

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1903. Första Kammaren. N:o 30.

Tisdagen den 31 mars.

Kammaren sammanträdde kl. 2,30 e. m.

Justerades protokollet för den 24 i denna månad.

Upplästes ett ingifvet läkareintyg af följande lydelse:

Generaldirektören m. m. *L. Berg*, som lider af *Catarrh. intestinalis*, är t. f. däraf under närmaste dagarne oförmögen till tjänstgöring, hvilket intygas.

Stockholm ³⁰/₃ 1903.

C. Flensburg,
Med. dr.

Anmäldes och bordlades

bevillningsutskottets memorial n:o 35, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut rörande bevillningsutskottets betänkande n:o 31, i anledning af väckt motion om tillägg till 8 och 12 §§ bevillningsförordningen; äfvensom

Första Kammarens tillfälliga utskotts utlåtanden:

n:o 7, angående herr C. P. af Buréns motion, n:o 48, om skrifvelse till Konungen i fråga om införande i folkskolor och elementarläroverk af undervisning i skogsvård;

n:o 8, med anledning af herr Ljungbergs motion, n:o 24, angående skrifvelse till Konungen om vidtagande af kraftiga åtgärder för det unionella försvarsväsendets ordnande m. m.; och

n:o 9, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående ordningen och grunderna för upprättande af förslag till utnämningar och befordringar inom armén.

Vid föredragning af ett från Andra Kammaren ankommet protokollsutdrag, n:o 229, med delgifning af nämnda kammares beslut öfver dess tillfälliga utskotts utlåtande n:o 14, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning i fråga om inlösen och afskrifning af de frälseräntor, hvilkas inlösen ej åligger statsverket, beslöt Första Kammaren hänvisa detta ärende till sitt tillfälliga utskott n:o 1.

Vid föredragning af ett från Andra Kammaren ankommet protokollsutdrag, n:o 239, med delgifning af nämnda kammares beslut öfver dess tillfälliga utskotts utlåtande n:o 19, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Konungen angående anskaffande vid de regementen och lägerplatser, som däraf äro i saknad, af nödiga samlingslokaler jämte bokförråd och skrifmaterialier för de värnpliktige, beslöt Första Kammaren hänvisa detta ärende till sitt tillfälliga utskott n:o 2.

Vid föredragning af ett från Andra Kammaren ankommet protokollsutdrag, n:o 236, med delgifning af nämnda kammares beslut öfver dess tillfälliga utskotts utlåtande n:o 17, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående tillvaratagande af de inhemska häststammarne, beslöt Första Kammaren hänvisa detta ärende till sitt tillfälliga utskott n:o 1.

Vid föredragning af herr *Åkermans* den 28 innevarande månad bordlagda motion, n:o 57, i anledning af Kungl. Maj:ts förslag till lag om utländsk försäkringsanstalts rätt att drifva försäkringsrörelse här i riket, hänvisades denna motion till särskilda utskottet n:o 1.

Föredrogs, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran statsutskottets den 28 innevarande mars bordlagda utlåtande n:o 40.

Föredrogs och företogs punktvis till afgörande statsutskottets den 28 innevarande månad bordlagda memorial n:o 41, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut i vissa frågor rörande anslagen under riksstatens fjärde hufvudtitel.

Punkten 1.

Den föreslagna voteringspropositionen godkändes.

Punkten 2.

Hvad utskottet hemställt bifölls.

Punkterna 3—6.

De föreslagna voteringspropositionerna godkändes.

Vi föredragning af statsutskottets den 28 i denna månad bordlagda memorial n:o 42, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut i vissa frågor rörande anslag under riksstatens åttonde hufvudtitel, godkändes de föreslagna voteringspropositionerna.

Föredrogos, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran statsutskottets den 28 innevarande månad bordlagda utlåtanden n:is 43—47.

Vid föredragning af bevillningsutskottets den 28 i denna månad bordlagda memorial n:o 33, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut rörande bevillningsutskottets betänkande n:o 30, i anledning af väckt motion om högre tull å flytande kolsyra, godkändes den föreslagna voteringspropositionen.

Föredrogos, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran bevillningsutskottets den 28 innevarande mars bordlagda betänkande n:o 34, äfvensom lagutskottets samma dag bordlagda utlåtanden n:is 45 och 46.

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 morgondagens sammanträde.

Kammaren åtskildes kl. 2,55 e. m.

In fidem

A. v. *Krusenstjerna.*

Onsdagen den 1 april.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Herr statsrådet *Berger* aflämnade Kungl. Maj:ts nedannämnda nådiga propositioner till Riksdagen:

1:o) angående försäljning af kronohäktet i Kisa; och

2:o) angående understöd från allmänna indragningsstaten till affidne fängelsedirektören Carl Ludvig Palms fem minderåriga barn.

Vid föredragning af bevillningsutskottets nästlidne dag bordlagda memorial n:o 35, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut rörande bevillningsutskottets betänkande n:o 31, i anledning af väckt motion om tillägg till 8 och 12 §§ bevillningsförordningen, godkändes den föreslagna voteringspropositionen.

Föredrogos, men bordlades ånyo på flere ledamöters begäran Första Kammarens tillfälliga utskotts under gårdagen bordlagda utlåtanden n:is 7—9.

Ang. vissa förmåner för enskilda järnvägsanläggningar. Föredrogos ånyo statsutskottets den 28 och 31 nästlidne mars bordlagda utlåtande n:o 40, angående beviljande af vissa förmåner för enskilda järnvägsanläggningar.

Herr Nordenfalk: Herr grefve och talman! Mine herrar! Vid behandlingen af detta betänkande skall jag tillåta mig att bringa på tal de skyldigheter, som åligga de enskilda järnvägarne i gengäld för de dem tillförsäkrade förmåner. Dessa skyldigheter äro, såsom bekant, uppräknade i de af Kungl. Maj:t gifna koncessionsurkunder; och bland dessa skyldigheter är äfven den att upprätthålla trafiken på banan. Det ligger då nära till hands att fråga sig, huru denna förpliktelse kommer att fullgöras under de förhållanden, som uppstå vid ett fredsbrott. Nu är det så, att de enskilda banorna vanligen taga in kol två eller tre gånger om året; en och annan köper kanske förråd för längre tid på en gång; de åt västkusten belägna banorna taga in sitt kolbehof i mindre partier flera

gångerna om året, emedan de ha så lätt att från Newcastle ganska snart få kollaster i fall af behof. Allt nog, vid ett fredsbrott ställa sig förhållandena så, att banorna ha ganska små kolförråd; och de komma då att, den ena något förr, den andra något senare, men alla inom kort tid nödgas upphöra med sin trafik. Härtill bidrager äfven den omständigheten, att kol, som bekant, är föremål för krigsmaktens rekvisition; och ehuru jag för min del icke vill uttala någon mening därom, huruvida lagen bör så tolkas, att flottan äger rekvirera kol, afsedda för trafik af en järnväg, utan att på samma gång utfärda rekvisition på järnvägen själf, så tyda dock flera tecken på, att flottan anser sig hafva en sådan rätt. Om så är, komma naturligen privatbanornas små kolförråd att taga slut mycket hastigt. En hvar kan ju tänka sig, hvilket inflytande en dylik kalamitet skulle hafva icke endast på krigsrörelserna, utan på hela det ekonomiska lifvet. Sant är, att här blott är fråga om de enskilda järnvägarna; statsbanorna ha, efter hvad jag tror, i detta afseende sört för framtiden, men det enskilda järnbanenätet är ju i utsträckning öfverlägset statsbanornas.

Ang. vissa förmåner för enskilda järnvägsanläggningar.

(Forts.)

För att råda bot å det anmärkta förhållandet anser jag för min del, att i koncessionerna bör stipuleras ovillkorlig skyldighet för de enskilda banorna att hålla i förråd kol exempelvis för ett år och att underkastas en verksam inspektion däröfver, att de ställt sig detta föreläggande till efterrättelse.

Nu är det sant, att man ej kommer långt, om detta åläggande skulle träffa blott de banor, som hädanefter komma till, utan bör det uppenbarligen så ordnas, att äfven nu existerande banor underkastas samma skyldighet. Jag tror emellertid, att en sådan anordning skulle kunna ske utan stort bryderi. Dels vågar jag, med den kännedom jag har om åtskilliga järnvägsförvaltningar, tro, åtminstone hoppas, att flere, särskildt de, hvilka befinna sig i goda ekonomiska omständigheter, skola, på en enkel förfrågan från vederbörande, förklara sig villiga att utan vidare underkasta sig en dylik skyldighet. Men äfven om jag toge miste häri och antaget, att banförvaltningarna i allmänhet lämnade nekande svar, så läser det väl — äfven om kronan ej skulle vilja öfva det tryck på dem, som nog ligger i kronans makt — kunna tänkas åtskilliga sätt att ordna saken, bland andra det, att dessa järnvägsförvaltningar mot billig ränta erhålla statslån till det belopp, hvarmed inventariets värde i följd af detta åläggande skulle stiga, d. v. s. kostnaden för en gång för inköp af ett föreskrifvet förråd.

I sakens nuvarande skick kan jag ej framställa något yrkande, och det torde ock så till vida vara mera likgiltigt, som chefen för civildepartementet är här närvarande och jag icke tviflar om att, därest han finner det förslag, jag framställt, värdt afseende, han kommer att taga frågan i närmare öfvervägande och tillse hvilka åtgärder böra för ändamålets vinnande vidtagas.

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

Vid förnyad föredragning af statsutskottets den 28 och 31 sistlidne månad bordlagda utlåtanden:

n:o 43, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtelse af mark från Muonio kronopark till allmänning åt Enontekis socknemän;

n:o 44, i anledning af väckta motioner om förlängd tid för anmälan om skattefrälseräntors inlösande af statsverket;

n:o 45, i anledning af väckt motion angående inlösningspriset å till statsverket hembudna frälseräntor m. m.; och

n:o 46, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Konungen angående inlösen af de s. k. Trippska frälseräntorna i Hallands län m. m.,

biföll kammaren hvad utskottet i dessa utlåtanden hemställt.

*Anslag till
fortsättning
af statsbane-
byggnaden
från Göteborg
till Skee.*

Föredrogs ånyo statsutskottets den 28 och 31 sistlidne mars bordlagda utlåtande n:o 47, i anledning af ej mindre Kungl. Maj:ts proposition om anvisande af anslag för år 1904 till fortsättning af statsbanebyggnaden från Göteborg öfver Uddevalla till Skee än äfven inom Riksdagen väckta motioner i ämnet.

Herr statsrådet Westring: Herr grefve och talman, mine herrar! Under den tid, som förflutit sedan år 1898, då Riksdagen beslöt anläggande af en statsbana genom Bohuslän, har hvarje Riksdag beviljat anslag för banbyggnadens fortsättande utan annan meningsskiljaktighet än i fråga om det belopp, som borde för året anvisas. 1898 års Riksdag undansköt emellertid ett par frågor rörande banans sträckning; och som arbetena nu så långt framskridit, att man nalkas de punkter, hvarom tvist varit, har det varit nödvändigt att vid denna riksdag påkalla ett definitivt beslut angående de omtvistade sträckningarna.

Det är i fråga om två särskilda delar af banan som olika meningar yppats om den rätta sträckningen. Den ena delen är sträckan närmast norr om Göteborg, där man haft två alternativ, nämligen den västra eller Ytterbylinjen och den östra eller Kungälfslinjen, hvarjämte nu tillkommit ytterligare ett alternativ, nämligen en Ytterbylinje med en bukt åt Kungälf. Då emellertid be-

träffande denna del af banan statsutskottet i allo tillstyrkt Kungl. Maj:ts förslag har jag nu ej anledning att vidare ingå därpå.

Den andra tvistefrågan rör järnvägens sträckning något längre upp mot norr; och de olika alternativen gälla där öster eller väster om sjön Hällungen. Kungl. Maj:t har föreslagit den östra, statsutskottet har däremot förordat den västra sträckningen. Med anledning häraf torde det tillåtas mig att med några ord precisera min ställning till denna fråga.

Det är icke någon synnerligen stor del af banan, det här är fråga om — inalles omkring 24 kilometer. Skillnaden mellan de båda linjerna inträder, söder ifrån räknadt, vid Aurås. Enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle järnvägen därifrån dragas i nordost till Ucklum, där en station skulle anläggas, och vidare i hufvudsakligen nordlig riktning därifrån utmed Hällungens östra strand till Svenshögen, hvarest äfven skulle inrättas en station. Den vestra linjen går från Aurås mera i nordlig riktning utmed hafstrandens fram till Stenungsunds hamnplats och därifrån i nordost till Svenshögen, där den åter möter den östra linjen. Af den redogörelse för ärendets tidigare behandling, som lämnats i mitt anförande till statsrådsprotokollet, finna herrarne, att rörande banans sträckning i denna del under de föregående förhandlingarne rådt mycket växlande meningar. Den första undersökningen af denna sak skedde på initiativ af landstinget, innan fråga ännu var om byggandet af en statsbana. Det genom landstingets försorg upprättade förslaget upptog järnvägens sträckning i hufvudsak sådan, som statsutskottet nu föreslagit densamma, d. v. s. i den västliga sträckningen öfver Stenungsund. Då järnvägsstyrelsen sedan skulle verkställa undersökningar i saken, upprättades för ifrågavarande sträcka alternativa förslag med en linje väster och en öster om Hällungen. I järnvägsstyrelsens utlåtande af år 1896 förordades emellertid den östra linjen, hufvudsakligen med afseende därå, att den blefve blefve billigare och lättare att bygga. I öfverensstämmelse härmed afläts till 1897 års riksdag kunglig proposition, förordande den östra linjen. Vid nämnda riksdag föll emellertid, som bekant, hela järnvägsförslaget. Då frågan sedan åter upptogs år 1898, hade järnvägsstyrelsen i sitt nya förslag af år 1897 gått öfver på den västra linjen. Därtill anslöt sig äfven Kungl. Maj:ts befallningshafvande; och med anledning häraf föreslog Kungl. Maj:t 1898 års Riksdag att besluta denna västra linje. Till Riksdagens beslut skall jag strax återkomma. De skäl, som nu kunna tala för den ena eller andra linjen, finnas i själfva verket tydligt angifna redan då Riksdagen år 1898 fattade sitt beslut. Den västra linjen går genom en trakt med tätare befolkning och rikare på ekonomiska utvecklingsmöjligheter, den går ned till hamnplatsen Stenungsund, hvarigenom den kommer i förbindelse med sjökommunikationerna; den skulle därigenom särskildt för öarne Orusts och Tjörns invånare blifva till väsentlig nytta. Denna linje torde såsom jag i mitt anförande till statsrådsprotokollet yttrat, ur trafiksynpunkt vara att föredraga. Den östra linjen åter går igenom trakter, som nu äro synnerligen vanlottade på kommunikationer.

*Anslag till
fortsättning
af statsbane-
byggnaden
från Göteborg
till Skee.*

(Forts.)

Anslag till
fortsättning
af statsbane-
byggnaden
från Göteborg
till Skee.

(Forts.)

Den västra trakten har ju sina sjöförbindelser, den östra har ingen-
ting motsvarande. Vidare har den östra linjen ansetts äga före-
träde därutinnan att, om denna väljes, man lättare kan få till
stånd de för orten nödiga ansedda bibanorna. Denna omständighet
har till och med ansetts så viktig, att en förutvarande riksdags-
man i Andra Kammaren för Orust och Tjörn förordade den östra
linjen såsom på denna grund mera förmånlig för dessa orter.
Slutligen och framför allt blir den östra linjen något kortare och
afsevärdt mycket billigare. Det synes i själfva verket ha varit det
sista skälet, som var af afgörande betydelse för Riksdagen, då den-
samma år 1898 fattade sitt beslut. Riksdagen återopade därvid
till en början, huru viktigt det i afseende å denna järnväg, som
vore af stor internationell betydelse eller åtminstone kunde väntas
få sådan, måste anses att vidtaga sådana anordningar, att banans
betydelse i sådant hänseende icke äfventyrades. Vidare uttalade
Riksdagen, att de skäl, som anförts för den af Kungl. Maj:t då
föreslagna linjen väster om sjön Stora Hällungen icke innefattade
fullt tillräcklig anledning att belasta kostnadsförslaget med den
ökade utgift af 402,500 kronor, som denna linjes anläggning skulle
föranleda utöfver kostnaden för Uecklumslinjen. Då emellertid
otvifvelaktigt vissa fördelar vore förbundna med den västra linjen,
särskildt för ett stort antal kommuner på Orust och Tjörn, ansåg
Riksdagen fastmera lämpligt, att valet mellan den östra och västra
linjen vid sjön Hällungen tills vidare lämnades öppet, till dess
sig visat, om tillräckligt intresse hos myndigheter eller öfriga ve-
derbörande funnes för beredande af möjligheter för järnvägens
dragande väster om Hällungen utan ökning af statens kostnader.
I öfverensstämmelse härmed beräknades af Riksdagen kostnaden
för järnvägen i dess helhet till 402,500 kronor mindre, än Kongl.
Maj:t beräknat.

Sedan dess har man nu vidtagit utredning i den af Riks-
dagen antydda syftning; man har vänt sig till såväl landstinget
som vederbörande kommuner, men utan att någon utsikt yppats att
från dessa håll erhålla några bidrag utöfver de ganska dryga kost-
nader, landstinget får vidkännas för jordlösen. Detta oaktadt hafva
nu såväl länsstyrelsen som järnvägsstyrelsen fortfarande förordat
den västra linjen; men med hänsyn till Riksdagens nyssnämnda
beslut har jag omöjligt ansett mig kunna biträda denna mening.
Jag vill härvid till en början fästa uppmärksamheten därå, att
Riksdagen lade särskild vikt vid banans internationella natur. Vid
sådant förhållande är det angeläget, att densamma blir så kort
som möjligt. Den östra sträckningen är 764 meter kortare än den
västra; det är ju en mycket liten differens, detta, men någon roll
kan det ju spela. Viktigare är naturligtvis kostnadsfrågan. Vid
de förnyade undersökningar, som verkstälts, har det befunnits, att
kostnaderna för den västra linjen måste ytterligare ökas, så att
den blir icke 402,500 kronor utan 503,000 kronor dyrare — således
en ytterligare skillnad på öfver 100,000 kronor. I själfva verket
är denna kostnadsskillnad, om den ställes i förhållande till kilo-
meterantalet på denna sträcka, ganska betydande. Den östra linjen

är nu beräknad att kosta 75,653 kronor per kilometer och den västra 93,638 kronor per kilometer — således en skillnad af icke mindre än 17,985 kronor per kilometer. Härtill kommer nu, att det befunnits, att järnvägen i dess helhet skulle kosta icke oväsentligt mera än man förut antagit, äfvensom att den statsfinansiella ställningen nu kanske i åtskilligt högre mån än år 1898 bjuder, att den största sparsamhet bör iakttagas.

*Anslag till
fortsättning
af statsbane-
byggnaden
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

Vid dessa nu angifna förhållanden har det, som sagdt, varit mig alldeles omöjligt att tillstyrka Kungl. Maj:t att föreslå Riksdagen frängå dess tidigare beslut, helst då de skäl, som föranledt detta beslut, på sätt jag nyss antydt, otvifvelaktigt vunnit i styrka.

Emellertid vill det nu synas, som om opinionen inom Riksdagen icke desto mindre skulle ha vändt sig till förmån för den västra linjen; och då det ju, på sätt jag redan nämnt, otvifvelaktigt kan i afseende å båda sträckningarna anföras goda skäl, men, såsom jag i mitt anförande till statsrådsprotokollet ock uttalat, den västra linjen synes i trafikhänseende vara förmånligare än den östra, så är det naturligt, att, om Riksdagen nu skulle vilja, med frängående af sitt tidigare beslut, anslå den högre summa, som fordras för den västra linjen, jag icke kan inlägga någon bestämd gensaga däremot.

Herr von Möller: Jag tror att, när Riksdagen år 1898 fattade sitt beslut om byggande af denna bana, hade den nog icke tänkt sig in i alla de eventualiteter, som nu emellertid visat sig. För det första byggde man banan, för att den skulle blifva en internationell trafikled till Norge. Man hade inköpt västkustbanan, och som en mogen frukt däraf kom så bohuslänsbanan till stånd, Jag vågar för min del betvifla, att Riksdagen skulle ha fattat detta beslut, om den verkligen tänkt sig möjligheten af att norrmännen ej skulle vilja bygga den återstående delen af banan. Jag tror, att i tidens fullbordan denna brist kan afhjälpas; men när, veta vi icke — det kan dröja mycket länge.

Den andra eventualiteten, som Riksdagen icke heller tänkt sig, var att, när man beviljade 13,000,000 kronor till järnvägen, man det oaktadt skulle nå upp till en summa af nära 17,000,000 kronor. Under det att Ofotenbanan öfverskred med 39 % den ursprungliga kostnadsberäkningen, är denna järnväg uppe i 29 % öfver det för densamma gjorda förslaget. Jag vill gärna erkänna, att man icke får lasta järnvägsstyrelsen för de stora rusen och de där egendomliga bildningarna i marken m. m. Detta hade möjligen ej kunnat beräknas så noga. Men när man läser betänkandet, ser man ju i alla fall tydligt, huru pass noggrant dessa undersökningar hafva verkställts och huru öfverraskad styrelsen alltid blifvit af hvad som inträffat. Här finnas icke mindre än fyra olika utlåtanden från järnvägsstyrelsen: i det första säger styrelsen raka motsatsen mot hvad den säger i det andra, särskildt beträffande de ifrågasatta sträckningarna af järnvägen. På samma sätt talar den först om huru den kunnat i hufvudsak *godkänna den af landstinget gjorda utstakningen*. I det fjärde utlåtandet säger sty-

*Anslag till
fortsättning
af statsbane-
byggnaden
från Göteborg
till Skee.*

(Forts.)

relsen, att det befunnits nödigt framdraga linjen i en *annan sträckning*, än den år 1896 anlidade undersökningsförrättaren förutsatt, detta på grund af vid senare undersökningar *vunnen erfarenhet* om markens ringa bärighet. Det synes mig dock att, när det gäller sådana undersökningar som dessa, bör man väl hafva rätt att fordra synnerlig noggrannhet. Jag vädjar dock till eder, mine herrar, under hänvisning till de erfarenheter, ni haft från banan Gellivare—Riksgränsen, huru järnvägsstyrelsen där bedref saken. Jag anser äfven att det med de klimatiska förhållanden, som råda i Bohuslän, bort där vara lättare att verkställa en något omsorgsfullare undersökning. Vi skulle då ej funnit oss så obehagligt öfverraskade, som vi nu göra, då vi se oss redan vara uppe i 4,000,000 kronor utöfver det ursprungligen beräknade värdet; och då är ännu icke kostnaden för banans inledande till Göteborg medtagen.

En annan sak, som fördyrar järnvägen, är — hvad som omnämnes på sid. 23 — att man beräknat ett lokomotivaxeltryck af 18 ton i stället för 14 ton, som legat till grund för 1896 års beräkningar. Det är nu en gång en mani, att man skall framföra tågen med stor hastighet och — stora kostnader. Jag kan mycket väl förstå, att järnvägsstyrelsen, som naturligtvis vill bygga järnvägen så förträfflig som möjligt, icke drager sig för utgifterna. Men äfven om banan skall blifva en turistled till Norge, så hade man väl bort hålla sig till hvad en gång beslutits och sålunda, i enlighet med 1896 års grunder, bibehållit det mindre lokomotivaxeltrycket som beräkningsgrund och nöjt sig med en mindre hastighet. Detta har uttalats här många gånger, men hvad Riksdagen säger och hvad som sedermera göres är tyvärr icke alltid detsamma.

Nu begära två motionärer, i denna kammare friherre Klingspor och i Andra Kammaren herr Ödman, att man skall till dessa 17 miljoner, till dessa 29 procent, lägga ännu en half miljon och sålunda komma upp till 33 procent utöfver det ursprungligen beräknade värdet. Till stöd för detta åberopa motionärerna hvad af Kungl. Maj:ts befallningshafvande uttalats därom, att den västra linjens trafikområde är större, att denna linje går genom en folkrikare trakt etc. Riksdagen uttalade ju dock år 1898, att banan borde byggas såsom en internationell trafikled med *minsta möjliga kostnader* för staten. Skulle vi nu bryta mot detta Riksdagens beslut och bevilja hvad motionärerna här ifrågasatt, så må det ursäktas mig att jag anser, att Riksdagens skrifvelse år 1898 skulle för landets ögon te sig såsom ett *prejeriförsök* mot de kommuner, som äro intresserade af den västra linjen. Kungl. Maj:ts befallningshafvande har uti sitt ena utlåtande uttalat och antagit, att dessa kommuner skulle vara villiga att lämna bidrag, och Riksdagen har i sin skrifvelse själf sagt, att den ville lämna frågan öppen för att, därest ortsintresset verkligen vore så stort, det skulle beredas de ifrågavarande kommunerna tillfälle att med sina bidrag nedbringa de väsentligt högre kostnaderna för den västra linjen. Detta hafva emellertid dessa kommuner icke ansett sig

kunna eller vilja göra. Jag anser sålunda, att Riksdagen bör vidhålla sitt beslut och icke öka kostnaderna med ytterligare en half miljon, helst i dessa tider, då några stora öfverskott icke vidare finnas i statskassan, under det att statsutgifterna alltjämt ökas.

Nu äberopas den vinst, som man anser sig kunna få och som skulle ungefär förränta denna halfva miljon. Det talas om en *utredning*. Jag har försökt att komma underfund med denna utredning, men, mina herrar, jag tror i alla fall att man får vara öfverens därom, att densamma upplöser sig i *antaganden*. Riksdagen är icke bortskämd, med den erfarenhet vi förut vunnit; Riksdagen är icke ovan i fråga om lysande *förespeglingar*. Det talades om, när bohuslänsbanan skulle byggas, att landstinget själf skulle vilja bygga den, blott det funnes säkerhet för att icke, om banan blefve lönande, staten begagnade sig af sin i koncessionen betingade rätt att själf öfvertaga densamma. Nu har staten byggt banan, med en kostnad öfverstigande det beräknade beloppet med 4 miljoner, och det beror på det beslut, som Riksdagen nu går att fatta, huruvida denna kostnadsstegring skall ökas till 4½ miljoner.

Mina herrar, är det någon i denna kammare, som verkligen tror, att denna bana skall komma att förränta sig, att den icke skall komma att verka såsom en ökad tyngd i järnvägsbudgeten? Med all respekt för det bohuslänska fisket tror jag dock icke, att man gör så kolossala fiskafängen eller att bohusläningarne äro så flitiga järnvägsresande — ty på turisttrafiken lär man än så länge få vänta — att verkligen inkomsterna från dessa källor skola blifva stora. Jag måste säga, att det är min uppfattning, att när ändå Riksdagen har anslagit 17 miljoner till denna banbyggnad, borde väl bohusläningarna kunna vara nöjda. Det har stätt i landstingets och kommunernas skön att få den andra vägen till stånd, därest de velat, men de hafva ansett sig icke böra eller kunna uppfylla de därför fordrade villkoren.

Jag anser sålunda, att Riksdagen bör vidhålla sitt en gång fattade beslut för att icke i landets ögon framstå såsom den där ville försöka att pruta med och preja några landtkommuner.

På grund af hvad jag nu haft äran anföra, anhåller jag, herr talman, om bifall till det af reservanterna framställda förslaget.

Herr Fränckel: Herr grefve och talman, mina herrar! Då statsutskottet gick att behandla den föreliggande frågan, var det ju alldeles tydligt, att man vid genomläsandet af civilministerns yttrande till statsrådsprotokollet måste finna, att regeringen, då den föreslog den östra linjen, hade ställt sig på den ståndpunkt, som Riksdagen faktiskt 1898 föreskref, och att det således måste vara mycket tyngande skäl, för att statsutskottet i en så viktig fråga som denna skulle tillåta sig att nu tillstyrka Riksdagen något annat, än hvad Kungl. Maj:t på dessa ofvannämnda goda grunder föreslagit. Herrarne hafva nu från statsrådsbanken hört, att de skäl, som föranledt Kungl. Maj:ts regering att äfven nu ställa sig på den gamla ståndpunkten, varit tyngande och att således Kungl.

Anslag till fortsättning af statsbanebyggnaden från Göteborg till Skee.

(Forts.)

*Anslag till
fortsättning
af statsbane-
byggnaden
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

Maj:t nu måste lägga på Riksdagen ansvaret, ifall något annat beslut fattas, men på samma gång tyckes vilja mottaga ett sådant beslut med tillfredsställelse. Jag skall då tillåta mig att här relatera, hvilka åsikter inom utskottet gjort sig gällande, då utskottet nu tillåter sig tillstyrka Riksdagen att taga linjen väster om Hällungen.

Herrarne torde erinra sig, att när Riksdagen hade fattat det lyckliga beslutet att inköpa västkustbanan, gjorde sig den åsikten här gällande, åtminstone inom majoriteten, att en fortsättning af västkustbanan genom Bohuslän, med förhoppning att få denna bana sammanknuten med Norge, fölle såsom en mogen frukt af detta beslut, och Riksdagen beslöt också därefter, att en stambana skulle byggas genom Bohuslän, utgående från Göteborg och tills vidare stannande i Skee för att, som man kan hoppas, framdeles fortsättas till Svinesund. — Riksdagen vidhöll också i sin skrivelse 1898, då de närmare detaljerna för denna bana skulle fastställas, att man i första rummet hade att tillse, att banan behandlades såsom en kontinentalbana, och att man således endast i andra hand finge taga hänsyn till orternas intressen, äfvensom att banan skulle byggas för minsta möjliga kostnad och i så rak linje som möjligt. Denna princip tror jag icke att man i sina hufvuddrag bör öfvergifva, ty det är alldeles gifvet, att hade det varit tanke på att denna bana endast skulle utgöra en lokalbana genom Bohuslän, skulle icke så stora kostnader hafva kunnat af statsmedel på densamma nedläggas. När emellertid vid behandlingen af frågan om de olika sträckningarna framställningar gjordes från orterna om att få linjen förlagd väster om Hällungen, så ville Riksdagen bereda orterna möjlighet att få denna önskan uppfylld och hemställde för den skull hos Kungl. Maj:t, att Kungl. Maj:t ville låta efterhöra, i hvad mån kommunerna vore villiga att bidra till de högre kostnader — enligt då gjord beräkning uppgående till 402,000 kronor — som vore förenade med att taga denna västra linje. En sådan förfrågan har nu blifvit gjord, och kommunerna hafva, såsom herrarne torde hafva af handlingarna funnit, svarat, att de uppoffringar, som kommunerna redan måst ikläda sig därigenom, att de åtagit sig att förse banan med fri jord — enligt uppgift skulle kostnaden därför uppgå för hela länet till cirka 2 miljoner kronor — vore så betydande, att, huru gärna man än önskade linien västerut, dessa kommuner dock icke vore i tillfälle att sträcka sina uppoffringar längre.

Det återstod då att bedöma, huruvida man på dessa bidrags vara eller icke vara borde låta frågan om en linje väster om Hällungen falla, ty faktiskt var, att genom de utredningar och de upplysningar, som vunnits dels genom Kungl. Maj:ts befallningshafvande, dels genom landstingets enhälliga beslut, dels genom de senare tillstyrkanden, som kommit från järnvägsstyrelsen, så talande skäl voro framlagda för en linje väster om Hällungen, att det borde tillses, huruvida icke denna linje borde främst komma i fråga. Ehuru man hade beslutat, att banan skulle blifva statsbana och att den skulle blifva kontinentalbana, fick man väl icke

så uteslutande ställa sig på denna ståndpunkt, att man icke äfven tillsåge, huruvida den lilla omväg af 764 meter, som banans dragande väster om Hällungen betingade, voro af beskaffenhet att på ett högst betydande sätt tillgodose äfven ortsintressena. Jag kan icke tänka mig, att man vid bedömandet af en så viktig fråga som denna icke måste taga hänsyn till att trafiken å den ena linjen efter all sannolikhet kommer 35,000 invånare till godo, under det att trafiken å den andra linjen knappast kommer att tillgodose 7,000 invånare. Jag kan icke tänka mig, att man icke måste taga hänsyn till de siffror, som framkomma i afseende på fördelarne för de stora öarne Orust och Tjörn, hvilka med sitt läge och sitt intensiva landtbruk endast genom den västra linjen kunna få full fördel af banan och eljest icke äro i tillfälle att få någon järnvägskommunikation, såvida man icke i framtiden måste tänka sig någon bibana byggd till den östra linjen. Dessa åsikter hafva också blifvit starkt framhållna i Kungl. Maj:ts befallningshafvandes yttrande i frågan.

Då återstår att afgöra: bör man nu efter de uttalanden, Riksdagen gjorde år 1898, belasta kostnaden för denna bana med ytterligare 503,000 kronor? För min enskilda del måste jag obetingadt besvara denna fråga med ja, då jag nämligen finner, att den stegring i trafiken, som tillföres banan i sin helhet på den västra linjen, obetingadt måste väl förränta detta ökade kapital af 503,000 kronor, som angifver skillnaden i kostnad.

Nu framställer sig slutligen den frågan, som nyss gjordes af en talare: bör man, sedan banan i sin helhet blifvit dyrare, ändock nedlägga detta kapital? Ja, i det fallet tror jag att man skulle kunna säga, att om genom förhållandenas gång banan olyckligtvis har blifvit dyrare, än som först beräknades, så borde detta vara ett ytterligare skäl att tillvarataga så stor trafik som möjligt och sålunda underkasta sig denna ökning i kostnaden, genom hvilken en betydlig stegring i trafiken skulle vinnas för banan. Jag kan icke tänka mig, att den ärade talaren skulle vilja anse att man bör straffa sig själf genom att säga: därför att banan är för dyr, törs jag icke lägga ned det belopp, som kräfves för att om möjligt göra den rentablare.

Man skulle vidare kunna göra sig den frågan, huruvida, då det första kostnadsförslaget visat sig mindre tillförlitligt, det är anledning att antaga, att man kan stanna vid den ifrågavarande siffran af 503,000 kronor såsom ökning. I detta afseende ber jag att få nämna, att det blifvit för utskottet visadt, att de undersökningar, som nu, sedan man vunnit erfarenhet om den svåra jordmånen, skett beträffande såväl den östra som den västra linjen, äro gjorda så grundliga och så exakta, att, enligt de uppgifter man fått från vederbörande befäl, all sannolikhet förefinnes för att detta belopp, så vidt på markens beskaffenhet ankommer, under inga villkor kommer att öfverskridas.

Jag tror således, att man skulle göra denna stambana stor skada för framtiden, om man icke i det ögonblick, som nu är inne, tillsåge, att banan komme att dragas öfver den västra linjen, helst

*Anslag till
fortsättning
af statsbane-
byggnaden
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

Anslag till
fortsättning
af statsbane-
byggnaden
från Göteborg
till Skee.

(Forts.)

därigenom äfven dessa stora orsintressen blefve tillgodosedda. Vid en blick på kartan torde herrarne finna, att dessa stora öar, Orust och Tjörn, få en odisputabelt stor fördel af den ifrågasatta stationen vid Stenungsund. På samma gång måste det vara alldeles klart, att för fiskerinäringen där nere, som naturligtvis icke har att skicka sina produkter endast till bohuslänska kusten, utan äfven måste, för ett rationellt bedrivande, vinna afsättning för sina produkter öfver hela landet, det är af synnerlig vikt att alldeles i närheten af de viktigaste utfartsvägarne hafva en järnvägsstation, från hvilken sedan öfverskottet kan spridas öfver hela landet, till fördel för näringen själf och till fördel för oss alla. Det är dessutom en vunnen erfarenhet, att under sillfisket, då man har fördelen af ett stort fiske, saknaden af en närbelägen landtkommunikation på det högsta gör sig gällande. Detta är ett ytterligare skäl, hvarför Riksdagen, med det intresse den städse visat för denna viktiga näring, nu bör tillse, att banan får ett läge, som i största mått tillgodoser denna näring.

Jag tror mig härmed, herr grefve och talman, hafva anfört de skäl, som gjort att statsutskottet med så betydlig majoritet tillstyrkt Riksdagen att taga linjen väster om Hällungen, och jag ber således att för min del få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr von Möller: Till en början ber jag att få replikera den föregående talaren. Han talade om det »lyckliga» beslutet att inköpa västkustbanan. Emellertid vet han nog att jag anser, att det icke var något vidare lyckligt beslut, hvarigenom staten, med begagnande af den starkares visserligen i koncessionen förbehållna rätt, tog denna järnväg, som en liten provins med stora ansträngningar lyckats skaffa sig. Äfven hvad rentabiliteten beträffar, har beslutet visat sig icke vara så synnerligen lyckligt. Tack vare det slöseri, hvarmed järnvägsstyrelsen alltid far fram, när den fått hand om något, veta herrarne, att västkustban *icke* förräntar sig på sätt ske bort, i trots af den ökade trafiken.

Vidare talades om den västra linjen, och därvid återopades bland annat järnvägsstyrelsens utlåtanden. Jag skall då be att få visa, med hvilken grundlighet denna författar sina utlåtanden. Om herrarne vilja slå upp sid. 6 i betänkandet, skola herrarne finna, hurusom järnvägsstyrelsen där yttrar: »De till fördel för Uecklumslinjen anförda omständigheterna kunde *med fog* anses uppväga de för Stenungslinjen återopade, särskildt som, enligt hvad vid undersökningen inhämtats, Orusts och Tjörns inbyggare *ingalunda hade så stort intresse af den västra linjen*, som man velat låta påskina». Detta var 1896. Påföljande år finna vi, sid. 13, utan någon som helst motivering: »Styrelsens föregående uppfattning i förevarande fråga hade, såsom styrelsen jämväl betonat, grundat sig hufvudsakligen på ett underkännande af det för västra linjen återopade hufvudskälet, Orusts och Tjörns inbyggares intresse. Den omständigheten att ett stort antal inbyggare på Orust och Tjörn under-tecknat de framställningar, som åsyftade att framhäfva den västra linjens företråde framför den östra, ådagalade emellertid, att *intres-*

set för den västra linjen bland öarnes befolkning vore ganska afsevärdt och i intet fall kunde reduceras till en sådan obetydlighet, som styrelsen förut föranledts påstå.»

Man måste medgifva, att det är märkvärdigt, att man kan komma till Riksdagen med ett utlåtande, skrifvet på detta visserligen icke ovanliga, dock väl nonchalanta sätt. Naturligtvis har Konungens befallningshafvande också tillstyrkt den västra sträckningen.

Men icke heller länsstyrelsen kan underlåta att 1897 på sid. 11 i 2 stycket framhålla att »petitionärernas beräkningar på person- och godstrafik från de västligaste delarne af Tjörns härad icke syntes vara fria från öfverdrift, samt uppgiften om att Myckleby socken skulle hafva gagn af en järnvägsstation vid Stenungsund tarfvade den förklaring, att vid tillfällen, då sjön vore tillfrusen, utan att isen, till följd af den starka strömsättningen, kunde med säkerhet befaras, invånarne från nämnda socken skulle vid resor till Göteborg föredraga att fara öfver färjan vid Svanesund, där nästan aldrig islägg hindrade öfverfarten, och vidare landsvägen till Stenungssund framför att resa den mycket längre vägen om Uddevalla. Äfven i dessa petitioner syntes för öfrigt åtskilliga distrikt vara tagna med i beräkningen, som af den föreslagna järnvägen hade ett mycket obetydligt intresse».

Där se herrarne, att petitionärerna åtminstone icke sparat på ord eller sparat på färg.

I sitt utlåtande 1899, sid. 19, uttalar sig Konungens befallningshafvande sålunda, att »det syntes föreligga en möjlighet, att, därest genom en ny undersökning utredning vunnes därom, att kostnaderna för banans sträckning öfver Ytterby och väster om sjön Hällungen i afsevärd grad kunde nedbringas under de af järnvägsstyrelsen beräknade belopp, bidrag till banbyggnaden vore att förvänta från Lundby, Ödsmåls och Norums socknar, och likaledes vore det väl möjligt, att i sådant fall efter den nya undersökningen äfven andra kommuner skulle vara villiga att anslå medel till banbyggnaden».

Sålunda antog Konungens befallningshafvande, liksom Riksdagen 1898, att kommunerna skulle lämna bidrag, men det hafva de icke gjort.

Den talare, som före mig hade ordet, sade, att man icke skulle straffa sig själf därför, att banan blefve så dyr, genom att tveka att nedlägga denna halfva miljon, som ställdes i utsikt att blifva rentabel, i stället för att gå den östra vägen, som icke skulle inbringa någonting. Jag tillåter mig då fråga: skulle, då den östra linjen kommer fram till stationen vid Aurås, som ligger 8 à 9 km. från Stenungsund, hela den trafik, som är att vänta från dessa trakter Orust och Tjörn, som ju tyckas vara ett sant Gosen — skulle hela denna trafik icke komma att söka sig fram till järnvägen vid Aurås? Skulle dessa människor, som där bo, komma att »straffa sig själfva», så att de icke ville använda banan, ifall den erhöile den östra sträckningen? Naturligtvis vore det bekvämare för fiskarena att få järn-

Anslag till
fortsättning
af statsbane-
byggnaden
från Göteborg
till Skee.

(Forts.)

Anslag till
fortsättning
af statsbane-
byggnaden
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)

vägen till Stenungsund, men vi hafva väl äfven andra hänsyn att taga än till ortsintressen.

Herrar bohusläningar borde, synes det mig, vara tacksamma för hvad de redan fått. Trafiken *måste* ju söka sig fram till järnvägen och den del af godstrafiken, som icke tål högre fraktkostnader, skall naturligtvis i hvarje fall välja den billigare vägen, sjövägen. Jag kan således icke finna, att de där förespeglningarna hålla streck. Kan verkligen statsutskottet och Konungens befallningshafvande — kunna bohusläningarna själva garantera, att detta företag med de 503,000 kronorna blir rentabelt? Jag tror det icke. Jag har blott *antaganden*, och jag ser denna famösa järnvägsstyrelsens utlåtanden, som gå stick i stäf mot hvarandra. De ha icke lyckats öfvertyga mig, och jag anser följaktligen, att Riksdagen bör vidhålla sitt en gång fattade beslut, när icke mer öfvertygande skäl framkommit, än hvad här förebragts.

Jag vidhåller således mitt yrkande på bifall till reservationen,

Herr Lithander: Då jag äger någon kännedom om förhållandena i den landsända, hvars järnvägsintressen det nu gäller, och då jag följaktligen ingalunda kan dela de åsikter, som blifvit uttalade af den ärade talaren på hallandsbanken, anhåller jag att få yttra några ord.

Vid bedömandet af två föreslagna olika sträckningar af en järnväg med så stor betydelse som den bohuslänska längdbanan har, torde icke den synpunkten, om banan blir 2 à 3 minuter längre, och icke heller den, om anläggningskostnaden med ett begränsadt belopp ökas, böra blifva den bestämmande. Däremot synes det mig alldeles naturligt, att den synpunkten, huruvida den västra linjen är af större gagn för länet och för de näringar, som bedrifvas i orten, och om vid densamma är större utsikt fästad om betydligare såväl persontrafik som godstransport, så att den följaktligen för all framtid kan medföra större rendemang af den nedlagda byggnadskostnaden — att, säger jag, den synpunkten naturligtvis bör vara den bestämmande.

De olika sträckningarna af banan, öster eller väster om stora Hällungen, kunna ju vara jämförliga med hvarandra i öfrigt, men så är icke förhållandet i afseende på trafikutsikterna och icke heller med afseende på det gagn, som banan skulle medföra för den bohuslänska skärgården, ty genom den västra sträckningen, får banan en anknypningspunkt vid Stenungssund, som kan bereda järnvägen förbindelse, norr och söder ut, med de tvenne betydande öarna Orust och Tjörn. För hvar och en, som känner förhållandena, är det naturligt, att den sträckningen måste äga ett afgjordt företräde. I jämförelse med dessa fördelar betyder det sannerligen ingenting, om en tid af 2 à 3 minuter förspilles, icke heller om byggnadskostnaden blir 503,000 kr. dyrare. Det är alldeles naturligt, att en anknypningspunkt till dessa stora öar, för båda sjöledes och för den ena landvägen öfver Stenungsön, som endast genom ett smalt sund, en naturligt kanal, är skild från fastlandet, skall tillföra banan ofantligt stor trafik, som icke skulle komma den till godo, ifall den ginge

öster om Stora Hällungen, med mindre en bibana byggdes. Och om också en sådan bibana skulle hafva utsikt att blifva byggd, skulle det i alla fall förekomma olägenheter, emedan omlastning måste ske. Det är ju gifvet att, om man bedömer en sådan sak endast efter såsom omständigheterna te sig för dagen, man ju möjligen kan fundera äfven på den östra sträckningen, men det har dock större betydelse för saken, hvilken sträckning som i all framtid kan ernå det bästa ekonomiska resultatet. Jag tror, att det skulle kunna betraktas såsom en stor kortsynthet, ifall man bestämde sig för den östra sträckningen.

Den ärade talaren på Hallandsbänken har åberopat hvad som förut förefallit i denna fråga. Det kan ju vara af intresse, men det hör till frågans utredning; och har man genom dessa olika pröfningar nu kommit till ett beslut, som omfattas med det varma intresse, som kommit den västra sträckningen till del, tycker jag icke, att man får anföra det såsom ett skäl för afslag utan tvärtom.

Jag ber därför att få yrka bifall till statsutskottets förslag.

Sedan överläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr talmannen, att i afseende på förevarande utlåtande yrkats, dels att hvad utskottet hemställt skulle bifallas, dels ock att kammaren skulle afslå utskottets hemställan och antaga det förslag, som innefattades i den vid utlåtandet afgifna reservation.

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

Föredrogs änyo bevillningsutskottets den 28 och 31 nästlidne månad bordlagda betänkande n:o 34, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition i anledning af en å internationell konferens i Bryssel den 5 mars 1902 antagen konvention angående beskattningen af socker.

Ang. beskattningen af socker.

Herr Hammarström: Att ifrågasätta lämpligheten af en åtgärd, som Kungl. Maj:t föreslagit och bevillningsutskottet enhälligt tillstyrkt, kan ju måhända synas förmätet. Om jag emellertid det oaktadt vågat begära ordet i sådant syfte, har det skett icke i förhoppning att kunna inverka på kammarens beslut i frågan, utan därför att jag deltagit i ett uttalande i frågan på ett tidigare skede, ett uttalande, som går i annan riktning än utskottets föreliggande betänkande. Jag har nämligen varit med om kommerskollegii och generaltullstyrelsens beslut att afstyrka Sveriges anslutning till ifrågavarande konvention, och jag har icke af de skäl, som sedermera anförts, vare sig uti det vid den kungl. propositionen fogade statsrådsprotokollet eller i utskottets betänkande, funnit anledning att frångå den mening jag varit med om att i ämbetsverkens utlåtande uttala.

Nämnda ämbetsverk hafva såsom allmänt omdöme angående ifrågavarande konvention anført, att de ansåge konventionens

Ang. beskatt-
ningen
af socker.
(Forts)

ratificerande för Sveriges del under nuvarande förhållanden icke kunna antagas innebära fördel för landet men väl kunna medföra vissa och ganska afsevärda olägenheter».

Nu kan man ju visserligen, då fråga är om anslutning till en mellanfolklig öfverenskommelse, ställa sig på den ståndpunkten, att det icke är uteslutande den direkta nyttan, som skall tillmätas afgörande betydelse. Det torde dock kanske vara mera sällan en sådan synpunkt kan tillämpas i fråga om ekonomiska förhållanden. Härmed må emellertid vara huru som helst, skäl af antydda beskaffenhet torde icke kunna åberopas i denna fråga. Det är ju sant, att förhållandena på den allmänna sockermarknaden under senare tid lämnat mycket öfrigt att önska, men de skäl, som från sådana förhållanden skulle kunna hämtas för anslutning till konventionen, torde väl näppeligen äga tillämplighet på Sverige. Lika som man icke funnit, att dessa förhållanden afsevärdt inverkat på den svenska sockermarknaden, lärer väl undanröjandet af de antydda olägenheterna icke bero på huruvida Sverige ansluter sig till konventionen eller icke. Enligt konventionens 12:te artikel kan den träda i kraft, allenast de fördragsslutande stater, som äro sockerexporterande, ratificera densamma. Det är väl ock i anslutning till detta stadgande den kungl. propositionen i ingressen upplyser, att just dessa sockerexporterande stater antingen ratificerat eller stode i begrepp att ratificera konventionen. Däremot är icke nämndt, huruvida de icke sockerexporterande, vid konferensen representerade stater, som stå i paritet med Sverige, nämligen Italien och Spanien, inom bestämd tid ratificerat eller icke ratificerat konventionen.

Jag utgår således därifrån, att man är berättigad att uteslutande betrakta frågan från den direkta nyttans synpunkt, d. v. s. med andra ord, man torde böra tillse, å ena sidan hvilken eller hvilka fördelar, och å andra sidan, hvilka med de i konventionen stadgade förpliktelser möjligen förenade olägenheter kunna komma att vara för handen. Hvad olägenheterna beträffar, så vidt de under frågans föregående behandling blifvit berörda, skall jag nu frånse öfriga möjligheter i detta hänseende och endast fästa mig vid en, nämligen den, som hänför sig till 4:e artikeln. Ämbetsverken hafva i afseende å denna artikel, som stadgar förbindelse för de makter, hvilka ansluta sig till konventionen, att belägga premieradt utländskt socker med straffull, fäst uppmärksamheten på att ett af Sveriges grannländer — hvilket, ser man af utskottets betänkande, pag. 20 — oaktadt traktatsenliga bestämmelser därom saknas, behandlat Sverige såsom mest gynnad nation. Nu skulle man kunna befara möjligheten af att, därest Sverige på grund af anslutning till konventionen nödgades åsätta straffull gentemot detta lands möjliga export hit, ett sådant tillvägagående skulle kunna föranleda repressalier från nämnda land. Jag kan icke finna, att vare sig i föredragande departementschefens yttrande till statsrådsprotokollet eller i bevillningsutskottets betänkande denna farhåga bestämdt gendrifvits. Man förutsätter, att ett gemensamt uppräddande från de fördragsslutande makternas sida skall

imponera. Det är ju möjligt, men det torde dock icke vara säkert. Jag vill härvid fästa uppmärksamheten på det förhållandet, att i Sverige sockertullen dock redan är så pass hög, att de öfriga fördragsslutande staternas sockertullar — sådana dessa i följd af konventionen skulle komma att gestalta sig — äfven med tillägg af eventuell strafftull sannolikt icke komme att öfverstiga den nuvarande svenska. Men detta oaktadt vill man, att Sverige skall enligt artikel 4 öka sin ordinarie tullsats med strafftullens belopp. Det förefaller under sådana förhållanden alls icke osannolikt att, därest repressalier komme att utöfvas mot något land, det blefve Sverige, som läge närmast till hands.

Ser man å andra sidan efter, hvilka fördelar konventionen för oss skulle medföra, bör man erinra sig och särskildt fästa afseende därvid, att Sverige än så länge är ett icke sockerexporterande land. Börjar Sverige exportera socker, hvilket utskottet på goda grunder betvivlar komma att ske, ställer sig saken helt annorlunda. Då lär vi blifva nödvändigt att ansluta sig till konventionen, och hinder för en sådan anslutning på för öfriga sockerexporterande länder gällande villkor kan väl knappast tänkas kunna förekomma. Men under nuvarande förhållanden, då Sverige producerar socker endast för egen konsumtion, hvilka skulle väl då fördelarne vara af anslutning till konventionen? Ämbetsverken hafva icke kunnat konstatera någon sådan fördel. I sitt anförande till statsrådsprotokollet säger föredragande departementschefen i det ämnet: »Vid bedömandet af konventionen får dock icke förbises, att, äfven om densamma ej kan för Sverige medföra någon strax förnimbar fördel, nu rådande exportförhållanden dock kunna föranleda olägenheter, som göra Sveriges anslutning till konventionen önskvärd. Under senare åren har sockrets exportpris bestämts ej blott af naturliga produktionsförhållanden, utan äfven och till ej ringa grad genom konstlade medel, såsom exportpremier och fabrikskarteller, på hvilka vårt land ej ensamt kan öfva något inflytande.» Detta senare är ju sant, men hafva dessa förhållanden utöfvat något afsevärdt inflytande på den svenska sockermarknaden? Sådant har man åtminstone icke hört uppgifvas förut. Vid sådant förhållande är icke rätt klart, hvilken förmånlig verkan anslutningen skulle kunna medföra.

I fortsättningen af departementschefens yttrande anföres liksom äfven i utskottets betänkande, att fördelen skulle ligga i den större lättheten att gentemot nyss åsyftade land införa differentiantull. Högre tull är den enda utväg konventionen kan hänvisa till såsom skydd för olägenheterna. Men hvarför just differentiantull? Det förstår jag icke. Då Sverige för närvarande kan, utan hinder af sina handelsfördrag, införa generella, mot hvarje land gällande tullförhöjningar, om sådana behövas, torde det icke vara eftersträfvansvärdt att införa differentiantullar. Man behöfver — tror jag — icke häller befara, att en sådan generell tullförhöjning på något sätt skulle inverka ofördelaktigt för konsumtionen, ty för närvarande stå vi i detta hänseende tämligen oberoende af utlandet. Således förstår jag icke, hvad man egentligen för Sveriges del vill vinna

Ang. beskattningen af socker.
(Forts.)

Ang. beskattningen af socker.
(Forts.)

genom anslutning till konventionen, och då möjligheten att konventionens biträdande kan medföra olägenheter väl torde få anses icke alldeles utesluten, kan jag icke underlåta att yrka afslag å utskottets hemställan och å den kungliga propositionen.

Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena Lagerheim: Med anledning af den siste ärade talarens anmärkingar i vissa punkter ber jag att få lämna ett par upplysningar. Den första gäller det förhållande, att af de makter, som deltagit i Brysselkonferensen utom dem, hvilka talaren betecknade såsom sockerexporterande, har redan Italien, till och med omedelbart vid ratifikationsfristens utlöpande, ratificerat konventionen. Österrike-Ungerns ratifikation hade likaledes ägt rum, innan Kungl. Maj:ts proposition kom på kamrarnas bord, men då det icke skett, innan propositionen inför Kungl. Maj:t föredrogs, kunde det i anförandet till statsrådsprotokollet icke omnämnas såsom ett *fullbordadt* faktum.

Samtliga sockerexporterande länder jämte Italien hafva således redan ratificerat konventionen. Återstå sålunda bland de i konferensen deltagande makterna blott Sverige och Spanien, hvilket sistnämnda land satt sig i efterhand och särskildt begärt att få del af det beslut, Sverige komme att fatta.

Den siste talaren berörde en omständighet, som enligt hans förmenande skulle medföra en direkt olägenhet för Sverige, om konventionen för dess del komme att biträdas. Han antydde, att vårt förhållande till ett främmande land skulle kunna tänkas blifva på ett ogynnsamt sätt påverkad därigenom, att Sverige eventuellt på grund af konventionens bestämmelser blefve förpliktadt att gentemot detta land införa differentiantull. Jag tvekar icke att nämna detta lands namn, ehuru jag förstär den grannligheten, på grund hvaraf talaren ansåg sig icke böra göra det. Det är Ryssland. Ryssland har en sockerbeskattning, som enligt de sockerproducerande ländernas uppfattning innebär ett premiesystem. Detta har från rysk sida mer eller mindre bestämdt blifvit bestridt, och åtskillig skriftväxling har härom ägt rum. Likaledes har skriftväxling mellan makterna förekommit därom, huruvida tillförsäkrandet åt ett land af behandling såsom mest gynnad nation skulle utgöra hinder att mot detsamma, därest det genom sin sockerbeskattning premierar den egna produktionen, tillämpa en särskild afgift eller differentiantull. Denna fråga har varit utförligt behandlad, och särskildt föreligger en engelsk blå bok i ämnet, till hvilken jag kan hänvisa dem, som äro intresserade att erhålla närmare kännedom, och hvilken jag gärna skall hålla till deras förfogande.

Hufvudfrågan är nu, huruvida det ryska systemet för beskattning af socker är ett verkligt premieringssystem och huruvida det i sådant fall skulle kunna, i händelse af Sveriges anslutning till konventionen, föranleda något slags åtgärd från vår sida. (I förbigående vill jag påpeka det förhållande, att export från Ryssland eller import hit därifrån af socker mig veterligen icke äger rum.) Under senaste tid har emellertid frågan, huruvida icke Ryssland för undgående af repressalier — icke från oss, ty det har ej afsetts

utan från andra länder, till hvilka det verkligen utfört socker — borde vidtaga ändring i sin sockerlagstiftning, blifvit bragt å bane. Redan i februari månad framlades nämligen i ryska riksrådet af finansministern ett lagförslag, som går ut på att bringa den ryska sockerproduktionen i riktigt förhållande till den inländska marknadens behof. Afsikten synes vara, att genom nya bestämmelser upphäfvå möjligheten och behofvet af att exportera socker och därigenom undgå de eventuella svårigheter och konflikter med främmande makter, som skulle ligga i differentialtullars införande å deras sida.

Ang. beskattningen af socker.
(Forts.)

Vid sådant förhållande hoppas jag, att kammaren skall med mig finna de af den siste talaren påpekade betänkligheterna i afseende å vår anslutning till konventionen hafva förfallit. Besvaret af framställda anmärkningar i öfrigt lämnar jag åt bevillningsutskottets ärade ordförande, antagande att han, om han finner det behöfligt, skall bättre än jag kunna bemöta dem.

Herr Cavalli: Det har inom utskottet rådt någon tvekan, huruvida utskottet borde tillstyrka Riksdagen att godkänna den proposition, hvarom det nu är fråga. Utskottet har dock efter tämligen långa öfverläggningar och efter inforande af fullständiga upplysningar trots sig finna, att öfvervägande skäl tala för ett bifall till den kungl. propositionen, då Sverige kommit att blifva vid konferensen representeradt och då Sveriges intressen blifvit där med stor skicklighet bevakade. Jag torde väl därför kunna inskränka mig å utskottets vägnar till detta uttalande, allra helst som de erinringar, hvilka af ämbetsverken blifvit gjorda, fullständigt besvarats. Jag hemställer därför om bifall till utskottets hemställan, men jag tillåter mig på samma gång hemställa, efter samråd med mina kamrater inom utskottet från denna kammare, att några få ord i motiveringen måtte få utgå. Jag anhåller alltså om proposition på att de ord i motiveringen, som börja längst ned på sidan 20 med: »Någon med» . . . och sluta på sidan 21 med »mest gynnad nation» måtte få utgå.

Efter det öfverläggningen ansetts härmed slutad, yttrade herr talmannen, att beträffande föreliggande betänkande yrkats, dels, af herr *Cavalli*, att utskottets hemställan skulle bifallas med utslutande ur motiveringen af den å sidorna 20 och 21 i det tryckta betänkandet förekommande punkt, som började med orden »Någon med» och slutade med orden »mest gynnade nation», dels ock att utskottets hemställan måtte afslås.

Härefter gjordes proposition på bifall till utskottets hemställan samt vidare propositioner jämlikt nyssnämnda båda yrkanden, och förklarades propositionen på godkännande af herr *Cavallis* yrkande vara med öfvervägande ja besvarad.

Vid förnyad föredragning af lagutskottets den 28 och 31 nästlidne mars bordlagda utlåtanden:

n:o 45, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående folkskoleväsendet i Stockholm, och

n:o 46, i anledning af väckt motion angående ändrade bestämmelser om sammanträffande af brott m. m.

biföll kammaren hvad utskottet i dessa utlåtanden hemställt.

Vid förnyad föredragning af Första Kammarens tillfälliga utskotts den 27 och 28 sistlidne månad bordlagda utlåtande n:o 6, med anledning af de af herrar S. Söderberg och A. Olsson i Mårdäng väckta motioner om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående åtgärder mot de olägenheter, som förorsakas genom vissa slag af fabriksdrift, biföll kammaren hvad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Föredrogos och hänvisades till statsutskottet de under sammanträdet afämnade kungl. propositionerna.

Justerades sex protokollsutdrag för denna dag.

Herr vice talmannen erhöll på begäran ordet och yttrade: Jag tillåter mig hemställa, att andra tillfälliga utskottets utlåtande n:o 8, med anledning af herr Ljungbergs motion, n:o 24, angående skrifvelse till Konungen om vidtagande af kraftiga åtgärder för det unionella försvarsväsendets ordnande m. m., måtte uppföras sist på föredragningslistan för det plenum, som infaller den 22 april.

Härtill lämnade kammaren sitt bifall.

Kammaren åtskildes kl. 12,44 e. m.

In fidem

A. v. Krusenstjerna.
