl gaf uttryck, då han i sitt anförande yttrade orden: »när *Riksdagen* ger koncession». Låt ock vara, att detta yttrande berott på en missägning, så syftar dock hela reservationen derhän, att Riksdagen för sin del skulle ega att besluta, det vissa af Kongl. Maj:t icke bestämda villkor skulle intagas i en koncession.

Ändamålet med vilkoret synes för öfrigt vara att genom anlåtande af alla möjliga medel förebygga, att jernvägen skulle kunna komma i utländska händer, men reservanten begär ett stort misstag, om han tror, att något sådant skulle kunna förhindras genom stipulerande af ett dylikt villkor. Om jag förstod reservanten rätt, så höll han dessutom för, att jernväg skulle kunna få gemensamt intecknas med grufvor eller med någon annan egendom. Så är emellertid icke förhållandet. En jernväg kan icke gemensamt intecknas

Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.

(Forts.)

med någon annan egendom, och i grufvor kan man endast erhålla förlagsinteckning.

Äfven om Riksdagen för öfrigt skulle vilja inlåta sig på den här föreslagna vägen att stipulera tilläggsvilkor, synes det mig i allt fall, att man icke kan gå in på det här berörda, af reservanten föreslagna vilkor, hvilket är både orimligt och lagstridigt.

För min del skall jag emellertid tillåta mig att, med åberopande af de utaf mig anförda skäl, hemställa, »att, i anledning af Kongl. Maj:ts förevarande proposition, Riksdagen må i skrifvelse till Kongl. Maj:t tillkännagifva, att Riksdagen ej har något att erinra deremot, att koncession å anläggning af jernväg från Kiruna station vid statsbanan mellan Gellivare och riksgränsen till Svappavaara i Norrbottens län af Kongl. Maj:t beviljas».

Mitt förslag är således alldeles lika med statsutskottets, med den skillnaden endast, att jag ur utskottets hemställan uteslutit de sista orden: »under de vilkor och förbehåll, som föredragande departementschefen enligt det vid propositionen fogade statsrådsprotokollet förordad».

Herr Pettersson, Fredrik Emil: Blott några ord till be-lysande af ärendets ekonomiska sida. Jag ber emellertid först att i likhet med den näst föregående talaren få påpeka, att Riksdagen uti sin förut här åberopade skrifvelse år 1893 aldrig ifrågasatt, att Riksdagen skulle inlåta sig på att bestämma vissa vilkor, utan endast att Riksdagen skulle få yttra sig om, huruvida koncessioner å jernvägsanläggningar i Norrbotten borde beviljas eller afslås. Nu återigen har statsutskottet satt upp vissa vilkor och reservanten har ifrågasatt än flera. Hvad de af statsutskottet föreslagna vilkoren beträffar, hafva de emellertid den fördelen, att de endast utgöra ett uppreparande af de utaf Kongl. Maj:t angifna, ehuru likväl uti dessa vilkor ingår åtskilligt, som torde vara ganska betänkligt.

Herr Wijk har närmare pointerat sin ställning till denna sak, och jag ber att få dela hans betänkligheter. Det har ock varit åtskilligt tal derom i utskottet, och har äfven jag der sökt göra gällande min uppfattning, ehuru utan framgång. I statens intresse bör det ju ovillkorligen ligga, att bolagen i fråga blifva så likställda som möjligt, och att icke hela trafikförmågan hos denna jernväg tages i anspråk af ett enda bolag, hvarigenom ju detta bolag skulle tillförsäkras sådana företrädesrättigheter, att det trängde ut alla medtäflare. Här ställes ju emellertid enligt den kongl. propositionen i utsigt nya förmåner i denna riktning för Luossavaara—Kiruna-vaara aktiebolag. Egendomlig förefaller äfven den ifrågasatta bestämmelsen, att det nya bolaget icke skulle få frakta sin malm förr än ett år, efter det Luossavaaramalmen förts ut i marknaden, och torde detta vilkor, på grund af den tid, som fordras för nu ifrågavarande jernvägs byggande, sakna nämnvärd praktisk betydelse. Civilministern upplyste emellertid här om dagen, att Luossavaaranans trafikförmåga skulle blifva 2,700,000 ton årligen, och

uti 5 § af nämnda bolags kontrakt står vidare, att storleken af malmtrafiken under det första året skall beräknas till icke mera än 800,000 ton malm. Äfven om man nu måste antaga, att banan under det första året af sin tillvaro icke kan hinna upp till full trafikförmåga, är det dock en så betydlig skillnad mellan de af civilministern uppgifna 2,700,000 ton och den kvantitet — 800,000 ton — som Luossavaarabolaget under det första året har att frakta, att det synes mig icke böra möta något hinder för att det nya bolaget skall få skicka ut några profsändningar af sin malm för att komma in på marknaden.

*Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.*

(Forts.)

Uti statsrådsprotokollet för den 4 februari 1898 har det uttryckligen betouats, att möjligheten att få vinst på denna bana låge deruti, att man finge till stånd nya grufbolag och att man framkallade mera trafik än från ett enda håll. Jag tror verkligen också för min del, att detta är det enda sättet för att få vinst på banan, ty de 3,8 % till ränta och amortering å anläggningskostnaderna lära med länemarknadens nuvarande läge icke tillföra staten någon vinst på affären. Alltså, ju flera bolag, dess flera hjälpkällor för trafiken der uppe. Man kan ju ock tänka sig framtida möjligheten af att ett bolag icke skulle mäga fullgöra sina förbindelser eller finna med sin fördel förenligt att icke hålla utskjeppningen uppe i en hög siffra under något år, och då är det gifvetvis i hög grad förmånligt för staten, om det finnes flera bolag, som underhålla trafiken.

En föregående talare, herr Tamm, har här anförts ett uttalande från generalstaben, hvilket uttalande dock icke förefunnits bland de officiella handlingar i denna fråga, som blifvit utskottet förelagda. Då jag läste det af generalstabschefen afgifna yttrandet, hvilket meddelats utskottet, syntes det mig vara märkligt, att, så snart det varit fråga om den minsta lilla banbit i exempelvis Smålands eller Vestergötlands utbygder, man alltid fått långa utredningar om dess betydelse i försvarshänseende, under det att derom nu icke meddelats ett enda ord, utan endast afgifvits ett blankt tillstyrkande till banan. Något annat officiellt utlåtande från generalstaben har man härvidlag icke att stödja sig på.

Men i hvilket fall som helst, banan må nu vara af uteslutande lokal natur eller icke, synes mig det dock här blifva en ganska egendomlig situation, om nu, då Kongl. Maj:t på grund af 1893 års Riksdags skrifvelse velat inhemta Riksdagens åsigt, om koncession borde beviljas eller icke, och då Andra Kammaren redan sagt ja, Första Kammaren nu skulle säga nej. Det blefve verkligen föga upplysande för Kongl. Maj:t om Riksdagens åsigt i koncessionsfrågan.

Då jag emellertid ställer mig bland dem, som anse, att koncession bör beviljas, hade jag önskat, att Riksdagen icke måtte påtaga sig det ansvaret att granska och godkänna alla de med denna koncession förknippade vilkor. Helst skulle jag hafva sett, att icke ett enda vilkor blifvit nämndt, utan att Kongl. Maj:t fått taga detta ansvar och denna börda på sig. Men då ett yrkande i denna riktning säkerligen här icke har någon utsigt att bifallas

Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.

(Forts.)

och medkammaren redan fattat beslut, skall jag ansluta mig till herr Wijks yrkande, hvarigenom bolagen blifva mera jemställda. För min del vill jag nemligen icke, att det skall ställas i utsigt, att förmånerna för Luossavaara—Kirunavaarabolaget ökas, och icke heller vill jag sätta en hämsko på det nya bolaget genom att hindra dess malmutförel.

På de grunder, jag nu anfört, skall jag be att få ansluta mig till herr Wijks yrkande.

Herr Wennerberg: Till en början skall jag be att få tillkännagifva, att jag helt och hållet instämmer i de tvenne föregående talarnes åsigt derutinnan, att Riksdagen har att antingen säga ja eller nej till den af Kongl. Maj:t ifrågasatta koncessionen för detta bolag, men icke bör gå vidare derutöver.

Efter denna inledning ber jag att få säga, att det förefaller mig besynnerligt, att man för hvarje gång det är fråga om jernvägar i den nordliga delen af Sverige tager i mycket noggrant öfvervägande en hel hop ekonomiska, finansiella, ja, äfven kulturella förhållanden, under det att man alldeles lemnar å sido det, som härvid måste anses såsom det allra viktigaste. Så har nu utskottets ärade ordförande i ett lika förträffligt som långt anförande visat oss, hvilken rimlighet det ligger uti att tillmötesgå Kongl. Maj:ts proposition rörande beviljandet af koncession å anläggande af en jernväg mellan Kiruna och Svappavaara, att man bör likställa Svappavaara- och Luossavaara-bolagen samt att man bör låta hvar och en få draga så stor nytta af sin egendom som möjligt. I allmänhet tror jag nog också, att ett sådant resonnement af de flesta af kammarens ledamöter anses så godt som axiomatiskt.

Svappavaara och Luossavaara äro ett par små områden i Norrbotten, men Norrbotten utgör ett ganska väsentligt område i konungariket Sverige, hvars intressen såsom stat äro af mycket större betydelse än alla de särskilda ortsintressena der uppe, huru magtpåliggande dessa än må vara, och huru riktigt det än är att, så ofta det låter sig göra, tillse, att de tillgodoses och att rättvisa skipas åt alla håll, så att den största möjliga fördel må komma såväl bolag som andra till godo.

Uti samma anförande af utskottets ärade ordförande har en del förhållanden berörts öfvertygande och alldeles riktigt, åtminstone så långt jag kunnat följa med. Men der var dock en sak, som han mycket hastigt halkade öfver. Det är, som om man skulle fått en vana i kammaren att liksom på en gifven vink hoppa öfver den synpunkten, nemligen den politiskt-strategiska. Han nämnde, att den nu ifrågasatta jernvägen icke skulle vara utaf någon sådan vikt. Ja, mine herrar, antingen är den det eller också är den det icke. Är jernvägen af strategisk vikt, så är han detta icke blott för oss, utan äfven för den, som *kan* komma att ega den. Är jernvägen åter icke af stor strategisk betydelse, så förmodar jag, att hela frågan sjunker ned till ett kommersielt intresse. Men derom äro meningarne delade, och med skäl.

Säkert torde vara, att vi icke vidare böra försöka inbilla oss,

att här icke är någon fara å färde, att det icke finnes några skäl att bekymra sig om framtiden i afseende på Norrbotten. Ja, först och främst så får jag säga, att jag icke begriper ett sådant resonement, och af historien kunna vi rikligt hemta den lärdomen, att det alltid ländt till olycka, då man sökt att skjuta undan och komma ifrån en fara på lindrigaste och för tillfället lämpligaste sätt. Sedan torde medgifvas i afseende på föreliggande fråga, att om man anlägger en stor jernväg igenom Norrbotten, är denna helt visst, i fall den icke är i landets egen hand, ett farligt vapen i motståndarens. Och gäller detta för den stora jernvägen, så gäller det också för den lilla, ty hvarje punkt af Norrbotten, som blir bebyggd med stationer, kring hvilka folk samlas, blir tillika en hållpunkt för en inträngande fiende. Helt annat är det, om man der uppe vid gränsen har en stor ödemark med den ena kvadratmilen efter den andra obebodd — det enda försvaret, som ännu finnes der uppe — än om der anläggas sådana här små stations- och värdshus, der fienden kan frampressa mat och dryck och andra förnödenheter, ty dessa väl i allmänhet fattiga människor, som bo der, kunna väl ändå prestera något. Hvarje ny utgrening af den stora jernvägen kan därför möjligtvis blifva till nytta för en fiende, men deremot af mycket liten eller ingen nytta för staten. Så länge vi stå på den punkt, att vi hvarken hafva fästningar i Norrland eller, hvad värre är, icke hafva manskap, utan allt försvar skall anskaffas på konstlådtt sätt, när det kan behöfvas, så få vi icke förgäta, att hvarje hjälp vi gifva åt Luossavaara, Svappavaara eller något annat enskildt bolag, som ju för öfrigt är i sin fullkomligt lofliga rätt, då de söka göra det bästa i *ekonomiskt* afseende för sin egendom, icke är någon hjälp åt staten. Och när det är fråga om fara för landet, der säger det sig sjelft, att man måste stanna i sin hjälpsamhet för den enskilda företagsamheten. Jag är dock viss om att största delen af eder, mine herrar, säger, att det *icke är* någon fara å färde. Jag vill då påminna om att så lät det både i gamla och i det nya testamentets tider från den sorglösa hopen, och så kommer det kanske också att låta, om man sättes på prof i en nyare: Det är ingen fara. — Jo, *det är fara!* — Och den, som vågar komma och söka bevisa, att någon fara icke förefinnes, den skall jag be taga reda på de sista händelserna i Finland.

Jag skulle finna det vara mycket rätt, om någon i detta ögonblick skulle säga, att detta gjorts till en försvarsfråga, och att det är icke blott en fråga om beviljande af koncession för anläggande af en jernväg mellan Luossavaara och Svappavaara. Jag har sökt också visa, att det finnes ett samband mellan dessa frågor, som icke är oväsentligt. Under sådana förhållanden kan jag ej finna annat, än att, då jag helt och hållet gillar den åsigt, som utaf ett par föregående talare blifvit framsteld, att Riksdagen har att svara ja eller nej och ingenting annat på Kongl. Maj:ts framställning, jag dock vill skilja mig från *dem* derutinnan, att jag ej svarar nej, — utan förenar mig i den form, hvilken herr Sæve föreslagit: »icke för närvarande».

*Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.*
(Forts.)

Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.

(Forts.)

Grefve Hamilton: Jag kan icke dela den åsigten, som den siste ärade talaren i sitt fosterländska anförande uttalat. Jag föreställer mig, att den innebär, att det lämpligaste för vårt land vore, att öfre Norrland finge förblifva en ödemark för att derigenom vara ett värn vid vår östra landgräns. Fosterlandskärleken ligger emellertid för mig icke allenast deruti, att man är beredd till stora offer för att försvara hvarje tum svensk jord, utan också deruti, att man genom arbete och omtanke utvecklar och förkofrar den fäderneärfda torfvan.

Hvad är viktigast för Norrlands försvar? Jo, det rörliga försvaret. Och hvilken fördel vore det icke för detta försvar, om södra Sveriges arbetare, i stället för att utvandra till Amerika, sökte sig utkomst i Norrland! Hvilka fördelar skulle det icke vara för vårt land, om genom Norrlands utveckling skapades nya skatteobjekt, och hvilka fördelar vore det icke, om genom export af de norrländska rikedomarne vår handelsbalans kunde bringas i ett bättre läge och vårt lands ekonomiska bärkraft höjas! Men för att nå detta, måste vi hafva jernvägar i Norrland.

På grund af den uppfattning jag sålunda hyser, kan jag icke annat än biträda utskottets förslag, till hvilket jag yrkar bifall.

Herr Billing: Jag ber om ursäkt, att jag begärt ordet, men jag skall icke begagna mig af detsamma mer än en eller två minuter. Jag har begärt det, därför att jag under diskussionen trott mig hafva funnit, att man möjligen gjort sig skyldig till en missuppfattning. Herr Wijk har yrkat, att utaf den bestämmelse om försling af malm öfver statsbanan Kiruna—riksgränsen, hvilken bestämmelse här finnes inryckt i Kongl. Maj:ts proposition och i statsutskottets utlåtande, skulle uteslutas orden »eller framdeles kan komma att lemnas Luossavaara—Kirunavaara aktiebolag». Jag skall be att få fästa herrarnes uppmärksamhet på hvad ett uteslutande af dessa ord skulle innebära. Stå de orden kvar, har Riksdagen icke på något sätt uttalat sig vare sig för eller emot ytterligare förmåner för ifrågavarande bolag, då står denna fråga fortfarande öppen för pröfning och afgörande. Om deremot Riksdagens Första Kammare utesluter dessa ord, då har Första Kammaren, såvidt på den beror, afgjort den fråga, som bolaget har framställt till Kongl. Maj:t, och hvilken är föremål för jernvägsstyrelsens och sedermera skall blifva föremål för Kongl. Maj:ts pröfning. Jag hemställer nu till herrarne, huruvida det kan vara rätt af Första Kammaren att taga på sig ansvaret för ett afgörande af denna fråga nu, och om det icke är riktigare att lemna denna fråga öppen till vederbörande myndigheters pröfning och afgörande. Detta senare gör man genom att biträda statsutskottets förslag, till hvilket jag för min del anhåller att få yrka bifall.

Friherre Gripenstedt: Blott några ord till svar å herr Billings yttrande. Om man nu lemnar denna fråga öppen och icke säger någonting angående de begärda förbättrade villkoren för Luossavaara—Kirunavaara-bolaget, fruktar jag verkligen för att

man dermed gifvit på hand, att man vill vara med om någon sådan förändring — eller åtminstone kan det tydas derhän.

Jag yrkar fortfarande bifall till herr Wijks förslag.

Herr Wijk: Jag delar fullkomligt den af den siste talaren uttalade uppfattningen, men jag ber att till hvad han anförde få tillägga, att saken för det nya bolaget, hvarom här nu är fråga, derjemte spelar den rol, att det säkerligen icke kan begagna sin koncession, förrän den af Kirunavaara—Luossavaara-bolaget gjorda framställningen, som delvis är beroende på Riksdagens och delvis på Kongl. Maj:ts pröfning, blifvit afgjord. Detta kan återigen icke ske, förrän kostnaderna för den fullbordade linien Kiruna—riksgränsen blifva utredda, och härom kan man icke få kännedom förrän år 1903. Således skall då det nya bolaget till dess sväfva i denna ovisshet. Är man emellertid af den uppfattning, att man här icke vill vara med om några ytterligare förmåner för det gamla bolaget, vet jag icke, hvarför icke Första Kammaran för sin del skulle kunna afgöra frågan i dag lika väl som en annan gång.

Herr Tamm, Hugo: Jag kan icke förstå den uppfattningen, att kammaren skulle kunna afgöra frågan om Loussavaara malmfrakt i dag, då frågan ännu icke är utredd. Man kan ju endast afgöra den på »känn» och förklara, att man icke vill, men icke kunna därför anföras några som helst positiva grunder. Kongl. Maj:t har emellertid tydligt uttalat, att det är för att lemna den öppen för Riksdagen, som dessa ord, som man nu vill utesluta, blifvit insatta.

Det gäller här tvenne saker. Genom att taga bort de af herr Wijk yrkade orden, så inkräktar man på Riksdagens rätt. För det andra gäller det här en fråga, som hittills ansetts ligga och böra ligga endast under Kongl. Maj:ts bepröfvande, nemligen trafikfrågan. Det yttrades också af den gamle lojale ledaren af denna kammars majoritet, när kammaren år 1893 fattade sitt beslut om aflåtande af en skrifvelse i denna fråga, och det blef af honom särskildt understruket, att han gjorde sitt yrkande om en dylik skrifvelses aflåtande utan att på minsta sätt vilja ifrågasätta någon som helst inskränkning uti Kongl. Maj:ts rätt att bestämma om fraktsatserna. Jag vill äfven hemställa till kammaren, hvart det väl skulle leda, om Riksdagen skulle inlåta sig på jernvägens frakttaxor och fraktsatser. Detta skulle faktiskt innebära ett ingripande från Riksdagens sida på ett område, der Kongl. Maj:t hittills varit i oqvad besittning af bestämmanderätten. Det är här icke fråga om att skänka efter något, utan saken gäller: skall man redan nu fatta beslut om Luossavaara frakträttigheter och riskera att derigenom träda såväl Riksdagens som Kongl. Maj:ts rätt alltför nära, då den föredragna frågan gäller Svappavaara koncession och intet annat?

Herr Fränkel: Blott en upplysning! Jag var förberedd på att de herrar, som inom utskottet ville stryka detta vilkor,

*Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.
(Forts).*

Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.
(Forts.)

skulle ställa sig på den ståndpunkten, att det för bolaget skulle möta svårigheter att på de nu af Kongl. Maj:t träffade villkoren taga emot koncessionen. Jag har därför från kompetent håll begärt berättigande att få upplysa om att vederbörande äro tacksamma för att få koncessionen beviljad på de nu omnämnda villkoren, då de räkna på att de som svenska medborgare samt egare af detta malmfält skola af Kongl. Maj:t i detta hänseende blifva behandlade med full rättvisa och lika med andra svenska medborgare.

Rop hördes nu på proposition.

Herr Wijk: Jag skall endast be att få påpeka, att man genom ett bifall till det af mig väckta förslaget visst icke förhindrar, att lindringar kunna komma att medgifvas Luossavaara-Kirunavaara aktiebolag, derest framställningar derom göras, utan derigenom afklippes endast möjligheten af att en dylik lindring skulle kunna ske i den form, att bolaget får frakta ut större quantitet malm framför annat bolag, än hvartill det enligt kontraktet är berättigadt. Deremot kan en lindring, om Riksdagen så finner för godt, medgifvas i den form, att, såsom jag förut uttalat, bolaget får betala ett mindre räntebelopp.

Friherre Gripenstedt: Endast ett par ord med anledning af hvad herr Tamm yttrade, nemligen att vi här icke borde gifva oss in på frågan om frakttaxorna. Detta är ju ock alldeles riktigt. För min del tror jag dock, att det snarare kan anses vara att gifva sig in på frakttaxorna, om man nu gifver på hand, att man vill medgifva ytterligare undantagsfrakter åt Luossavaara-Kirunavaara aktiebolag. Herr Wijks yrkande åter innebär, att vi icke skola befatta oss med sådana undantagsfrakttaxor, utan att de allmänna bestämmelserna böra få gälla.

Sedan öfverläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr vice talmannen, att i afseende på föreliggande utlåtande yrkats: 1:o att hvad utskottet hemställt skulle bifallas; 2:o af herr *Bohnstedt*: att kammaren, med afslag å utskottets hemställan, skulle antaga det förslag, som innefattades i den af honom vid utlåtandet afgifna reservationen; 3:o af herr *Wijk*: att — jemte det i motiveringen uti första stycket å sid. 27 i det tryckta utlåtandet orden »som redan af staten kontraktensligt lemnats — — — trafik» skulle utbytas mot »som redan af staten kontraktensligt lemnats Luossavaara-Kirunavaara aktiebolag» — utskottets hemställan skulle bifallas med den ändring, att slutmeningen »som föredragande departementschefen enligt det vid propositionen fogade statsrådsprotokollet förordat» utbyttes mot »som här ofvan blifvit af statsutskottet angifna»; 4:o af herr *Leman*, att utskottets hemställan skulle bifallas med uteslutande af orden »under de vilkor och förbehåll — — — förordat»; och 5:o af herr *Säve*, att kammaren i anledning af Kongl. Maj:ts förevarande proposition måtte för sin del hemställa,

att koncession å anläggning af jernväg från Kiruna station vid statsbanan emellan Gellivare och riksgränsen vid Svappavaara i Norrbottens län för närvarande icke må bifallas.

Härefter gjorde herr vice talmannen propositioner i enlighet med dessa yrkanden och förklarade sig anse propositionen på bifall till utskottets hemställan vara med öfvervägande ja besvarad.

Votering begärdes, i anledning hvaraf herr vice talmannen upptog hvar och ett af de öfriga fyra yrkandena med hemställan, huruvida kammaren ville antaga detsamma till kontraposition i den förestående voteringen, samt förklarade sig finna de härå afgifna svaren hafva utfallit med öfvervägande ja för deras mening, som ville till kontraposition antaga bifall till det af herr Wijk framställda yrkandet.

Jemväl om kontrapositionens innehåll äskades emellertid votering, i anledning hvaraf, och sedan till kontraposition dervid antagits bifall till herr Säves yrkande, uppsattes, justerades och anslogs en omröstningsproposition af följande lydelse:

Den, som till kontraposition i hufvudvoteringen angående statsutskottets utlåtande n:o 49 antager bifall till herr Wijks yrkande, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har såsom kontraposition i nämnda votering antagits bifall till herr Säves yrkande.

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

Ja — 63;

Nej — 57.

Härefter uppsattes, justerades och anslogs följande omröstningsproposition för hufvudvoteringen:

Den, som bifaller, hvad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande n:o 49, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles herr Wijk under öfverläggningen framställda yrkande.

Angående koncession å anläggning af jernväg från Kiruna till Svappavaara.
(Forts.)

Angående
koncession å
anläggning af
jernväg från
Kiruna till
Svappavaara.

(Forts.)

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

Ja — 47;

Nej — 72.

Som tiden var temligen långt framskriden, beslöt kammaren, på framställning af herr talmannen, att till ett följande sammanträde uppskjuta behandlingen af det återstående, på dagens föredragningslista uppförda ärendet.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet den i början af sammanträdet aflemnade kongl. propositionen.

Justerades sex protokollsutdrag för denna dag.

På framställning af herr talmannen beslöts, att de under dagen första gången bordlagda ärendena skulle sättas främst på föredragningslistan till nästa sammanträde;

hvarjemte kammaren, likaledes på hemställan af herr talmannen, medgaf, att de anslag, som utfärdats till nu pågående sammanträdes fortsättande på aftonen, finge nedtagas.

Kammaren åtskildes kl. 4,25 e. m.

In fidem

A. v. Krusenstjerna.

Fredagen den 19 april.

Kammaren sammanträdde kl. 2,30 e. m.

Justerades protokollet för den 11 i denna månad.

Anmälades och bordlades

sammansatta stats- och lagutskottets utlåtande n:o 2, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse af 1 och 8 §§ i grufvestadgan den 16 maj 1884; äfvensom

lagutskottets utlåtanden:

n:o 40, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i vissa delar af rättegångsbalken, lag om hvad iakttagas skall i afseende å införande af lagen om ändring i vissa delar af rättegångsbalken, lag om ändring i vissa delar af utskönningslagen, lag om beräkning af fatalietid i visst fall samt lag om offentlighet i visst fall vid förhör inför hofrätt; och

n:o 41, i anledning af väckt motion angående införande af vissa bestämmelser rörande sysslomäns förvaltning af konkursgäldenärs egendom.

Upplästes och godkändes lagutskottets förslag till Riksdagens skrivelser till Konungen:

n:o 37, i anledning af väckt motiom om ändrad lydelse af 35 § i förordningen angående inteckning i fast egendom den 16 juni 1875;

n:o 38, i anledning af väckt motion om utarbetande af skärpta lagbestämmelser för uraktlåtenhet att utgifva bidrag till underhåll af oäkta barn;

n:o 39, i anledning af dels väckt motion angående tillägg till § 12 i förordningen om kyrkostämma m. m., dels ock motion angående tillägg till § 16 i förordningen om kommunalstyrelse på landet;

n:o 40, i anledning af väckta motioner om ändring af § 17 i förordningen om kommunalstyrelse på landet samt § 9 i förordningen om kyrkostämman samt kyrkoråd och skolråd;

n:o 41, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ocker; samt

n:o 42, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående förlängning af tiden, under hvilken förordningen den 6 juni 1883 rörande de lappar, som med renar flytta mellan de förenade konungarikena Sverige och Norge, skall vara gällande.

Föredrogos, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran följande den 17 innevarande månad bordlagda ärenden, nemligen statsutskottets utlåtanden n:is 52—55, bevillningsutskottets betänkanden n:is 21 och 26—28, äfvensom lagutskottets utlåtanden n:is 37—39.

Justerades ett protokollsutdrag för denna dag.

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

Kammaren åtskildes kl. 2,42 e. m.

In fidem

A. v. *Krusenstjerna*.