

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1904. Andra Kammaren. N:o 59.

Onsdagen den 11 maj.

Kl. 7 e. m.

Fortsattes det på förmiddagen började sammanträdet.

§ 1.

Herr talmannen anmälde till fortsatt handläggning statsutskottets utlåtande, n:o 107, i anledning af väckta förslag om anvisande af anslag för verkställande af undersökningar rörande den så kallade inlandsbanan m. m., och lämnades därvid, enligt förut skedd anteckning, ordet till

Om anslag för verkställande af undersökningar rörande den så kallade inlandsbanan m. m.

Herr Hammarskjöld, som yttrade: Herr talman, mina herrar! Den siste talaren i förmiddags började sitt anförande med att säga, att han icke skulle tala om den norra delen af linjen, ifrån Sveg och norrut, utan endast om den södra. Jag skall göra tvärtom; jag skall börja med att säga, att jag icke skall tala om den södra, utan blott om den norra delen.

En talare på bohuslänsbänken talade mycket varmt för detta stora företag och förklarade, att han ansåg, att alla goda krafter borde förena sig om att befrämja ett så stort mål som detta. Ja, sannerligen är detta ett mycket stort mål; så stort, att när jag först hörde ordet: *inlandsbanan* och började få klart för mig, hvad som menades därmed — en järnvägslinje genom inre Lappland — jag tog det blott för ett ganska löst hugskott, som det icke kunde bli fråga om att realisera, åtminstone i min lifstid, och nu har jag dock fått vara med om, att anslag till en *undersökning* af saken begäres af Riksdagen. Men hvad kostar en sådan järnväg? Om jag har läst rätt, är afståndet från Sveg till banans ändpunkt vid Näsberg å Gellivarebanan 1,010 kilometer, nämligen 550 kilometer mellan Sveg och Ströms vattudal och 560 kilometer därifrån och till Näsberg. Jag vet icke hvad det kostar att bygga järnvägar där uppe, men jag föreställer mig, att, om jag säger 80,000 kronor per kilometer, jag icke säger för mycket, utan snarare för litet. En järnväg på 1,010 kilometer skulle således efter denna beräkning kosta ungefär 81 miljoner kronor, och det är ju en liten nått summa. Nog behöfver man tänka sig för, innan man beslutar ett

Om anslag för verkställande af undersökningar rörande den så kallade inlandsbanan m. m. (Forts.)

företag, som kostar 81 miljoner kronor och beträffande hvilket man nog icke får förundra sig öfver om kostnaderna för detsamma skulle stiga till 100 miljoner kronor. Hvad skall man då göra med denna järnväg? Det är två skäl man anför för densamma. Först och främst har man talat om de *strategiska* skälen, och det var nog dessa, som först framkallade tanken på inlandsbanan. Jag skall kanske yttra mig om dessa strategiska skäl något längre fram. Det andra skälet är, att det finnes så stora *utvecklingsmöjligheter* i Norrland, och dem skall man taga vara på; banan skulle således vara af stor ekonomisk och kulturell betydelse. Ja, nog finnes det utvecklingsmöjligheter i Norrland, därpå tviflar jag icke, men om dessa ligga i *inre Lappland*, därom är jag icke lika säker. Nog tror jag, att alla äro öfverens därom, att persontrafiken skulle blifva, minst sagdt, minimal, så att staten icke komme att få nämnvärda inkomster af denna. Hvad skulle man då frakta på denna bana? Skulle man frakta jordbruksalster? Det har sagts, att i det inre af Lappland skall man icke tala om jordbruk, åtminstone icke om något större jordbruk, som kan tänkas i afsevärd mån åstadkomma några exportprodukter. Så vidt jag vet, finnes icke heller i dessa delar af landet några kända större malmfyndigheter. Men det finnes skog, påstås det, och det säges, att skogen ligger och ruttnar ned. Det grofva timret kan man visserligen flotta ned, men det andra ruttnar ned och förfäres. Ja, det är möjligt och troligt; men är det tillräckligt för att betala driftkostnaderna och ränta på ett sådant kapital? Min vissa öfvertygelse är, att, om denna järnväg skulle komma till stånd, den icke på lång tid skulle betala ens driftkostnaden. Då har staten lagt ned, låtom oss säga minst 80 miljoner kronor där uppe, den får betala för att trafikera denna järnväg och den får betala räntor till utlandet på de lånta penningarne. Är *det* en affär, som det, ännu åtminstone, är skäl att tänka på? Jag skall dock erkänna, att med afseende å den sydliga delen af banan, den del, som går genom Jämtland eller åtminstone den del, som går genom mellersta Jämtland, det finnes större möjlighet att densamma skall kunna blifva någorlunda räntabel, men därifrån och upp till Gellivarebanan är ett långt stycke.

Man har vidare talat mycket om de strategiska skälen, och för Första Kammaren är det nog dessa skäl, som äro de hufvudsakligaste; jag tror, att man där tänker mindre på de ekonomiska. Blott man får denna inlandsbana, anser man landet räddadt. Mig förefaller det emellertid litet egendomligt, att, när man tänker sig ett fientligt infall, man alltid tänker sig, att det skall komma öfver *Tornéå*. Men om en eventuell fiende skulle spela oss det sprattet att stiga i land t. ex. vid Sundsvall, hvad ha vi då för glädje af inlandsbanan? Måne icke dessa många miljoner skulle kunna användas till att kraftigare stärka landets försvar på annat sätt? Vi måste ju åtaga oss så stora bördor för det lefvande försvaret; skola vi då dränka så många miljoner i Lapplands ödemarker? Nej, mina herrar, det kan ju hända, att den dag kommer, då denna inlandsbana visar sig icke blott möjlig att åstadkomma, utan äfven behöflig. Jag skall icke förklara

det otänkbart eller omöjligt, ty intet är otänkbart i den vägen, men jag tror, att det *dröjer* ganska länge ännu, att vi hafva *mycket* god tid att tänka på saken. Jag anser, att frågan är alldeles för tidigt väckt, och att det icke gör det ringaste, om vi för närvarande skrinlägga den.

Jag vill nu icke säga, att det belopp af 130,000 kronor, som nu begäres, är så stort, att vi blott för att bespara detta skulle afslå framställningen, utan skälet är, såsom jag nyss sade, att frågan är för tidigt väckt. Om vi låta den ligga till sig, kan det bli så många nya uppslag och så många nya förhållanden kunna tillkomma, att det dock kan vara skäl att se till, att icke detta belopp lägges ned där uppe i onödan. Om nu emellertid båda kamrarne bevilja detta belopp, hvilket jag visst icke anser omöjligt, och således denna undersökning blir gjord, hvad blir då resultatet? Jo, säger man, vi skola väl inpränta i Riksdagen och i allmänheten, att man därmed *icke* har gifvit på hand, att man skall bygga en järnväg där uppe, utan man vill se, om *det är möjligt* att bygga en sådan och hvad den skulle kosta, och *om* vi skola bygga banan, skola vi gå *sakta*, *mycket* sakta framåt. Då skulle jag vilja veta, af hvilken strategisk betydelse banan blir. Skall den hafva någon sådan, borde den väl påskyndas, så att vi komma dit upp, innan det blir för sent. Men skola vi bygga mycket sakta och hålla på i 10 å 20 år, innan banan blir färdig, då blir också dess strategiska betydelse minimal.

Herr talman, det blir nog flere, som komma att tala i denna fråga och upptaga tiden. Jag skall icke fortsätta längre, utan jag skall sluta med att yrka afslag å såväl Kungl. Maj:ts förslag som utskottets hemställan.

Herr Nordström i Stockholm: Herr talman, mina herrar! Den fråga, som vi här i dag behandla, har mycket länge varit föremål för funderingar och tankar inom landets olika delar. Det är icke någon ny fråga, utan en fråga, som under en följd af år har hållit på att sakta arbeta sig fram. Jag menar härvidlag icke allenast den öfre delen af den nu för undersökning ifrågasatta sträckningen, utan *hela* denna inlandsbana. Man har hållit sammanträden, man har skickat deputationer och man har samlat penningar för undersökningar på olika punkter af den långa sträckan. Länsstyrelserna uti flera af de län, hvarigenom banan är afsedd att framgå, ha inkommit med framställningar om företagande af undersökningar för banan. Enskilde män i orterna omkring den södra delen af banan ha sammanskjutit penningar och låtit verkställa en ganska vidlyftig förberedande okulär besiktning ifrån Bohuslän upp till Malung i Dalarna. Vid denna okulära besiktning hafva flera olika bansträckningar uppgåtts och undersökts. Det har äfven inom Jämtlands bygder på enskildt initiativ gjorts förberedande undersökningar, och staten har förlidne sommar låtit göra en förberedande okulär besiktning ifrån Näsberg på Gellivarebanan ned till Ströms vattudal i Jämtland. Tanken på inlandsbanan är alltså någonting, som ligger och jäser inom folket i olika trakter af Sverige, och man börjar tro

Om anslag
för
verkställande
af under-
sökningar
rörande den
så kallade
inlandsbanan
m. m.

(Forts.)

Om anslag på banan. Man bör emellertid *veta*, hvad det är, som man talar om. »Utredningar fattas», brukar man säga icke minst här i Riksdagen och dess utskott. Här i frågan om inlandsbanan fattas det verkligen utredningar och det är just sådana, man nu vill göra. Här är en stor och viktig järnvägsbyggnadsfråga, som är outredd och om hvilken vi en gång skola fatta ett afgörande beslut, jakande eller nekande. Men jag tror icke, att vi kunna fatta *något* beslut, vare sig jakande eller nekande, om själva byggandet af banan utan att veta, hvad man talar om, och det veta vi icke, förrän nu ifrågasatta undersökning blifvit utförd. Frågan är alldeles för viktig för att på lösa boliner blott skjutas undan. Jag tror, att en undersökning af hela det stora problemet är nödvändig. Nu har det sagts, att, om Riksdagen säger A, måste den också säga B. Det skulle således betyda, att, om Riksdagen nu beslutar en utredning eller undersökning, har också Riksdagen mycket kraftigt, nästan bindande, gifvit på hand, att banan skall byggas. Jag tror, att man skall uppskjuta det definitiva afgörandet om byggandet eller ickebyggandet, till dess utredning blifvit gjord. Då är Riksdagen i stånd att fatta ett på verkliga grunder hvilande beslut och veta, hvad den gör. Till dess måste Andra Kammaren göra hvarken det ena eller det andra. Frågan förefaller mig emellertid vara af synnerligen stor betydelse.

En ärad talare sade, att man nu kommer och påstår, att man skall bygga långsamt. Det tror jag också är skäl att göra. Det är icke skäl att på en gång kasta ut en hel mängd miljoner under en kortare följd af år, utan staten bör ordna hela sitt järnvägsbyggande efter en ordentlig plan och veta, hvad staten har i perspektiv och hvilka järnvägsbyggnader skola utföras, på det att staten må kunna ordna sina finanser därefter. Här har varit alldeles för stora ryckningar hit och dit och alldeles för stora utgifter på en gång under senare tider för järnvägsbyggnader. Under det man för 10 år sedan sade, att det då skulle vara slut med alla järnvägsbyggnader, kom några år senare en period af oerhördt järnvägsbyggande igen, utan att man var så förberedd för att utföra byggnaderna, som önskligt hade varit. Utreddes nu denna inlandsbanefråga och utredas andra frågor, som föreligga om eventuella statsbanor, så vet man, hvad man har att rätta sig efter, och kan också i enlighet därmed ordna sig.

En ärad talare sade under förmiddagen att man måste upptaga ökade skatter för att betala räntorna på det kapital, som ligger i statens järnvägar. Jag vill påpeka, att statens fonderade skuld var den 1 januari i år 346,000,000 kronor i rundt tal uppåt. På detta kapital betalades en medelränta af omkring 3,7 procent, medan nettobehållningen å statens järnvägar utgjorde 4,03 procent på hela den sagda fonderade statsskulden, — icke på det kapital, som är bokfördt såsom järnvägskapital, ty däri ligger också en del trafik- och andra medel, utan, som jag sagt, på den fonderade statsskulden lämnade statens järnvägar full ränta. Det torde således icke vara så farligt med denna skuld, och vår kredit är genom detta förhållande ingalunda försämrad; tvärtom, den är bättre.

Om anslag
för
verkställande
af under-
sökningar
rörande den
så kallade
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)

Gör icke staten någonting åt denna bana och ser till, huru det bör handlas på ett ändamålsenligt och pratiskt sätt, så kommer utan tvifvel att uppstå en hel mängd stora och små bolag, som taga järnvägsbyggandet om hand. Då får man för denna stora och viktiga trafikdel en hel mängd enskilda banor, den ena efter den andra. Symptomerna visa sig redan. Där finnes redan en, som nu ligger i marvatten, om jag så får säga, som är påbörjad med stora löften och glada utsikter, och som nu icke kan reda sig. Det är banan till Sveg. Undersökningar äro gjorda för andra bitar upp till Ströms vattudal, upp till Vilhelmina o. s. v. Kommer nu en sådan serie af enskilda järnvägar till stånd, tro herrarne, att det på något sätt förbättrar landets ekonomi, om man ser till landets ekonomi i dess helhet. För att åstadkomma dessa järnvägar skuldsätta sig kommunerna och ådraga sig ekonomiskt ansvar, oftast gående öfver deras förmåga. Är det då icke mycket bättre, att landet i sin helhet enhetligt och ordentligt ordnar en sådan viktig angelägenhet? Om driftkostnaderna icke fullt betäckas till en början eller järnvägarne icke lämna afkomst till en början, är det då icke bättre, att dessa förluster drabba landet i dess helhet, än att en viss del allmoge skall drabbas af dem.

Den ekonomiska lyftning, som ifrågavarande bana anses kunna medföra, kommer den utan tvifvel också att medföra, om den väl ordnas från början — vi kunna ju af talrika exempel i andra orter här i landet se, hvilka löften om och hvilka möjligheter till utveckling järnvägar medfört.

Skall man då taga bort en stor del af frukterna af denna utveckling genom att låta invånarne i de trakter, där banan skall gå fram, skuldsätta sig öfver öronen, så att de icke kunna komma att på andra sina egna företag, sitt eget jordbruk eller hvad de kunna hafva för händer, nedlägga erforderliga medel. Då kommer icke den utveckling, som är afsedd att ernås genom de förbättrade kommunikationerna, att i lika mån vinnas.

Jag tror alltså, att detta är en stor och viktig statsekonomisk angelägenhet, som vi nu här dryfta. Men, som sagdt, här är fråga om att vidtaga en *utredning*, så att, när den tiden kommer att man skall bestämma, huruvida det skall byggas eller icke, man vet, hvad man talar om. Det är nu icke fråga om att *besluta byggande* i dag, utan det är fråga blott om att besluta en *utredning*, på grund af hvilken beslut om byggandet en gång skall fattas.

Det är utaf utskottet ifrågasatt, att man endast skulle göra en sådan utredning från Sveg till någon punkt på Gellivarebanan. Ja, det är godt och väl, att en sådan mindre omfattande utredning göres, men jag tror, att man äfven bör se till, huru de *andra* orterna söder om Sveg kunna få sina kommunikationer förbättrade. Det är visserligen sant, att där redan finnas banor, som gå både i söder och norr samt öster och väster, men det är långa afstånd emellan dem, och det är mycket stora vidder med ännu oanvända naturtillgångar, åtminstone i form af skog- och landbruksprodukter, hvilka således icke kunna nu på ett riktigt och ordentligt sätt tillvaratagas och göras fruktbringande. Genom att man försöker att leda

Om anslag
för
verkställande
af under-
sökningar
rörande den
så kallade
inlandsbanan
m. m.

(Forts.)

Om anslag
for
verkställande
af under-
sökningar
rorande den
så kallade
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)

ned exporten och afsättningen till landets egna kuster, till landets hamnar i Bohuslän, bibehåller man ju också handelsinkomsterna åt det egna landet. Man bör således undersöka banan *i dess helhet*, för att sedan, när detta blir klart, fatta ett beslut om, huruvida det alls skall byggas, *huru mycket* skall byggas och *hvilken del* utaf banan, som *först* skall komma till utförande, och huru det *hela* skall ordnas. Jag tror därför att kammaren gjorde rättast i att nu biträda den reservation, som blifvit i Första Kammaren efter votering antagen. Jag ber alltså att få yrka bifall till reservanternas förslag.

Häruti instämde herrar *Ljunggren, Ahlstrand, Zimdahl, Ohlsson* i Halmstad och *Neiglick*.

Herr Matsson: Herr talman, mina herrar! Den ärade talaren på kalmarlänsbänken, som nyss yrkade afslag å såväl Kungl. Maj:ts proposition som utskottets betänkande, uttalade som sin uppfattning, att den tid sannolikt skall komma, då omständigheterna tala för tillkomsten af en inlandsbana. Men han framhöll, att många på frågan inverkan förhållanden därförinnan kunna omgestaltas, och att vi därför icke böra förhastta oss med att fatta vårt beslut härutinnan, utan se tiden an och dröja till dess en sådan järnbanebyggnad verkligen kan påvisas vara af behovet påkallad. Ja visst, förhållandena kunna omgestaltas, och detta i betänklig grad. De trakter, som nu äro i afsaknad af kommunikationer i sådan grad, att, om icke detta behof snart afhjälpes, de komma att undan för undan öfvergifvas af sina innebyggare, skola möjligen i en framtid, som icke kan ligga alltför långt aflägsen, komma att te sig såsom ödemarker, ifall statsmakterna icke bereda existensmöjligheter äfven i dessa trakter. Men kan det då vara skäl, att vi afvakta, att en sådan fruktansvärd ändring i förhållandena skall inträda, innan vi gripa oss an med att undanröja de nu påvisade olägenheterna? Jag anser det visa större förutseende, att vi *redan nu* söka råda bot på dessa olägenheter, för att därigenom förebygga, att så sorgliga förhållanden må komma att inträffa.

En ärad talare förut här i dag jämställde Norrland med Sibirien. En senare talare jämställde de delar af Värmland, som nu äro synnerligen vanlottade på kommunikationer med Norrland. Således har man här fått höra en jämförelse mellan, å ena sidan, Norrland och Sibirien och å den andra, Värmland och Norrland. Nu är det en obestriddlig sats, att de, som äro lika med ett och samma, äro sinsemellan lika. Därpå skulle då följa, att stora delar af Värmland skulle äga ett visst släktttycke med Sibirien. Om så är, måste det väl vara angeläget för statsmakterna att undanröja ett så svårt missförhållande, som att ett Sibirien skulle tolereras midt i vårt land. Vi böra ej förhastta oss med att handla, men vi böra undersöka för att stå beredda till handling, när handlingens tid är inne.

Det skulle vara synnerligen önskvärdt, att ordnandet af vårt kommunikationsväsen komme att ske efter en mera omfattande och enhetlig plan än hittills. Jag anser välbetänkt att planlägga i stort och därefter utföra planerna så småningom, i den mån omständig-

heterna påkalla och medgifva. Man bör icke afskräckas från att utkasta vidtgående planer, om man endast med försiktighet genomför dessa planer. Så till exempel är det ju ganska vanligt, och det anses också synnerligen välbetänkt, att våra städer flera tiotal år i förväg planlägga sitt stadsområde. De göra det flera tiotal år, innan man kan tänka på att bebygga dessa planer. I analogi härmed torde man också kunna anse klok förtänksamhet bjuda ett land att planlägga sitt järnvägsbyggande en jämförelsevis lång tid förut, innan dessa järnvägsplaner komma att realiseras. Jag känner mig fullt öfvertygad om, att järnvägsbyggandet i vårt land kommer att fortsättas, och då skulle det väl vittna om en högre grad af förutseende att på förhand uppgöra en plan för dessa företag än att planlöst bygga en järnvägsbit här och en där utöfver hela landet i olika riktningar och med olika spårvidd, för att sedermera sammanbinda dessa smärre järnvägsbitar med andra järnvägsbitar och således slutligen få till stånd en lång i olika riktningar framkryssande bana, som icke bereder den korta, för de stora statsändamålens tillgodoseende behöfliga utfartsväg, som skulle kunna ernås, ifall man skärskådade hela byggnadsplanen i ett sammanhang, i stället för att hängifva sig åt ett planlöst järnvägsarbete, där ofta nog slumpen och underordnade hänsyn få vara bestämmande.

Om nu staten icke drager försorg därom, att det behof blir afhjälpt, som under en lång följd af år, mer än en mansålder, gifvit sig tillkänna i fråga om en längdbana från de nordligaste delarna af vårt land ned till isfria hamnar i södra delarna af landet, kan man både frukta och hoppas, att den enskilda företagsamheten skall söka att afhjälpa föreliggande brister. Enskilda kapitalister i vårt land hafva dock icke förmåga att genomföra så vidtgående planer som den här ifrågavarande. Det återstår då för dem att bygga småbanor och därigenom tillgodose små ortsintressen. Dessa småbanor kunna dock icke få någon större ekonomisk bärighet, därför att de icke tillföras frakter från något större område, utan endast från det lilla territorium, som närmast omgifver dem. En stor längdbana har nämligen långt större utsikter för att ekonomiskt reda sig än småbanor. Då det svenska kapitalet i de flesta fall är otillräckligt för åstadkommande till och med af ganska minimala bansträckningar, är det fara värdt, att man kommer att anlita utländskt kapital för järnvägsbyggande i större omfattning, än som kan vara nyttigt med hänsyn till landets intressen. Då dessa småbanor icke kunna reda sig, så hembjudas de staten till inlösen. Och staten måste i de flesta fall finna sig i att inlösa dem af billighetsskäl, såsom också framhållits af den närmast föregående ärade talaren. Det synes mig dock riktigare, att staten själf planlägger och bygger sina järnvägar.

Redan i nästa fråga, som här står på föredragningslistan till behandling af denna kammare, förekommer ett spörsmål om vidtagande af åtgärder för inlösen eller försäljning af en sådan mindre bana nämligen Vislanda—Bolmens järnväg. Så kommer det för visso, att gå undan för undan. Vi få ingen inlandsbana i egentlig

Om anslag för verkställande af undersökningar rörande den så kallade inlandsbanan m. m.
(Forts.)

Om anslag
för
verkställande
af under-
sökningar
rorande den
så kallade
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)

mening från de nordligaste delarna af vårt land ned till Västerhafvet, utan möjligen ett konglomerat utaf småbitar, som sammankopplas med hvarandra undan för undan. Det synes mig då vara mera önskvärdt, att landet drager försorg om, att vi få en alltigenom normalspårig inlandsbana, hvaröfver staten helt och hållet kan förfoga både i krigstid och i fredstid. Det har nu här invändts, att man har utfartsmöjlighet från de nordligare delarna af vårt land redan genom de järnvägar, som nu finnas, i fall vi få en järnväg från Sveg och norrut. Det må nu vara förhållandet i krigstid, då dessa enskilda banor kunna tagas i anspråk för landets behof, men i fredstid gäller detta icke.

Jag har icke hört, att det någonsin varit till skada för en stat att efter moget öfvervägande uppföra penningar till kommunikationernas förbättrande. Ty kommunikationer äro att anse som en reell nationalförmögenhet. Det har sagts förut här i dag, att det ingalunda skulle vara önskvärdt, att Sverige blefve utaf med sina järnvägar mot att återfå de penningar, som utgifvits för dessa järnvägars anläggning. Jag är alldeles öfvertygad, att detta tal är riktigt; och jag tror dessutom, att, då inlandsbanan tilläfsventyras en gång kommer till stånd i en mer eller mindre aflägsen framtid, landet ingalunda vill afstå denna bana mot att återfå de penningar, som landet för dess erhållande uppförat. Genom byggande af järnvägar minskas icke statens tillgångar, såsom då penningar anslås till improduktiva ändamål. I stället för de utgifna kontanterna får man en annan valuta.

Sparsamhet är en dygd, icke minst då det gäller allmänna medel, och jag vill hålla strängt på den grundsatsen, då det gäller *improduktiva* ändamål. Det kan dock inträffa, att det är en ren misshushållning att alltför strängt hålla på inskränkning af utgifterna, nämligen då det gäller viktiga produktiva ändamål; och det kan ifrågasättas, om vårt land verkligen har *råd* att afvara den ifrågasatta järnvägen. Genom de utredningar, som redan skett och på grund af hvad som är känt för ett flertal af kammarens ledamöter, måste det anses obestriddigt, att stora tillgångar i mineralier och växande skog afvensom nedfallen och ruttnande dylik ligga utan att kunna tillgodogöras landet i brist på tidsenliga kommunikationer. Landets söner öfvergifva i oroväckande grad sin fosterbygd på de ställen, hvilka äro synnerligen vanlottade på kommunikationer och som till följd däraf erbjuda ringa möjlighet till en draglig utkomst. Jag frågar: Hafva vi råd att undvara dessa arbetskrafter, dessa svenska armar, dessa svenska hjärtan, dessa svenska hufvud? Böra vi icke göra några uppföringar för att hålla dem kvar? Jo, för visso. Kammaren har redan förut jakande besvarat denna fråga. Under kammarens behandling låg för kort tid sedan en fråga om hvad som är att göra till hämmande af emigrationen. Redan på grund af nu föreliggande utredning kan man delvis besvara denna fråga. Det synes nämligen alldeles påtagligt, att, om de delar af landet, hvarifrån emigrationen nu förnämligast hämtar sina tillföden, vore bättre tillgodosedda med kommunikationer och sålunda gjorda i tillnärmelsevis lika grad beboeliga för

en arbetskraftig befolkning som andra delar af landet, skulle emigrationen därigenom i väsentlig mån hämmas. Anledningen till emigrationen har visat sig förnämligast vara, att man i Amerika lättare än i det egna fosterlandet kan skaffa sig utkomst. Böra vi då icke i främsta rummet tillse, att det för invånarne i vårt eget fädernesland möjliggöres att *här hemma* skaffa sig sin bergning. Och att detta numera knappast kan vara möjligt på vissa orter, därom kan man vinna visshet, om man gör ett besök i exempelvis västra delarna af Värmland. Under en förfluten tid, hvilken äfven jag minnes, genljödo fjällen därstädes af hammarslag. Vid hvarje fors fanns en industriell anläggning, ett järnverk. I grufvorna arbetades och i skogarna kolades. Allt var lif och verksamhet. De små järnverken hafva emellertid blifvit ihjälkonkurrerade af de med afseende å kommunikationer lyckligare lottade större industriella anläggningarna. Hammarslagen hafva nu tystnat, och ruiner vittna om, hvarest masugnarna och smedjorna stått. Allmogen i dessa trakter, som förut hade sin bergning i hufvudsaklig grad genom kolning och körslor, har nu blifvit uteslutande hänvisad till en torfva, som är otillräcklig att föda sin man i dessa karga bygder. Hafva vi då verkligen råd att låta denna vattenkraft år ut och år in gå till spillo, denna vattenkraft, som representerar ett värde af miljoner kronor? Det är nog svenskarna likt att icke tillvarataga sina egna tillgångar, men böra vi icke taga exempel från utlänningarna i så måtto, att vi tillvarataga landets egna tillgångar, så långt det är oss möjligt? I fråga om våra torfmossar talas det om Sveriges slumrande miljoner. Torfmossar finnas rikligt i dessa obygder, där inga kommunikationer ännu äro att tillgå, men torfmossarna kunna icke tillgodogöras, ty de tåla inga långa dyrbara frakter. Skall talet om de slumrande miljonerna blifva annat än ett tomt ljud, måste man tänka på möjligheten af dessa torfmossars tillgodogörande.

Sedan nu vissa landsdelar i rikt mått tillgodosetts med kommunikationer, skulle det vara en oerhörd orättvisa att låta de återstående, på kommunikationer vanlottade, delarne af landet blifva utan tidsenliga samfärdsmedel. Det säges nu visserligen, att »man måste spara», men därom har icke varit tal förut, då de landsdelar, som nu blifvit i så rikt mått tillgodosedda med kommunikationer, hade sina egna intressen att tillgodose. Sedan numera stora delar af landet erhållit tidsenliga samfärdsmedel, talar man emellertid om, att det är tid att börja spara. Nu först skall sparsamhetsgrundsatsen på allvar tillämpas. Landets samtliga invånare hafva dock fått bidraga till, att vi fått de kommunikationer, som nu finnas. Sedan landets invånare nu under en mansålder lämnat bidrag härtill, kräver rättvisan, att man icke helt och hållet knyter handen om pungen, utan låter landets i afseende å samfärdsmedel mera vanlottade nejder åtminstone i någon mån få sin andel i hvad andra orter i så rikt mått tillförene fått.

Staten som järnvägsbyggare måste räkna på annat sätt och med flera faktorer än ett enskildt järnvägsbolag, som måste beräkna att få tillfredsställande utdelning på byggnadskostnaden. Staten

Om anslag för verkställande af undersökningar rörande den så kallade inlandsbanan m m.

(Forts.)

Om anslag
för
verkställande
af under-
sökningar
rörande den
så kallade
inlandsbanan
m. m.

(Forts.)

måste i sådant fall räkna på samma sätt, som när statsbidrag lämnas för byggande af landsväg eller annat liknande samfärdsmedel, som aldrig kommer att ge direkt afkastning. Den hufvudsakliga vinsten på en statsbanebyggnad ligger ofta i de indirekta fördelar, som densamma tillför staten.

En ärad talare på västernorrlandsbanken framhöll i dag, att man icke får se järnvägsbyggandet så uteslutande ur militär synpunkt, att man därigenom kommer att helt och hållet bortse från dess kulturella betydelse. Därvid kom jag att tänka på vissa förhållanden i vårt broderland Norge. Under de senaste åren hafva där byggts fästningar utefter svenska gränsen. Dessa fästningar sakna allt värde i fredstid och hafva ett omtvistadt värde i krigstid. Det ifrågasattes nu här, att man på svensk sida skulle bygga en järnbana äfvenledes i militärt ändamål. Jag anser detta här ifrågasatta sätt vara vida att föredraga, ty en järnväg har betydelse icke allenast i krigstid, utan äfven i fredstid. Den har betydelse icke allenast ur militär, utan ändå mera ur kulturell synpunkt. Jag anser, att vi från svensk sida borde besvara norrmännens fästningsbyggande därmed, att vi anlade en järnbana, jämnlöpande med den norska gränsen. I norrmännens fästningsbyggande har legat en utmaning till broderlandet; i vårt järnvägsbyggande ligger däremot ingen utmaning.

Det skulle vara underligt, om såväl regeringens proposition som utskottets hemställan och reservanternas yrkande i denna kammare skulle blifva förkastade med antagande af t. ex. den motion, som väckts af två ärade ledamöter af denna kammare, herrar Olofsson och Enander. Dessa ärade ledamöter af kammaren hafva med anledning af den kungl. propositionen efter den ordinarie motionstidens utgång väckt en motion, däri yrkas afslag på den kungl. propositionen och bifall till något annat, som delvis faller utanför den kungl. propositionens ram. Detta är nu ett förhållande, som jag icke förut varit med om, och som jag knappast trodde skulle vara i öfverensstämmelse med vår konstitution. Då jag likväl nu måste tro, att så är förhållandet, skulle det i alla fall taga sig något besynnerligt ut, om man, med bortseende från allt annat, skulle ansluta sig till denna motion. Händelsen är nu den, att jag sympatiserar med den motion, som blifvit väckt af herrar Olofsson och Enander, och önskar den all möjlig framgång. Men jag önskar icke ensamt *den* framgång. Jag tar nämligen afstånd från motionen i hvad den afser afstyrkandet af den kungl. propositionen. Jag vill hafva bifall *icke* allenast till Kungl. Maj:ts proposition, utan äfven till ifrågavarande motion, d. v. s. jag vill hafva en undersökning i den största möjliga utsträckning.

Då jag två gånger förut yttrat mig i denna fråga, först vid remissdebatten och sedermera den 23 nästlidne april, då kammaren hade till behandling spörsmålet om utredning af frågan om afkastning af statsskogarna m. m., skall jag här inskränka mig till det nu sagda, synnerligast som det antagligen blir många andra talare, som här önska yttra sig i frågan, och endast yrka bifall till den af herrar F. E. Pettersson, Olsén och Ödman afgifna, vid utskottets

betänkande fogade reservation med den af herr Jansson i Krakerud föreslagna modifikationen.

Med herr Matsson förenade sig herr *Sandin*.

Herr Olofsson: Herr talman! Då dels nu i afton och dels på förmiddagen värmländingar och bohusländingar så mycket upptagit kammarens tid i denna fråga, torde det också tillåtas mig, som är motionär, att säga några ord.

Då jag och flera med mig reste hem till påskferierna, fingo vi samma dag vi reste, den kungl. propositionen i denna fråga. Vid läsandet af öfverskriften till den kungl. propositionen fann jag, att där talades om en »inlandsbana». Detta var ett ord, som klingade mycket bra för mig, men då jag läst den kungl. propositionen och särskildt då jag läst det anförande, som chefen för civildepartementet haft till statsrådsprotokollet, klingade detta ord icke lika bra, och jag blef något modfäld. Men då jag kom till en punkt, där det stod följande: »Hvad jag förut sagt om statens förhållande till undersökning af en järnväg Dalarne—Bohuslän och dess möjliga anläggande gäller naturligtvis i ännu högre grad om järnvägsförbindelsens fortsättning genom det inre af landet upp till vår nordligaste tvärbana» — ljusnade mina förhoppningar något. Då jag emellertid sedermera läste följande yttrande: »Jag tillåter mig dock här betona, att genom en dylik på statens bekostnad föranstaltad undersökning staten ingalunda får anses hafva utfäst sig att såsom en *omedelbar* följd af denna förberedande åtgärd äfven sätta i verket byggandet af en sådan bana» — så säger jag, att jag blef något *mera* modfäld. Och än *ytterligare* modfäld blef jag, när jag läste dessa ord: »Vid bestämmandet af ordningen för de olika delarnas undersökning ställer sig helt naturligt såsom därför afgörande den ordning, i hvilken själfva järnvägen kan tänkas en gång böra byggas». Jag kände, huru besviken Jämtlands och Härjedalens befolkning skulle blifva, när den fick del af denna kungl. proposition. Jag vill nämna, att jag har intet som helst eget intresse i denna sak. Men jag känner de jämtländska förhållandena alltför väl för att icke också känna den jämtländska befolkningens tankar i denna fråga. När herr Karl Karlssons motion om breda hjulringar var före, hade vi ett intyg från kronofogden i Jämtlands norra domsaga, af hvilket framgår, att mellan Östersund och Ström forslas hvarje sommar mellan 10 och 15 tusen lass. Och när man sett denna vägsträcka och sett de väldiga foror, som gå där, och vet, hvilken tunga, som ligger på de vägdistrict, som denna väg går igenom, där kostnaden går upp till 2:10 och till och med högre belopp för vägfyrk, känner man naturligtvis, att det var svikna förhoppningar, man då gick till mötes, när förslaget innebar att börja inlandsbanan nere vid bohuslänska kusten.

Jag skall icke vidare utveckla dessa synpunkter. Men jag skall taga mig friheten att återgifva hvad Hans Maj:ts Konungen yttrade till den jämtländska allmogen 1897 den 21 juli. Jag sade, att man kände sig besviken i sina förhoppningar, och jag stöder

Om anslag för verkställande af undersökningar rörande den så kallade inlandsbanan m. m.

(Forts)

Om anslag för verkställande af undersökningar rörande den så kallade inlandsbanan m. m. (Forts.)

detta också på hvad vi då fingo höra af Majestätet själft. Så sade Konungen:

»Under strålande sol, i högsommarens rika prakt har jag i dessa dagar skådat Jämtland och därvid änyo känt mig hänförd öfver dess underbara fägring.

Mitt första ord vid mitt besök i denna underbara bygd af mitt kära fosterland är ett enda, jag finner icke annat uttryck för min känsla vid detta tillfälle än: beundran! Mitt andra vare tacksamhetens! Ty klarast och varmast har jag dock sett kärlek och trohet stråla ur tusentals jämtlänningars blickar, och de hafva tändt i mitt hjärta en elektrisk glöd, hvaraf jag liksom tycker mig skåda ett uttryck i det ljus, som Eder gästvänlighet i denna festliga sal spriddt öfver mitt namnchiffer! Dock icke heller tacksamhetens ord skall vara mitt sista i denna stund.

Länge, allt för länge låg Jämtland afskild från den öfriga världen, omhvarft af de höga gränspfjällen och de vidsträckta skogarna. Väl är det numera ej som förr, och det är mig kärt, ja, jag är stolt öfver att under min regeringstid mellanriksbanan fullbordats. Men Jämtlands län behöfver dock ytterligare förbindelser. Det har kraf därpå, ty mer än något annat län har det visat offervillighet för att ernå en stambana som andra fått för intet.

Endast autokraten har rätt att gifva loften på alla områden. Men såsom svensk konung gifver jag Eder det ordet att, såvidt lag förmår och förhållanden medgifva, åt Eder söka verkliggöra utvidgade järnvägsförbindelser. I främsta rummet ställer jag en parallel bana med norra stambanan från norra Dalarne genom Jämtland, däreft äfven, när och på det sätt sådant en gång blir möjligt, en järnvägsförbindelse längs åt det ännu så vanlottade Härjedalen.»

Jag har icke vidare för tillfället att tillägga, utan ber att med dessa få ord få yrka bifall till statsutskottets hemställan i denna sak.

Herr vice talmannen Pehrson: Herr talman! Om jag hörde rätt de siffror, som för en kort stund sedan meddelades oss af generaldirektören vid statens järnvägar, innehöllo de, bland annat, att statens medelränta för den fonderade utländska skulden utgjorde 3,7 procent, och att den afkastning, som statens järnvägar lämnade utgjorde 4,03 procent på den utländska skulden. Jag vill icke bestrida denna generaldirektörens uppgift. Men man kan räkna på mera än ett sätt. Jag vill hemställa till herr generaldirektören, om han tagit med i beräkningen de utgifter, vi haft för statens järnvägar i öfrigt. Jag har en uppgift att tillgå för 12-årsperioden 1891—1902. Riksdagen har under denna 12-årsperiod lämnat i anslag för nya byggnader vid statens järnvägar 12,563,000 kronor och för ny rörlig materiel vid statens järnvägar under samma 12-årsperiod å riksstaten utom hufvudtitlarne 29,205,000 kronor och å riksgäldskontoret anvisat 1,250,000 kronor. Sammanlagdt för ny rörlig materiel vid statens järnvägar har staten under nämnda 12-årsperiod haft en utgift å 30,455,000 kronor.

Med detta har jag icke velat säga annat, än att nog herr

generaldirektörens uppgift var riktig så långt den gick, men att den icke omfattade *allt* hvad vi offrat på järnvägarna. Det är endast det, jag velat säga.

Nu till den föreliggande frågan!

För mig, jag må tillstå det, har det varit ett ganska allvarsamt spörsmål, om jag skulle sluta mig till dem, som här ville tillstyrka något, eller om jag skulle ställa mig på standpunkten af rent afslag å alltsammans. I fråga om tillstyrkande var det ju två saker, man hade att välja på: antingen om man ville tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts proposition, som afser undersökning af den del af den s. k. inlandsbanan, som omfattar sträckan bohuslänska kusten till någon lämplig plats i Dalarne, eller om man hellre ville gå motionärernas önsknigar tillmötes och taga den norra linjen, d. v. s., såsom utskottet föreslår, sträckan från Sveg till någon punkt på Gellivare—Riksgränsen-banan.

En blick på kartan visar tydligt, att det numera icke finnes något så stort område utan kommunikationer inom Sveriges landamären som detta, där den blifvande inlandsbanan skulle gå fram i öfre delen af landet. Den södra sträckan däremot, bohuslänska kusten till Dalarne eller Sveg, hvilket som helst, är icke vanlottad på kommunikationer. Det kan man icke säga om denna del, men det kan man säga om öfre Norrland.

Jag vill icke påstå, att i ekonomiskt afseende den öfre delen af denna inlandsbana skall blifva fördelaktigare. Tvärtom. Jag tror, att Kungl. Maj:ts regering har alldeles rätt i, att med afseende på ekonomisk bärighet det är alldeles gifvet, att den södra delen är att föredraga. Men det oaktadt har jag för min del trott, att, om man kan anse, att tidpunkten nu är inne att börja, lät vara ingenting annat än en *undersökning* för en blifvande inlandsbana, borde man börja på den del, som visar oss så klart som möjligt hvad denna fråga egentligen innebär. Det är *det*, som gör, att jag vill vara med om att taga *öfre* delen först. Ty herrarne förstå godt, att det är *där*, som de största kostnaderna komma, och det är *denna* del, man egentligen har att räkna med, när man vill se, huru detta företag i ekonomiskt hänseende kommer att bära sig, och om vi trots detta skola våga oss på att bygga denna kolossalt dyra bana.

Beträffande inlandsbanans hela längd, d. v. s. från bohuslänska kusten till någon plats på Gellivare—Riksgränsen-banan, varierar beräkningarna mellan 122 och 125 mil. Man kan icke så noga räkna ut detta och mäta alla krökar, framför allt därför att det, snart sagt, öfver hela linjen är så många alternativ föreslagna. Låt oss nu exempelvis antaga, att sträckan i sin helhet skulle blifva 125 mil. Den senaste byggnadskostnaden för statens järnvägar i Norrland har visat sig vara 80,000 kr. per kilometer eller 800,000 kronor per mil. För 125 mil skulle detta göra 100,000,000 kronor. Men då är att märka, att vi därmed hafva ingenting annat än själfva banan, ingen materiel. Hvad har då den kostat? Ja, denna kostnad har varit mycket olika. Där den har varit billigast, har den kostat omkring 4,500 kronor per kilometer, och där den är mycket dyr, såsom på Gellivare-banan, på hvilken, som vi veta,

Om anslag för verkställande af undersökningar rörande den så kallade inlandsbanan m. m.
(Forts.)

Om anslag för verkställande af undersökningar rörande den så kallade inlandsbanan m. m. (Forts.)

det fordras mycken materiel och dyr materiel, tror jag icke att 6,000 kronor per kilometer räcka till materiel. Lätom oss taga en medelsiffrå, hvilken icke är till förmån för mina beräkningar, och säga 5,000 kronor per kilometer eller 50,000 kronor per mil, så få vi för rullande materiel 6,250,000 kronor. Inalles blir kostnaden efter en sådan beräkning i rundt tal 106 miljoner kronor.

Detta innebär det minst att bygga en inlandsbana. Kanske icke alla af herrarna tänkt på den saken, och därför har jag trott, att det var i sin ordning att föra det till tals.

Nå, nu skall man kunna förebrå mig, att jag, trots dessa mina uppgifter och trots min af desamma framgående åsikt om denna banbyggnads oskaligt höga kostnad varit med om att tillstyrka en undersökning af den del, som sträcker sig från Sveg till Gellivare — Riksgränsen. Jag har därvid tänkt på hvad erfarenheten lärt mig. Det är icke alltid man reglerar frågor bäst genom att intaga en negativ ståndpunkt och endast säga nej. Det händer, att man vinner icke endast lika mycket, utan något mera genom att säga ja under vissa villkor. Och det är detta, som jag gjort i detta fall, och som jag tror, att man kan säga, att utskottet afven velat vinna. Utskottet har, såsom sagdt, tillstyrkt en undersökning af den öfre delen af banan från Sveg till Gellivare — Riksgränsen. Men utskottet har därmed ingalunda menat, att denna undersökning skulle omfatta en *vanlig* undersökning för byggande af en järnväg, d. v. s. att endast undersöka tekniska förhållanden och räkna ut kostnaden för byggandet af banan, utan utskottet har tänkt sig något mera, hvilket egentligen — ja, jag vill säga helt och hållet — är att lägga hufvudvikten vid, och det är den *ekonomiska* delen af undersökningen.

Nederst på sidan 28 i utskottets motivering finna herrarna dessa ord: »Vid den af utskottet förordade undersökningen för järnvägen bör i anledning haraf icke endast eller hufvudsakligen de tekniska och militära synpunkterna vinna beaktande, utan därjämte — på sätt skedde vid de utredningar, som under 1850- och 1860-talen verkställdes rörande vissa ifrågasatta järnvägsanläggningar — upplysningar inhämtas och framläggas i fråga om vederbörande orters befolkningsförhållanden, odlingslägenheter, skogs- och mineraltillgångar, vattenfall, kommunikationer och öfverhufvud alla de omständigheter, som kunna anses vara eller i en närmare framtid blifva af betydelse för trafiken å järnvägen». Och utskottet slutar med dessa ord: »På det hela bör denna undersökning utföras med den noggrannhet och i den omfattning, att man på grund af densamma kan med säkerhet *bedöma, huru företaget ekonomiskt skulle komma att ställa sig.*» Jag tror, att en undersökning, som omfattar det nu nämnda och som göres tillförlitligt, så att man kan hafva fullt förtroende för densamma, icke kan vara synnerligen farlig att rekommendera, men väl kan den i sinom tid, då den blir utförd, vara till stort värde, ty den skall då, om nämligen Riksdagen får hvad Riksdagen begär genom att bifalla utskottets förslag, låta Riksdagen veta, hvad som är nödvändigast af allt i denna fråga, nämligen företagets ekonomiska bärighet.

Det är, herr talman, på dessa skäl, som jag nu anhåller att få tillstyrka bifall till utskottets förslag.

Herr Olsson i Älfdalsåsen: Den proposition, som Kungl. Maj:t öfverlämnat till Riksdagens pröfning, angående anslag för påbörjande af en undersökning rörande en järnväg från bohuslänska kusten genom Dalarna till Norrland, har Kungl. Maj:t begärt 153,000 kronor, och såsom villkor för detta anslag framhållit, att endast den *södra* delen af banan, nämligen från bohuslänska kusten genom Dalarna till Sveg, skulle undersökas. Utskottet har däremot föreslagit, att för en undersökning endast af den *norra* delen, nämligen från Sveg öfver Ström till Gellivare—Riksgränsen, skulle beviljas ett belopp af 131,000 kronor.

I den motivering, som utskottet anfört för afslag å den kungl. propositionen, framgår tydligt, att utskottet icke ansett, att den södra delen behöfver undersökas i och för anläggandet af en statsbana. Jag skall anhålla att få läsa upp något af hvad utskottet yttrar på sid. 27: »Det synes emellertid utskottet ingalunda vara ådagalagdt, att den omförmälda järnvägen bohuslänska kusten—Sveg är af den betydelse, att staten bör direkt inskrida för att bringa densamma till utförande. Utskottet vill påpeka, att en stor del af de områden, denna bana skulle genomgå, redan är jämförelsevis väl försedd med kommunikationer samt att för andra delar af områdena i fråga järnvägsförbindelse i många fall torde kunna på enskild väg beredas genom utsträckning af det nu förefintliga järnbanenätet.» Den undersökning, som här är ifrågasatt, bör väl betraktas såsom ett stort nationellt företag och icke endast afsedt att tillgodose speciella intressen. Genom att antaga utskottets förslag skulle, enligt min mening, endast de norrländska intressena blifva tillgodosedda, hvilket skulle blifva en orättvisa gent emot de öfriga delarna af vårt land, som hafva lika stora och berättigade kraf på järnvägar och kommunikationer. Jag vill särskildt framhålla norra Dalarna, Västerdalarna, norra Värmland och områdena utefter bohuslänska kusten, hvilka säkerligen äro i lika stort behof af kommunikationer och järnvägar. Dessutom vill jag påpeka för kammaren de stora intressen, som staten bör hafva att tillgodose dessa områden med järnvägar och kommunikationer. Såsom det torde vara känt för kammarens ledamöter, har staten inom norra Dalarna, särskildt inom Älfdalen och Särna, för att icke tala om Lima och Transtrands områden, stora kronoparker, hvilka otvifvelaktigt representera åtskilliga miljoner i värde. Endast Älfdalens kronopark innehåller en areal af nära 70,000 har ren skogsmark; Särna kronopark öfver 130,000 har, hvartill komma Lima och Transtrands kronoparker. Genom att en järnväg skulle dragas genom dessa trakter skulle ovillkorligen dessa statens egendomar höjas betydligt i värde. Dessutom vill jag framhålla, att staten från dessa kronoparker årligen skördar flera 100,000 kronor, det bör väl vara ett statens intresse att tillse att, sedan de grofve dimensionerna i dessa skogar blifvit afverkade, äfven de smärre kunna behålla sitt värde, hvilka icke kunna i lika hög grad som

*Om anslag
för
verkställande
af under-
sökningar
rörande den
så kallade
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)*

Om anslag för verkställande af undersökningar rörande den så kallade inlandsbanan m. m.
(Forts.)

det gröfre virket tåla så långa transportkostnader efter flottleder. Därför vill jag ytterligare betona att det bör vara ett statsintresse att förse dessa trakter med järnvägar och därigenom höja värdet på dessa statens dyrbara egendomar.

Man hör ofta klagomål framkomma öfver den stora emigrationen till Amerika, hvarigenom en stor mängd, särskildt unga, arbetskrafter årligen gå förlorade för vårt land. Vill man på ett praktiskt sätt förhindra denna emigration, så föreligger här ett kulturintresse för staten att taga vara på, ty genom att framdraga kommunikationer genom dessa trakter beredde man tillfälle för Sveriges befolkning och dess unga krafter att tillvarataga de utvecklingsmöjligheter, hvilka finnas inom dessa områden, som för närvarande ligga såsom ett dött kapital. Vi böra tänka på de i dessa trakter befintliga stora vattenfall, som skulle blifva af stort värde, om en järnväg droges fram, och sannolikt skulle industriella anläggningar där uppblomstra och svensk företagsamhet på olika områden få tillfälle att utveckla sig. Man har äfven att beakta, att en koncession är sökt på en järnvägslinje Orsa—Stöa, hvilken skulle komma att gå just genom de trakter, där inlandsbanan skulle komma att dragas, om den komme att gå så långt norrut som möjligt och följa gränsen. Det är emellertid att marka, att alla myndigheter, såväl enskilda som offentliga, hvilka blifvit hörda uti denna koncessionsfråga, afstyrkt densamma, hvarvid olika skäl därför framhållits, nämligen dels att man borde bevara Sverige åt svenskarna och dels söka inom egna områden taga vara på svensk industri. Detta skulle möjliggöras endast därigenom, att inlandsbanan komme att dragas genom dessa trakter. Om detta icke kommer att ske och en undersökning endast kommer att verkställas rörande sträckan norrut från Sveg, så finnes icke något rimligt skäl att afstyrka koncession på Orsa—Stöa järnväg.

På grund af hvad jag nu haft äran anföra, anhåller jag, herr talman, att få yrka bifall till den vid detta betänkande fogade reservation af herrar Pettersson m. fl., hvilka hafva yrkat, att en undersökning måtte företagas på *hela* sträckan, d. v. s. från bohuslänska kusten öfver Dalarna förbi Sveg och Ströms vattudal till Gellivare—Riksgränsen.

Herr Bromée i Billsta: Herr talman, mina herrar! För egen del, och jag tror, att jag kan säga för de allra flesta öfriga norrländingar, skall jag be att först och främst få uttala min tacksamhet till utskottet för den välvilja det visat vid behandlingen af denna viktiga fråga om undersökning rörande den så kallade inlandsbanan. Jag kan äfven uttala mitt tack till de tre reservanterna, som, äfven de, sett saken i det stora hela ur samma synpunkt som jag och medmotionärer och gått våra önskningar till mötes, liksom utskottet gjort det. Det är vårt uppriktiga tack härfor, som jag härmed velat frambara.

Jag skall icke, såsom flera andra talare gjort, uppehålla mig vid och söka påvisa, hvilka möjligheter och resurser, som finnas i trakterna norr om Sveg, för att en bana skall kunna bära sig.

Jag hoppas, att det blir en undersökning, och att vi då få en utredning, som visar, att det verkligen finnes någonting att taga vara på afven i dessa trakter. I det stället skall jag tillåta mig att säga några ord med anledning af åtskilliga svartmålningar om Norrland dels på förmiddagen från smålandsbanken och dels på eftermiddagen från kalmARBANKEN för en stund sedan.

Det är just icke något tilltalande att höra, att det endast är ödemarker där uppe och ingenting att taga vara på. Det är ju dock ett faktum, att det finnes folk i dessa trakter, att det finnes jord, och att man i allmänhet kan lefva på den jord, man redan uppodlat, för att icke tala om de möjligheter och stora resurser, som där finnas för en stor kultur, och för att man skall kunna utveckla sig och bygga och bo där uppe. Dessutom är det ett stort bevis på att en undersökning är af behovet påkallad, då man får höra, att det, som talaren på kalmARBANKEN uppgaf, skulle vara 550 kilometer från Sveg till Ström. Detta är inte med förhållandet öfverensstämmande, ty han har tagit till väl dubbelt så långt, som det verkligen är. Afståndet mellan Sveg och Ström är cirka 26 mil eller 260 kilometer. Sannolikt har talaren föranledts af de uppgifter, som finnas i betänkandet, och hvilka angifva de olika sträckor, som redan äro undersökta.

Jag har sagt, att jag icke skall uppehålla mig vid frågan om de resurser, som vi tro finnas, för att en bana här uppe skall bära sig, åtminstone i de trakter, jag känner till, nämligen sträckan mellan norra delen af Jämtland och Härjedalen; jag skall blott be att få påpeka, att befolkningen där är lifligt öfvertygad om att en bana skulle bära sig, emedan den i annat fall icke skulle hafva offrat så mycket härför, som den gjort. Jag skall taga mig friheten erinra kammaren om att det började redan på 1870-talet, då det skulle byggas en stambana norrut. Då det var föga utsikt, att stambanan skulle dragas genom Jämtland, offrade jämtlänningarne en miljon kronor för att få tvärbanan genom Jämtland, och däraf skänktes staten direkt 900,000 kronor, och 100,000 kronor utbetalades till Sundsvall—TorpsHAMMARBANAN, som sedan inköptes af staten. Vidare hafva olika socknar — en del kanske rätt fattiga — år 1895 bekostat okulär undersökning för järnväg från Sveg fram till tvärbanan vid Brunflo. Dessutom hafva bekostats undersökningar på åtskilliga linjer från Östersund norrut till Ström, och slutligen bekostades förra sommaren undersökningar med utstakning och kostnadsförslag för en bana från Sveg till Storsjön och vidare på östra sidan af denna till Brunflo samt västra sidan till Mattmar. Jag tycker, att kammaren borde förstå, att det dock måtte vara något att taga vara på, då enskilda socknar offra så mycket.

Det nämndes, om jag hörde rätt, från statsrådsbanken, att det varit meningen, att inkorporera Orsa—Sveg-banan med denna inlandsbana. Ja, väl har det varit meningen, att så skulle ske. Det är därför, som Jämtlands läns landsting redan betalt ut 100,000 kronor till Orsa—Sveg-banan för att få den till stånd och få den att passa in med den blifvande inlandsbanan. Man har beslutat betala ytterligare 32,000 kronor, ifall så mycket medel för öfrigt

Om anslag
för
verkställande
af under-
sökningar
rorande den
så kallade
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)

Om anslag för verkställande af undersökningar rörande den så kallade inlandsbanan n. m.
(Forts.)

kunde anskaffas, att banan kunde föras fram till sin bestämmelsepunkt. Att så icke kunnat ske, det rör icke befolkningen där uppe för, utan det beror därpå, att beräkningarne och kostnadsundersökningarne icke hållit streck. Det har visat sig, att det blir ungefär dubbelt så dyrt, som det beräknats, och därför fattas det penningar. Men jag tror, som sagdt, att staten och vederbörande också haft den meningen, att Orsa—Sveg-banan skulle inkorporeras med inlandsbanan, då staten själf släppt till penningar för denna bana. Hade meningen varit annorlunda, men icke uttalats, så är åtminstone Jämtland betydligt vilseledt med att släppa till medel för annat ändamål, än som varit afsedt. Detta är skäl, som jag tycker böra vara för kammaren talande, likasom då jag påpekar, att det finnes för miljoner kronor skog, som står och ruttnar ned i en del af de trakter, genom hvilka banan skulle gå, och som man borde taga vara på. Men banan skulle icke, såsom många tro och några säga, gå uteslutande genom skogsmarker, utan äfven genom odlade bygder, där det finnes möjligheter för ännu mera odling.

Jag hyser den förhoppningen, att äfven kammaren skall finna, att det är värdt att bevilja medel för *undersökning* af denna viktiga bana, hvilks stora betydelse i såväl försvarshänseende som kulturellt hänseende är konstaterad. Jag hyser den förhoppningen, säger jag, och därför vill jag också uttala min tillfredsställelse, vare sig kammaren nu antager utskottets eller reservanternas förslag. Ändamålet för oss är ju vunnet i alla fall. Men naturligtvis skulle jag helst se, att det blefve en undersökning, såsom vi föreslagit i vår motion, ty då skulle ju äfven de, som nu icke finna sig belättna med utskottets förslag, blifva belättna.

Jag har velat säga dessa ord för att få tillkännagifva, att jag tror, att det är nödvändigt, att en undersökning göres för att få se, om det går för sig att bygga en bana i den föreslagna riktningen. Jag tror, att man har berättigade anspråk härför, om man tänker på hvad som sades 1901, då härordningsfrågan var före, och det gafs på hand, att, genom en sådan bana, försvaret skulle blifva betryggande i norr. Vi behöfva en bana där uppe; då upphjälpes landet och folket finner sig väl i landet.

Det är ur dessa synpunkter jag ber att få förorda anslaget till en undersökning.

Herr von Friesen: Det har här ifrån olika håll i dag talats om sambandet mellan ett beslut om en undersökning af den ifrågasvarande banan och ett beslut om banans utförande. Man har ifrån det håll, där man lifligast förordat denna banas byggande, sagt, att en undersökning nu visst icke innebure, att banan skulle byggas, och man har ifrån den andra sidan påstått, att om man nu gjorde en undersökning, gäfvade man i och med detsamma på hand, att banan skulle byggas. Jag emotser, att några år härefter rollerna blifva ombytta. De, som nu förorda banans byggande, men säga, att en undersökning icke innebär ett beslut, att banan skall byggas, de lära nog några år härefter komma att säga, att då vi nu gjort undersökningen, skola vi väl också bygga banan. Men då komma

däremot de, som nu påstå, att en undersökning innebär banans byggande, säkerligen att svara: Nej, det var alls icke meningen, och ni sade ju själfva, då det var fråga om undersökningen, att ett beslut därom *icke* skulle innebära banans byggande. Nå ja, det är händelsernas gång; det där känner man till, och därför känner man sig icke heller öfverraskad. För min del tror jag, att, hvad den södra delen af den ifrågavarande bansträckningen beträffar, en undersökning verkligen innebär så godt som ett beslut, att denna bandel skall byggas. Ty vore det ej så, finnes ju icke något skäl att göra en sådan undersökning, emedan densamma, förutom hvad beträffar banans plan och profil samt kostnadsförslag, icke afser någonting i egentlig mening obekant. Annorlunda är förhållandet med den *norra* bansträckningen; den går igenom ett ganska okänt land, där det, som man säger, finnes slumrande miljoner. Där galler det för undersökningen att taga reda på dessa slumrande miljoner och redogöra för, hvare dessa skulle bestå. Där är en sådan förberedande undersökning som den här föreslagna af ett helt annat intresse och har ett helt annat mål än en undersökning på södra delen af banan.

Jag har här vidrört ett förhållande, som jag allt mer och mer funnit bekräftadt, nämligen att det är alldeles oegentligt att här använda ett enda begrepp: inlandsbanan. Det låter, som om de olika bansträckningarne skulle hafva alldeles samma uppgift och tjäna ett och samma ändamål; men så är enligt min tanke icke förhållandet. Den södra delen af bansträckningen från Dalarne till den bohuslänska kusten galler eu bana af vanlig beskaffenhet, där det är fråga om ett behof af utvidgade och förbättrade kommunikationer, ett behof, som förefinnes på många ställen i vårt land. Jag behöfver i det fallet endast erinra om Småland, om åtskilliga norrlandska dalgångar, ifrån Skellefteå och Piteå, för att nu icke tala om andra ställen. Att ett sådant behof också foreligger här, det erkänner jag villigt, men något *särskildt* intresse erbjuder dock icke den södra delen af bansträckningen.

Jo, säger man — och detta är det skäl, som uti statsrådsprotokollet blifvit först anfördt, och det har äfven anförts här i dag — man måste ha denna bana, ty den har ett alldeles särskildt intresse med sig, nämligen bibehållande åt Sverige af bearbetandet utaf de naturliga resurser, som finnas i västra Dalarna och västra Värmland, och förekommande däraf, att normmännen få någon del i dessa naturliga resurser. Med andra ord, det är, såsom också här från statsrådsbanken i dag framhållits, denna fara för en järnväg Orsa—Stoa, som är en kraftig bevekelsegrund för att man borde få till stånd en *ny* undersökning angående den södra bansträckningen. För min del hör jag icke till de unionspolitici, som anse, att Sverige och Norge böra skiljas från hvarandra genom en kimesisk mur. Jag är uppfödd i den uppfattningen, att ju flera förbindelseleder vi få mellan de båda länderna, dess bättre blifva de förenade äfven i politiskt afseende. Jag tror således icke, att detta skäl är något skäl. Jag kan icke se någon fara för den svenska kulturen, om normmän och svenskar gemensamt arbeta på förädlandet af vårt lands naturprodukter och tafla uti att laga så, att dessa må komma

*Om anslag
för
verkställande
af under-
sökningar
rörande den
så kallade
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)*

Om anslag till heder och medföra den nytta, som de utan tvifvel kunna komma
for att medföra.

verkställande
af under-
sökningar
rörande den
så kallade
inlandsbanan
m. m.

(Forts.)

Och för öfrigt, huru vill man förekomma, att dessa naturprodukter skola gå till Norge? Jo, med en bana, som skall skära statsbanan vid Åmot i Värmland. Naturprodukterna skola således komma ned dit ifrån västra Dalarna och västra Värmland. Men ifrån Åmot är det 5 å 6 mil kortare väg till Kristiania än till hamn i Bohuslän, och då kan man fråga, huruvida icke dessa produkter, som komma ned till Åmot och — som man ju påstår — naturligtvis vilja söka den billigaste utfartsvägen, snarare komma att gå till Kristiania än till någon bohuslänsk hamn. Jag tror således att, om det också vore ett godt mål, man här vill vinna, kan man icke vinna detta mål genom den inlandsbana, som här är projekterad. Jag hörde visserligen, att i Första Kammaren i dag skulle hafva yttrats, att det vore underligt, om icke Sverige skulle kunna genom undantagstariffer hindra produkter, som komma till Åmot, att taga vägen öfver Kristiania och i stället tvinga dem att gå ned till den bohuslänska kusten. Detta är ett resonemang, som jag icke vill inlåta mig på. Icke befrämjas åtminstone på *det* sättet den ekonomiska samfärdseln mellan de båda brödrafolken, utan det blir alldeles raka motsatsen. Och hvar skall för öfrigt en sådan strid med tariffier komma att sluta? Jag kan icke på förhand säga, om det ens är möjligt att vidtaga en dylik åtgärd, äfven om den skulle vara önskelig.

Det särskilda intresse, som skulle vara förbundet med den södra bansträckningen, anser jag således icke vara värdt något egentligt afseende. Som jag förut sagt, vill jag ingalunda forneka, att det är lämpligt och önskligt, att kommunikationerna i dessa nu ifrågasvarande liksom uti många andra delar af vårt land förbättras, men jag ser icke något särskildt skäl, hvarför man *just nu* skulle där företaga en undersökning, som skulle leda till banans byggande inom kort tid.

Chefen för statens järnvägar yttrade i dag, att undersökningen borde verkställas så, att man kunde få se, om det verkligen vore skäl att bygga den södra delen af bansträckningen. Järnvägsstyrelsen har denna sak mycket mera klart för sig än chefen för järnvägsstyrelsen, ty såsom herrarna se på sid. 7 i utlåtandet, säger järnvägsstyrelsen om denna järnväg, att enligt dess förmenande »särdeles kraftigt talande skäl blifvit af sökandena anförda, och skulle järnvägen, framdragen något längre norrut genom Dalarna än förslagsställarne tänkt sig, för ett lämpligt tillgodoseende utaf öfre Dalarnes skogstillgångar vara af väsentlig betydelse och kunna uppställas som alternativ till andra järnvägsförslag, framkomna i samma syfte, men gående ut på att medelst tvärbanor förbinda öfre Dalarna med norska trafikleder». Järnvägsstyrelsen har således klart för sig, att det är blott att börja på att bygga banan, och det har till och med räknats ut, huru stor procent den skulle gifva i vinst, så noga som på $\frac{1}{10}$, nämligen 3,3 procent af anläggningskostnaden. Det är visserligen sannt, att det är en enskild ingenjör, som gjort dessa beräkningar, men de ha ansetts vara af det värde,

att de blifvit införda i officiella handlingar, och det har väl skett icke blott för att slå puder i ögonen, utan det skall väl ha någon reell betydelse.

Man bör således här skilja mellan den södra delen af bansträckningen och den öfriga, norra delen af densamma. Den förra afser att på vanligt sätt tillgodose ett kommunikationsbehof, men med den norra delen af sträckningen är förhållandet annorlunda. Denna senare del af bansträckningen skall gå genom en terra incognita, där det utan tvifvel erfordras mycket detaljerade undersökningar, innan banan kan komma till stånd. Det förefaller mig, att om vi — såsom är föreslaget utaf statsrådet och chefen för civildepartementet och äfven utaf andra här — skulle börja att först bygga den *södra* delen af bansträckningen, skulle det dröja mycket länge, innan vi komme upp till Norrland med denna bana, och dock är det just den *norra* delen af banan, vid hvilken många utaf oss fästa så stora förhoppningar. Om däremot en undersökning komme till stånd rörande *norra* bansträckningen, vore det möjligt att rätt snart börja byggandet af en järnväg ifrån Sveg fram genom Jämtland och vidare till stambanan, och sedan vore det ju icke heller någon så svår sak att låta banan fortsätta till Ströms vattudal. Det är ju en järnväg, som har stora skäl för sig, och med den tillgodoser man många utaf de intressen, som man tror sig kunna vinna med en inlandsbana genom Norrland.

Beträffande den *norra* delen af sträckningen, är, som redan blifvit sagdt, behofvet af en undersökning af en helt annan art än beträffande den södra delen. Att en sådan undersökning som den af mig nu förordade med det första påbörjas, anser jag vara af stor vikt, ty denna undersökning kommer nog icke att taga så kort tid i anspråk. Men det är ju icke heller meningen, att byggandet af denna järnväg skall under den närmaste tiden i någon väsentlig mån forceras, och det är på grund däraf, som jag har ansett mig kunna biträda utskottets förslag. Äfven jag är visserligen mycket betänksam med afseende å lämpligheten af att under dessa tider påskynda järnvägsbyggande, men jag tror, att, om vi hålla oss till den norra delen af den nu ifrågavarande banan, järnvägsarbetets påskyndande icke behöfver blifva och icke kommer att blifva större, än som landet kan tåla vid. Jag upprepar hvad jag nyss sade, nämligen att jag missunnar ingalunda dem, som bo i de delar af landet, där den södra delen af bansträckningen skulle komma att gå fram, att få denna kommunikation, men jag anser, att behofvet där af kommunikationer icke är så stort som i norra delarna af landet, där bansträckningens öfre del skulle gå fram, och därför har jag kunnat vara med om den norra bansträckningen utan att vara med på den södra.

Nu har man sagt, att det är meningslöst, att staten skulle bygga den norra bansträckningen, om den icke äfven byggde den södra. Detta är emellertid en sak, som jag icke förstår. Det förefaller mig nämligen, som om det icke vore för staten lika viktigt att få den södra delen af banan byggd som den norra delen. Det kan ju förefinnas järnvägspolitiska skäl för att staten äfven bör bygga den

*Om anslag
för
verkställande
af under-
sökningar
rörande den
så kallade
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)*

Om anslag
för
verkställande
af under-
sökningar
rörande den
så kallade
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)

södra delen; men hvad samfärdseln beträffar, så om inbyggarne från öfre delen af Norrland komma till Sveg eller Orsa, ha de ju många möjligheter att sedan komma till det öfriga Sverige. Det föreligger sålunda alldeles bestämda skäl för byggandet af den norra delen af bansträckningen, skäl, som icke äro tillämpliga i fråga om den södra delen.

Jag tror således, att kammaren skulle fatta ett ur flere synpunkter godt beslut, om den bifölle statsutskottets förslag, till hvilket jag yrkar bifall.

I detta anförande instämde herrar *Zetterstrand, Johnsson* i Bollnäs, *Hansson* och *Olsson* i Fläsbro.

Herr Enander: Herr talman, mina herrar! Jag har icke mycket att tillägga till den föregående talarens yttrande. Hvad han sagt synes mig ägnadt att ypperligt bekräfta motiven till den särskilda motion, som herr Olofsson i Digernäs och jag afgifvit rörande inlandsbanan. Motionen har därjämte tillkommit förnämligast i protestsyfte med anledning däraf, att vederbörande departementschef i och genom den kungl. propositionen gjort den s. k. södra delen af inlandsbanan till sitt skötebarn, så att denna del skall ställas främst i fråga om undersökningsarbetet för en eventuell järnvägsbyggnad. För att bevisa mitt påstående rörande favoriseringen, vill jag för korthetens skull blott hänvisa till hvad som står på sid. 35 i den kungl. propositionen. Jag måste tillstå, att jag har vågat högeligen förundra mig öfver hvad som där anförts, ty jag vet, att sedan åtminstone ett tiotal år tillbaka regeringens och generalstabens meningar varit kongruenta därutinnan, att tiden borde vara tilländaluppen för Härjedalens roll af, så att säga, »askbarnet» bland vårt lands landskap. Det har sagts mig, att så pass kontinuitet inom regeringen måste man alltid kunna påräkna, att det gamla konungsliga löftet, som nyss citerades af min medmotionär här i kammaren, icke annullerades. Kungl. propositionen tyckes mig emellertid beklagligt nog antyda, att det blifvit en betänklig bräcka i den tillbörliga kontinuiteten.

Motionen vill äfven understryka och betona, hvad Konungens befallningshafvande i Jämtlands län i sin skrifvelse af den 15 december 1902, omnämnd å sid. 6 i den kungl. propositionen, säger om den af oss här ommotionerade bandelen, nämligen *att denna är första länken i den för Norrlands försvar så högviktiga inlandsbanan*. Denna betydelse af banan har äfven blifvit kraftigt framhållen här i dag. En talare på smålandsbänken har på förmiddagen liknat denna bana med den sibiriska banan, som Ryssland först efter många och långa funderingar kom sig före att bygga. Han rädde oss att följa exemplet med en lång funderare och varnade för brådska i denna järnvägsfråga. Men jag förmenar, att var östra granne i dessa dagar får bittert ångra sitt söl. En varning att icke följa det ödesdigra, dåliga exemplet, utan att i stället raska på, synes mig hafva varit mera på sin plats. Vi böra skynda på att skaffa oss en stark och styf rygg för att kunna hålla hufvudet högt där

uppe vid Bodenfästningen. Inlandsbanan skall sätta stål i svag rygg vid tung skattebörd och vara ett kraftigt militäriskt stöd i kampen för vårt fosterlands oberoende och frihet.

Men det är icke utan, att jag icke äfven på grund af kammarrens kända sparsamhetssinne satt mitt namn under den blygsammare motionen. Sparsamhetstankarne hafva nämligen resonerat så: man bör här »taga skeden i vacker hand» och nöja sig med litet, så är utsikten till framgång större. Framgången har också visat sig öfver förväntan i statsutskottets utlåtande och än mera i reservationen. Men jag kan ej annat tycka, än att talarne på smålandsbanken icke senterat anspråkslösheten i vår motion, då de elakt nog yrkat afslag på alltsamman. Det är dock synnerligast därför jag begärt ordet, att jag önskat uttala ett tack till utskottet, för att Härjedalen särskildt blifvit ihågkommen, såsom jag läser på sid. 11 i utlåtandet: »Enligt de sträckningar, som ifrågasatts, skulle järnvägen framgå från Sveg antingen i nordlig riktning till Rätan eller i en mera västlig sträckning förbi Linsälls kapell och Wemdalen till Rätan samt därifrån förbi Åsarnes kapell till Svensta». Om banan kan få göra en sväng från Sveg och följa Ljusnan uppåt Hedeviden, så kommer den att beröra mäktiga forsar för elektrisk kraftbetingelse och större vattendrag för ångbåtskommunikation. Nog skulle visserligen denna krok medföra afsevärd ökning i kostnaden för banbyggnaden i fråga, men på grund af hvad jag antydt, är jag säker på att den blefve *guldkroken* på banan inom Härjedalen; och den komme för ofrigt att gå genom mera bebyggda orter, än om den drages rakt i norr från Sveg. Jag ber att få lägga synnerlig vikt vid att denna afkrok göres, ty därigenom åstadkommes på samma gång en längre länk i den tvärbana längs Härjedalen, som är nödvändig och endast en tidsfråga.

Behovvet och *nyttan* af inlandsbanan äro så klart och uttömmande framställda, att mera tal därom ej är af nöden. Liknelsevis likväl ett par ord därom. Afsnörer man en lem af en kropp, så att inga eller svaga kommunikationsvägar för blodomloppet existera, så skall den lemmen tyna bort och dö. Ett afslagsyrkande på motionen innebär en afsnörning af provinserna Jämtland och Härjedalen från statskroppen. Järnvägarne kunna liknas vid blod- och pulsådor i den kroppen, och tillämpningen gör sig själf.

Krafvet på att vi få banan i fråga har herr Bromée redan omordat. Jag instämmer till fullo och vill blott göra ett litet tillägg, i det jag erinrar om att under de sista 30 åren från Jämtland och Härjedalen minst 100 miljoner timmerstockar flutit ut i marknaden, representerande netto minst lika många kronor. Dessa miljoner kronor hafva säkerligen tillskyndat landet järnvägssträckor af största betydelse och gifvit bärkraft för kommunalbördorna utom nämnda provinser samt rika skattetillflöden åt staten. Nu kunna väl dessa provinser, som, liknande präktigaste mjölkkor, blifvit så länge och hårdt mjölkade, hafva kraf på och med största skäl fordra, att man, innan de ytterligare utsugas, tillför dem behöflig näring, så att säga »kraftfoder», genom de förbättrade kommunikationer, som en inlandsbana skulle medföra.

Om anslag för verkställande af undersökningar rörande den så kallade inlandsbanan m. m.
(Forts.)

Om anslag
för
verkställande
af under-
sökningar
rörande den
så kallade
inlandsbanan
m. m.

Jag vill till sist uttala hoppet om att åtminstone Sveriges allmogemän i denna kammare följa sin Konung och ställa denna bana i främsta rummet, den första länken i inlandsbanan, delen från Sveg till Ström, för ett snart förverkligande, och instämmer i herr Bromées uttalande och förslag.

(Forts.)

Herr Ström i Transtrand: Herr talman, mina herrar! Jag skulle i hufvudsak kunna instämma i hvad herr von Friesen här nyss anfört. Det var i hans anförande mycket, som synnerligen tilltalade mig. I ett afseende kan jag dock icke instämma med honom. Jag syftar härvid på hans uttalande därom, att han icke ansåge något särskildt intresse för närvarande förefinnas för en undersökning af den södra sträckningen. Jag tror tvärtom, att ett sådant intresse förefinnes. Här har talats om undersökningar norrut från Sveg och söderut från Sveg, och den ene har ansett det ena vara viktigare och den andre det andra. De, som särskildt uttalat sig för den norra sträckan, tyckas hafva ansett, att slutpunkten i söder skulle vara Sveg och att man söder därom skulle nöja sig med hvad man redan har eller i en snar framtid, därest banan Orsa—Sveg blir färdigbyggd, kommer att få. För mig åter ställer sig saken så, att, om det skall blifva någon verklig inlandsbana, staten bör hafva hela banan från norr till söder och icke anknyta den till en enskild järnvags slutpunkt, såsom förhållandet skulle blifva, om den skulle sluta vid Sveg.

Skall staten alltså fortsätta söderut från Sveg, blir sedermera frågan, om staten skall inlösa Orsa—Sveg-banan och därefter fortsätta med inlösandet af andra järnvägar i den ena eller andra riktningen. Denna sak synes mig vara af beskaffenhet att just nu böra utredas, och i sammanhang härmed bör en fullständig undersökning af den södra sträckningen ske, på det att man från början må få klart för sig, om man för inlandsbanan kan begagna de järnvägar, som redan finnas, eller måste söka sig en annan sträckning. Här har ju framhållits, att en västligare sträckning genom Värmland och Dalarne vore den riktiga. Det skulle nog vara ofantligt mycket att säga om denna sak, därest det vore ifrågasatt, att järnvägen nu skulle byggas. Då skulle jag naturligtvis fortsätta att tala, anda tills jag kunde sluta med att järnvägen bör gå genom Transtrand.

Jag skall emellertid ej upptaga tiden härmed, ty det är ju nu endast fråga om en undersökning. Men om en sådan undersökning skall verkställas, synes det mig vara af synnerlig vikt, att den sker så, att, om möjligen — jag säger *möjligen*, ty det är ju icke säkert, att banan kommer till stånd — någon sträcka af banan blir byggd, den må ligga i norr eller söder, denna sträcka måtte förläggas på en sådan plats, att man icke efteråt behöfver säga: Det var dumt, att vi slutade där; vi borde hafva byggt på annat sätt. Därför tror jag, att en undersökning af hela sträckningen är ytterst viktig, och jag har under den nu förda diskussionen alltmer styrkts i den åsikten, att en sådan undersökning är det enda riktiga. Sedan den blifvit verkställd, kan man bilda sig ett rätt begrepp om,

hvar man skall bygga och huru mycket man skall bygga. Att redan nu säga, att vi icke skola bygga i söder eller icke bygga i norr, tror jag vara alldeles för tidigt. De, som komma att tala om denna sak om några år, skola kanske yttra sig på annat sätt. Se vi på järnvägsanläggningarna i landet uti dess helhet, så finna vi, att mycket blifvit gjordt på de senaste 10 à 20 åren. Om lika lång tid härefter torde också mycket vara gjordt på nu ifrågavarande bana.

För att från början den riktiga sträckningen må blifva vald, det må nu vara den norra eller den södra sträckningen, synes mig, som sagdt, en undersökning af det hela vara nödvändig; och jag skall därför i korthet be att få yrka bifall till den vid betänkandet fogade, af herr F. E. Pettersson med flere afgifna reservationen med den af herr Jansson i Krakerud föreslagna ändringen.

Herr Jansson i Krakerud: Herr talman! Jag begärde ordet med anledning af herr vice talmanens anförande. Han citerade några ord af en annan talare om den afkastning, statens järnvägar lämna. Afkastningen uppgafs utgöra 4,3 procent. Jag skall emellertid be att få påpeka, att man icke får rakna endast med denna procent, ty statens järnvägar lämna indirekt kanhända lika många procent i afkastning dels till kommunerna och dels till staten. Tror herr vice talmannen verkligen, att det vore möjligt att drifva upp en budget på 179 miljoner kronor, om man icke hade några järnvägar i landet? För min del tror jag det icke. Jag tror, att det just är statsbanorna, som nationen till stor del har att tacka för de rikedomar, hvilka hafva flutit in till densamma. Det är t. ex. alldeles gifvet, att det blir en helt annan inkomst, om man bygger järnvägar och därigenom bereder sig tillfälle att taga reda på den skog, som ligger och ruttnar bort, än om man låter skogen förfaras.

Därjämte skall jag be att få bemöta, hvad herr vice talmannen yttrade därom, att något behof af den södra delen utaf den ifrågasatta banan icke skulle föreligga. Jag vill i afseende härå nämna, att södra delen af Värmland redan uppförat 13,000 kronor för främjandet af detta järnvägsförslag. Detta vittnar väl om att folket i trakten anser sig vara i behof af järnvägen.

Herr von Friesen yttrade, att man skulle hafva sagt, att man endast ville undersöka banan, men icke bygga den. För min del får jag säga, att jag aldrig tänkt, att det endast skulle blifva en undersökning, utan jag har alltid tänkt, att om undersökningen kommer att visa, att det ur statsekonomisk synpunkt är fordelaktigt att bygga densamma, så kommer den att blifva byggd. Nu är ju klart, att, då undersökningen ej skulle vara avslutad förr än 1907, det kan dröja ganska länge, innan Riksdagen kommer att fatta beslut i fråga om banans byggande. Hur länge det kommer att dröja, vet man icke. och man vet icke heller, om Riksdagen, när beslutet skall fattas, är villig att låta bygga banan. Men hvad man borde veta, är, att denna Riksdag handlade klokt, om den beslöte en undersökning, så att kommande Riksdagar må hafva någon grund för bedömandet af, huruvida banan skall byggas eller icke.

*Om anslag
för
verkställande
af under-
sökningar
rörande den
så kallade
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)*

*Om anslag
för
verkställande
af under-
sökningar
rörande den
så kallade
inlandsbanan
m. m.*

(Forts.)

Vidare nämnde herr von Friesen, att han icke ville vara med om att bygga en kinesisk mur mellan vårt broderland Norge och Sverige. För min del vill jag icke heller vara med om att bygga en dylik kinesisk mur, men jag måste bekänna, att jag hellre ser, att de svenska bönderna kunna behålla sina egendomar där uppe i skogstrakterna och själfva afverka skogen än att norska kapitalister skola slå under sig egendomarna och under vanskötande af jordbruket uteslutande ägna sig åt afverkning af skogen. Jag tror icke, att detta skulle vara till nytta för vårt land.

Det sades, att det från Ottebol vore 6 mil närmare till norsk hamn än till västerhafvet. Ja, därom kan man naturligtvis icke tvista, ty man vet ännu icke, hvar vid västerhafvet banans ändpunkt komme att blifva. Men det är väl dock en fördel, att man inom vårt eget land får en isfri hamn. I jämförelse härmed spela några miles längre transport ingen nämnvärd roll. Jag är alldeles öfvertygad om att affärsmännen komme att förlägga sina affärscentra där nere vid den svenska hamnen och att följaktligen varutransporterna komme att ske till densamma.

Det var endast detta jag ville påpeka. Jag hoppas, att kammaren ej måtte fästa afseende vid de kväden, som en ärad representant från Norrland läste upp. I de mycket vackra verser, han föredrog, synes han endast hafva tagit hänsyn till sitt hjärtas känsla. Jag tror emellertid, att man, då en sådan järnväg som denna skall byggas, ej får taga hänsyn endast till känslan för sin egen provins, utan att man också måste fästa afseende vid landet i dess helhet, det vill med andra ord säga, att härvidlag icke hjärtat, utan förståndet bör råda.

Herr Lindvall: Att här föreligger en mycket stor fråga, det äro vi säkert alla villiga att erkänna. Därför böra vi noga pröfva den, innan vi fatta beslut. För min del anser jag utskottets förslag vara särdeles välbetänt; och blifver det kammarens beslut, har ett viktigt steg tagits för frågans lösning. Låtom oss därför först undersöka delen Sveg—Gellivare—Riksgränsen, så att vi få klart för oss, huru denna bana skall komma att gå och de verkliga kostnader den skulle komma att betinga. Därefter kunna vi ägna oss åt den södra delen af den ifrågasatta banan. Jag anser således, att vi böra gå till väga, såsom utskottet föreslagit, och sålunda först undersöka de trakter, som äro för oss obekanta och som lida brist på järnvägar, hvilka, om de komme till stånd, äfven skulle blifva vårt försvar till stort gagn.

Då utskottets förslag går ut på att i främsta rummet undersöka de trakter, som äro minst kända och bäst behöfva undersökas, för att man skall kunna bedöma såväl kostnaderna för detta stora företag som framtidsutsikten i öfrigt, anhåller jag att få yrka bifall till nämnda förslag.

Herr Waldenström: Herr talman! För min del tror jag nog, att en inlandsbana behöfves genom den öfre delen af vårt fädernesland. Men jag kan ändå icke vara med om Kungl. Maj:ts

förslag. För mig synes statsutskottets förslag vara det lämpligaste. Vi ha nu en tvärbana från Göteborg till Falun. Vi ha dessutom banan Mora—Vänern äfvensom Örebro—Krylbohanan, hvilken också går norrut. Så ha vi banan från Stockholm öfver Uppsala. Således tre praktiga banor i riktning från söder till norr. Från Falun går sedermera en bana Falun—Mora—Orsa, och från Orsa ha vi banan Orsa—Sveg, som visserligen ännu ej är färdig, men som måste blifva färdig. Ehuru denna bana för närvarande kämpar med svåra ekonomiska förhållanden, kan den likväl icke läggas ned, utan måste dragas fram till Sveg. Hvad man sedermera behöfver, är en bana för att komma vidare. Därför synes mig lämpligast, att man nu endast besluter undersökning af en bana från Sveg längre norrut. Om man skall gå så långt som till Riksgränsbanan, lämnar jag därhän. Men jag tror, att det vore skäl att göra en undersökning ända fram, om man öfver hufvud taget skall göra en sådan undersökning. Att tänka sig en bana genom Värmland, som skulle gå parallellt med banan Mora—Vänern tror jag skulle leda till förlust för statsbanan och till total ruin för banan Mora—Vänern. Och hvad skulle en sådan bana tjäna till? Man kan visserligen säga, att det finnes ett stort område i Värmland väster om Mora—Vänernsbanan, som icke har någon järnväg. Ja, men det kan man afhjälpa genom en bibana från någon station vid Mora—Vänernsbanan. En sådan skulle icke kosta så särdeles mycket.

Om anslag för verkställande af undersökningar rörande den så kallade inlandsbanan m. m.
(Forts.)

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

Herr Kronlund: Herr talman, mina herrar! Jag har blifvit uppkallad af herr Hammarskjölds yttrande, hvilket jag anser mig böra bemöta. Han började med att såsom skäl för sitt afslagsyrkande påpeka, att den norra delen af järnvägen skulle ha en längd utaf 110 mil och kosta 80 miljoner kronor. Jag vill i förbigående säga, att han felräknade sig på en liten bit af 20 mil, hvilket i fråga om kostnaden betyder 16 miljoner kronor. Men i Norrland är man icke så noga med milen, så att denna lilla öfverdrift får stå för hans egen räkning.

Vidare ifrågasatte han, huruvida några utvecklingsmöjligheter skulle finnas för denna järnväg genom inre Norrland. Visserligen ville han icke förneka, att det finnes sådana i Norrland, men beträffande Lappland trodde han icke, att där finnes några. Jag vill medgifva, att Norrland är, såsom herr von Friesen nyss sade, ett terra incognita, men hvad man vet är, att det icke är så blottadt på ekonomiska möjligheter, som herr Hammarskjöld synes tro. Jag skulle vilja till herr Hammarskjölds påseende rekommendera ett mycket sakrikt betänkande af den s. k. vattenfallskommittén. Man får där reda på att i Norrbotten finnas industriellt användbara vattenkrafter på 220,000 hästkrafter, i Västerbotten på 115,000 och i Jämtland på 83,000. Dessa vattenfall representera i själfva verket ett mångdubbelt större kraftantal, än nu är nämndt. Nu kan man fråga: hvad skall man använda dessa vattenfall till? Jo, vattenfallskommittén har påpekat, att särskildt för nuvarande stam-

*Om anslag
för
verketällande
af under-
sökningar
rorande den
så kallade
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)*

banan i Norrland och för Gellivare—Ofoten banan finnes lämpligt belägna vattenfall, som innehålla ungefär 150,000 hästkrafter, och som kanske kunde användas för att drifva största delen af hela vår norrländska stambana och tvärbanan till Ofoten med elektrisk kraft. Den föreslagna inre banan skulle, så som vi se på kartan, gå vid södra ändan af de stora sjöarne. Dessa skulle förmedla och förbättra de trafikmöjligheter, som järnvägen skulle lämna, ända upp till de norrländska fjällen. Denna järnväg kommer inom rajongen för de stora vattenfallen, som sålunda kunna blifva exploaterade.

Vidare visar statistiken, att det, till följd af bristande kommunikationer, i våra skogar årligen förfaras virke till en mängd af öfver 5 miljoner kubikmeter, daraf allra största delen i Norrland och särskildt i inre Norrland. Huru stort belopp detta representerar, kan man räkna sig till daraf, att den mängd virke, som årligen exporteras, uppgår till $7\frac{1}{2}$ miljoner kubikmeter, och representerar ett värde af öfver 150 miljoner kronor. Hvad skulle icke det betyda, om vi skulle kunna tillgodogöra oss en liten ringa del af detta virke, som nu förfaras, i form af träkol och annat. En inlandsbana skulle möjliggöra detta. Här exporteras från vårt land ungefär 3 miljoner tons järnmalm, och här tillverkas endast 500,000 tons järn. Om man då tänker sig, att det virke, som förfaras i skogarna, skulle kunna användas vid bearbetningen af en stor del af den malm, som exporteras, skulle där uppe kunna komma till stånd en industri, om hvars storlek man nu icke kan göra sig någon foreställning.

Herr Hammarskjöld sade också, att man med tanke på banans storlek och kostnaderna för densamma bör vara betänksam. Ja, Gud må veta, att vi hafva varit betänksamma. Ty det är, om jag icke missminner mig, 7 år, sedan jag första gången motiverade om en del af inlandsbanan. Denna motion har kommit tillbaka i åtskilliga former år efter år. Om vi verkligen äro på det klara med att det här gäller en stor fråga, en fråga, som har möjlighet och förutsättningar att i framtiden blifva en verklighet, då böra vi väl gripa oss an med den. Man bör betänka, att om också undersökning nu skulle komma till stånd, så kommer det att dröja decennier, innan banan blir färdig. Jag förstår icke, att herr Hammarskjöld, som ju är osäker på, huruvida det finnes några förutsättningar för denna järnväg, icke då på grund af de skäl, som vice talmannen angaf, kan vara med på en undersökning. Vice talmannen sade tydligt, att det var just för att visa, att hela denna bana icke hade några ekonomiska utvecklingsmöjligheter och förutsättningar, som han ville vara med om denna undersökning. Ja, om herr Hammarskjöld på det skalet ville vara med därom, vore jag honom tacksam. Jag är säker på att denna undersökning, som icke endast är afsedd att vara en teknisk undersökning, utan afven afser de ekonomiska och kulturella möjligheter, som finnas där uppe, skall komma att lämna ett utomordentligt godt resultat.

Herr Eriksson i Bäck: Herr talman, mina herrar! Det lönar sig naturligtvis icke för mig att inlåta mig i diskussion med stats-

utskottets majoritet och i synnerhet med herr von Friesen. Och föga bättre skulle det vara att gifva sig i delo med herr Waldenström. Men oaktadt jag har en annan åsikt i denna fråga än samtliga dessa herrar, vill jag dock icke försöka att inlåta mig i diskussion med dem. Jag vill endast till dem framställa en enkel fråga, nämligen: hvad skulle den så kallade inlandsbanan blifva till för nytta, om man endast toge den norra delen och ej den södra? Jo, om den norra delen af inlandsbanan blifver en stambana, skulle sedan trafiken därifrån ledas in på enskilda banor ut till kusten. Enligt herr Waldenströms mening sannolikt till Gäfle, enligt herr von Friesens mening sannolikt till Stockholm och enligt den öfriga majoritetens i statsutskottet mening sannolikt in på den så kallade bergslagsbanan ned till Göteborg. Men på ingen af dessa vägar kommer trafiken från inlandsbanan ut till någon hamn, som vore isfri året om. Det är ett oafvisligt behof för denna bana, att den med sin södra ändpunkt har att tillgå en året om isfri hamn med billiga upplagsplatser. Någon sådan kan hvarken Göteborg eller Stockholm erbjuda och sannolikt än mindre Gefle.

Herr von Friesen sade, att man ifrån Dalarna kunde komma på Orsabanan och vidare ut till det öfriga Sverige. Herr Waldenström hade ungefär samma uppfattning, och då är det väl tämligen tydligt, att deras mening är, att statsbanetrafiken skulle ledas in på enskilda banor, hvilket jag för min del, synnerligast i detta fall, icke kan finna vara lämpligt.

Om man nu skulle afslå förslaget om en undersökning af den södra delen af inlandsbanan, så är det för mig klart, att Kungl. Maj:t sedan icke kunde afslå koncessionsansökningar om byggande af tvärbanor öfver till Norge, och att såväl trafik som handelsvinst komme att dragas öfver från den svenska till den norska sidan. En af dessa eventuella tvärbanor kommer icke att bereda någon egentligen nämnvärdt kortare utfartsväg till hafvet, än om man byggde inlandsbanan direkt ned till den bohuslänska kusten; men om dessa tvärbanor komme till utförande snart, eller om man äfven sedan skulle bygga södra delen af inlandsbanan, så hade dessa norska intressen under tiden satt sig i besittning af de ekonomiska resurser, som kunde finnas att taga vara på i dessa trakter; och när sedan den svenska inlandsbanan komme till stånd, så vore många af de utvecklingsmöjligheter, som skulle kommit denna bana till godo, redan ohjälpligt öfver inne på den norska sidan.

Dessa skäl, herr talman, äro för mig afgörande, hvarför jag ber att få yrka bifall till den af herr F. E. Pettersson m. fl. afgifna, vid betänkandet fogade reservationen, men med den ändring däri, som af herr Jansson i Krakerud föreslagits.

Herr Hammarskjöld: När man tagit miste, bör man erkänna det, och jag erkänner, att jag tagit fel. Jag hade blifvit missledd af en uppgift på sid. 16 i utskottsbetänkandet eller rättare sagdt: jag hade icke blifvit missledd, utan jag hade ej tillräckligt noga sett efter, hvad som stod där; således är det mitt fel. Jag erkänner nämligen, att jag antagit afståndet från Sveg till Ströms vattudal

*Om anslag
för
verkställande
af under-
sökningar
rörande den
så kallade
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)*

Om anslag
för
verkställande
af under-
sökningar
rorande den
så kallade
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)

vara mycket för långt, men herr Kronlund var snäll och sade, att man räknade ej så noga med milen där uppe — och jag misstänker, att man ej heller där räknar så noga med miljonerna.

Den ärade talaren, herr Kronlund, sökte göra riktigt klart för mig äfvensom för kammaren, förmodar jag, hvilka rikedomar det fanns inne i landet, som man skulle föra ut på järnvägarna, och han talade då om två saker. Den ena var den ofantligt stora vattenkraften, det stora antalet hästkrafter, som äro direkt användbara för industriella ändamål, men som rinna bort i forsarna. Ja, det tror jag också, men jag undrar, om man behöfver bygga järnvägar till dessa vattenfall för att kunna taga reda på dessa hästkrafter. Vi kunna ju ej föra hästkrafter på järnvägarna, utan måste föra dem på annat sätt, när det är fråga om elektrisk kraft. Icke behöfver man bygga järnvägar för att komma åt vattenfall och taga reda på den elektriska kraften. Jag ser, att herr Kronlund ruskar på hufvudet, men det kan ej hjälpas.

Vidare talade han om att det ruttnar så oändligt mycket virke bort i skogarna, och att det finns så oerhört mycket, som icke blir tillvarataget, trots att det skulle kunna förvandlas till träkol och kraftigt bidraga till uppkomsten af en järnindustri där uppe. Jag skall blott göra en liten blygsam fråga: hvarför får det ligga så mycket virke och affall och ruttna bort utmed Gellivarebanan till exempel? Hvarför användes icke det och förvandlas till träkol? Jag tycker, att man kunde ta vara på det först; gör man det, kunna vi sedan se till, hvilka åtgärder böra vidtagas för tillvaratagandet af det, som ligger kvar nere i landet.

Han frågade vidare, om jag icke skulle kunna gå med på saken, åtminstone på det skäl, som herr vice talmannen framställt. Hans skäl var ju, att en undersökning skulle afskräcka oss; den skulle visa oss, att det blefve så förfärliga kostnader, så att vi sedan ej skulle våga tala om järnväg där uppe. Ja, det är ju också ett skäl. Det är en medicin emot denna sjuka, men jag tycker, att pillerna äro något för dyra.

Medan jag har ordet, skall jag förklara, att jag ej alls skulle ha något emot, att en undersökning sådan som den här ifrågasatta företages från Sveg upp genom Jämtland till Ströms vattudal. För min del är jag öfvertygad om att en järnväg där skulle göra stor nytta, bära sig bra och på alla sätt vara till gagn. Det föreligger emellertid nu ej något förslag om anslag blott för en sådan partiell undersökning. Vill någon framställa yrkande om anslag därtill, skall jag mycket gärna vara med därom.

Häruti instämde herrar *Almqvist*, *Sandquist* och *Åkerlund*.

Herr Olsson i Heden: Trots att jag är bohuslänning, hoppas jag att med herr Olofssons benägna medgifvande få säga ett par ord, och då ber jag att till en början få rikta mig mot hvad han återgaf ur Hans Majestät Konungens tal vid en fest uppe i Jämtland vid något tillfälle. Han tyckte nästan vilja låta påskina, att Hans Majestät Konungen, eller åtminstone hans rege-

ring, på något sätt ej skulle hållit de (åtminstone indirekta) löften, som gifvits vid det tillfället. Jag ber därvidlag att få erinra om att Hans Maj:t Konungen vid detta tillfälle tillade två viktiga uttryck, som jag anser vara af särskild vikt. Han sade: »Så vidt jag förmår och förhållandena det medgifva». Jag anser, att däri ligger så mycket, att vi ej på något sätt kunna komma till den slutsatsen, att Hans Maj:t Konungen i något afseende ej skulle hållit sitt löfte, för den händelse det fattats såsom ett sådant.

*Om anslag
för
verkställande
af under-
sökningar
rorande den
så kallade
inlandsbanan
m. m.*

(Forts.)

I anledning af att den mycket ärade statsutskottsledamoten på stockholmsbanken skarpt markerade, att man här gång på gång framhållit, att det nu endast är fråga om undersökning, men ej om byggande af inlandsbanan, ber jag att få nämna, att äfven jag verkligen hyste den uppfattningen, att en undersökning ju drager byggandet af banan med sig som en naturlig konsekvens. Då jag emellertid fick se den mening, som handlar om denna sak, dels i Kungl. Maj:ts proposition, dels i statsutskottets utlåtande, där det heter: »Såsom af departementschefen framhållits, får ett beslut om verkställande på statens bekostnad af sådan undersökning dock icke i någon mån anses innebära, att staten skulle hafva utfäst sig att äfven anlägga banan» — då jag fick se det, måste jag naturligtvis tro, hvad som står skrifvet, och därför måste jag anse, att det står mycket starka auktoriteter bakom denna mening; detta var anledningen till att jag kom att betona det här i mitt anförande. Jag har visserligen svårt att fatta det ännu, men nu får jag väl böja mig för hvad själfva statsutskottet skrifvit och godkänt.

Härmed var öfverläggningen slutad. I öfverensstämmelse med de yrkanden, som därunder förekommit, gaf herr talmannen propositioner: 1:o) på bifall till utskottets hemställan, 2:o) på afslag å berörda hemställan och bifall i stället till det af herr Jansson i Krakerud framställda yrkandet, 3:o) på afslag å utskottets hemställan och bifall i stället till den af herr Persson i Tallberg vid förevarande utlåtande afgifna reservationen samt 4:o) på afslag å såväl utskottets hemställan som Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning. Herr talmannen ansåg förstnämnda proposition vara med öfvervägande ja besvarad, men som votering begärdes, upptog herr talmannen för bestämmande af kontrapositionen å nyo de öfriga yrkandena, af hvilka det, som afsåg afslag å såväl utskottets hemställan som Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning, nu förklarades hafva flertalets mening för sig. Men jämväl i fråga om kontrapositionen askades votering, i följd hvaraf, och sedan till kontraposition i denna votering antagits det under 2:o) omfördälda yrkandet, nu först uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som till kontraposition i hufvudvoteringen angående statsutskottets utlåtande n:o 107 antager yrkandet om afslag å

Om anslag såväl utskottets hemställan som Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning, röstar

verkställande
för
af under-
sökningar
rörande den
så kallade
inlandsbanan
m. m.

(Forts.)

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren till kontraposition i nämnda votering antagit det af herr Jansson i Krakerud under öfverläggningen framställda yrkandet.

Den votering, som anställdes enligt denna voteringsproposition, utföll med 119 ja mot 84 nej; hvadan propositionen för hufvudvoteringen erhöll följande af kammaren godkända lydelse:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i utskottets förevarande utlåtande n:o 107, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren afslagit såväl utskottets berörda hemställan som Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning.

I hufvudvoteringen afgåfvos 114 ja-röster mot 90 nej-röster; och hade kammaren alltså bifallit utskottets hemställan.

§ 2.

Om vidtagande af åtgärder för försäljning af

Vislanda—
Bolmens
järnväg m. m.

Å föredragningslistan fanns härefter upptaget statsutskottets utlåtande n:o 108, i anledning af framställt förslag om vidtagande af åtgärder för försäljning af Vislanda—Bolmens järnväg m. m.

I en till Riksdagen den 15 innevarande april aflåten proposition, n:o 112, hade Kungl. Maj:t, under åberopande af propositionen bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen medgifva, att sådana åtgärder finge vidtagas, hvarigenom Vislanda—Bolmens järnväg försålles till ett pris, ej understigande 768,299 kronor 12 öre, och på villkor i öfrigt, som vore för staten lika förmånliga som de i statsrådsprotokollet angifna, af Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag erbjudna.

Med anledning af denna proposition hade herrar *E. O. Magnusson* i Tumhult och *J. P. Persson* i Hult i en inom Andra Kammaren väckt motion, n:o 271, hemställt, att Riksdagen med afslag å Kungl. Maj:ts framställning om vidtagande af åtgärd för försäljning af

Vislanda—Bolmens järnväg på de i den kungl. propositionen angifna villkor måtte bestämma:

att statens kapital- och räntefordran hos bolaget till den del, samma fordran öfversköte 800,000 kronor, från 1904 års utgång och tills vidare i statsräkenskaperna fördes inom linjen;

att bolaget skulle å detta belopp 800,000 kronor erlægga dels $4\frac{1}{2}$ % ränta om året från och med den 1 januari 1905 samt dels från och med ingången af år 1907 i kapitalafbetalning så stor procent, att berörda belopp blefve till fulla inbetaladt inom loppet af 50 år därefter;

att bolaget skulle vara skyldigt att sist före 1907 års ingång ställa sådan säkerhet för annuiteternas ordentliga erläggande, som Kungl. Maj:t funne erforderlig utöfver den inteckningssäkerhet, hvilken förut aflämnats;

att, sedan bolaget ställt sådan säkerhet, som ofvan sadet, statens fordran utöfver angifna kapitalbeloppet 800,000 kronor och därå upplupen ränta blefve afskrifven, samt

att, därest bolaget icke före den 1 augusti detta år ingått på häri uppställda villkor eller bolaget, sedan dessa villkor å dess sida antagits, skulle brista i uppfyllandet af gjorda åtaganden, Kungl. Maj:t skulle äga vidtaga åtgärd för järnvägens exekutiva försäljning.

Utskottet hemställde, att Riksdagen, i anledning af Kungl. Maj:ts förevarande proposition och med afslag å den af herrar Magnusson i Tumhult och Persson i Hult i ämnet väckta motionen, måtte bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att vidtaga sådana åtgärder, hvarigenom Vislanda—Bolmens järnväg försålles till ett pris, ej understigande 768,299 kronor 12 öre, och under villkor att fullgod säkerhet ställdes för den del af köpeskillingen, som ej kontant erlades.

Vid utlåtandet hade emellertid fogats reservationer: af herr Sjö, som ansett, att utskottet bort hemställa:

att Riksdagen, med afslag å Kungl. Maj:ts förevarande framställning, måtte i anledning af herrar Magnussons i Tumhult och Perssons i Hult i ämnet väckta motion bestämma:

att statens kapital- och räntefordran hos Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag till den del, samma fordran öfversköte 800,000 kronor, från 1904 års utgång och tills vidare i statsräkenskaperna fördes inom linjen;

att bolaget skulle å detta belopp 800,000 kronor erlægga $4\frac{1}{2}$ % ränta om året från och med den 1 januari 1905 samt dels från och med ingången af år 1906 i kapitalafbetalning så stor procent, att berörda belopp blefve till fulla inbetaladt inom loppet af 50 år därefter;

att bolaget skulle vara skyldigt att sist den 31 juli 1905 ställa sådan säkerhet för annuiteternas ordentliga erläggande, som fullmäktige i riksgäldskontoret funne erforderlig utöfver den inteckningssäkerhet, hvilken förut aflämnats;

Om vidtagande af åtgärder för försäljning af Vislanda—Bolmens järnväg m. m. (Forts.)

att, sedan bolaget ställt sådan säkerhet, som ofvan sades, statens fordran utöfver angifna kapitalbeloppet 800,000 kronor och därå upplupen ränta blefve afskrifven; samt att, därest bolaget icke före den 31 juli detta år ingått på här uppställda villkor eller bolaget, sedan dessa villkor å dess sida antagits, skulle brista i uppfyllandet af gjorda åtaganden, fullmäktige i riksgäldskontoret skulle äga vidtaga åtgärd för järnvägens exekutiva försäljning;

af herrar *F. E. Pettersson, Törneblad, Persson* i Stallerhult och *Petersson* i Påboda samt af greve *Posse*.

Sedan utskottets hemställan blifvit uppläst, begärdes ordet af

Herr Magnusson i Tumhult: Herr talman, mina herrar! Det vill af statsutskottets utlåtande synas, som om skälet för utskottets afstyrkande af vår motion vore dels farhåga för att framdeles ej kunna afvisa eventuella anspråk på eftergift för andra med statslån understödda järnvägsaktiebolag, dels ock att Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag ej skulle stå fast vid sitt gifna anbud, därest ej järnvägen försålde inom åtta månader, efter det frågan blifvit behandlad af Riksdagen.

Båda dessa farhågor torde emellertid vara obefogade. För det första kan väl principen icke vara farlig, då vi i vår motion ej föreslagit annat, än att det nuvarande bolaget skulle få öfvertaga Vislanda—Bolmens järnväg och för densamma betala 31,700 kronor mera än Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag bjudit och hvilket anbud utskottet finner antagligt.

Det andra skälet är ej heller något verkligt skäl. Jag har här i min hand en på järnvägens byrå uppgjord uträkning öfver trafikinkomsterna under detta års tre första månader. Af denna framgår, att inkomsterna under januari—mars 1904 utgjort 31,263 kronor 6 öre, och under samma tid föregående år endast 25,631 kronor 64 öre. En ökning af trafikinkomsterna under tre månader med omkring 5,632 kronor, det är ingen obetydlig trafikökning på en bana, som är endast 51 kilometer lång. Nu som först är banan i ett utmärkt skick med tillräckligt rullande materiel. Tro herrarne, att Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag frångår det anbud, som af detsamma afgafs den 22 juli 1902, när järnvägen sedan dess så betydligt förbättrats och trafikinkomsterna i så afsevärd grad stigit? Jag för min del tror det icke!

Nu kan ju invändas, att det står det gamla bolaget fritt att anskaffa säkerhet och vid den blifvande auktionen inköpa järnvägen. Ja, förvisso! Om det berodde på bolagets styrelse eller en bolagsstämma, vore den saken snart ordnad. Jag skall be att få uppläsa en skrivelse från styrelsen för Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag, som kommit mig till handa. Den lyder: »Undertecknad, styrelse för Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag i likvidation, får härmed tillkännagifva, att, därest Riksdagen gentemot bolaget gör sådana hufvudsakliga medgifvanden och eftergifter, som förutsättas i den af

herrar E. O. Magnusson i Tumhult och J. P. Persson i Hult vid innevarande riksdag i ämnet väckta motion, styrelsen skall göra allt hvad på styrelsen kan ankomma för skuldförhållandets ordnande och säkerställande i enlighet med Riksdagens beslut. Ljungby och Sunnerbo den 1 maj 1904.»

Denna skrivelse är undertecknad af de fem herrar, som utgöra bolagets styrelse.

Haraf framgår, att bolagsstyrelsen är öfvertygad om att saken kan från bolagets sida ordnas så som i vår motion föreslagits, i fall Riksdagen i hufvudsak bifaller densamma.

Men, såsom herrarne veta, måste, i fall kommunerna skola ikläda sig garanti i förevarande afseende, detta ske å kommunalstämmor, och det fordras litet tid, för att kommunerna skola få klart för sig, att den risk, de därigenom ikläda sig, är mera formell än verklig.

Då jag tror, att staten icke har någon skada af ett litet uppskof, men Sunnerbo härads fattiga kommuner en stor nytta däraf, skall jag, herr talman, såsom saken nu står och då Första Kamraren redan bifallit herr Sjöes vid betänkandet fogade reservation, be att få yrka bifall till samma reservation samt afslag å utskottets hemställan.

Häruti instämde herrar *Zetterstrand, Persson i Hult, Bergendahl, Bengtsson i Häradsköp, Johansson i Jönköping, Henricson, Sterner, Lundell, Trapp, Jakobson, Jonsson i Skog, Ahlstrand, Ödman, Larsson i Saby, Lindvall, Ericsson i Ahlberga och Sandquist.*

Herr vice talmannen Pehrson: Herr talman! Nog skulle jag för egen del känt mig villig att gå herr Sjöes reservation till mötes, därest jag hade ansett mig kunna göra detta, utan att någon risk skulle föreligga för staten att förlora mera på denna bana, än hvad som gifvetvis måste förloras afven med antagande af ett sådant anbud, som Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag afgifvit. Såsom herrarne alla känna till, har Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag för järnvägen i fråga bjudit 768,000 kronor. Detta utgör statens kapitalfordran hos Vislanda—Bolmens järnväg.

Sedan detta anbud afgifvits, tro sig de kommuner, som närmast äro berörda af Vislanda—Bolmens järnväg och som tecknat aktier i densamma, hafva funnit, att det skulle vara med deras fördel förenligt att själfva köpa in banan, och förmena, att de skulle kunna betala till och med något mera, än hvad Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag bjudit, såsom också nu blifvit framhållet af herr Magnusson i Tumhult.

Men innan man kan få klarhet om huruvida de kommuner, som innehafva största delen af aktierna i Vislanda—Bolmens järnväg, ej allenast äro villiga utan afven verkligen förmå att för inköpet bilda ett nytt bolag och innan man kan få någon visshet, om ett sådant bolag kan prestera en sådan garanti, som staten måste fordra, för fullgörande af bolagets åtagna förbindelse att erlagga ranta och amortering å dessa 800,000 kronor, ja, då har redan det anbud, som Halmstad—Bolmens järnväg afgifvit, förfallit.

Om vidtagande af åtgärder för försäljning af Vislanda—Bolmens järnväg m.m.
(Forts.)

Om vidtagande af åtgärder för försäljning af Vislanda—Bolmens järnväg m. m.
(Forts.)

Om det nu skulle inträffa, att det nya Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag icke kan prestera den nödvändiga garantien, för att dess anbud skall kunna antagas, och Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag icke längre står vid sitt anbud, då vet man icke, på hvad sätt denna affär skall kunna ordnas, man vet icke, huru staten då skall kunna på ett något så när dragligt sätt blifva kvitt denna järnväg.

Nu vet man hvad staten genom att antaga det af Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag afgifna anbud skall förlora på ifrågasvarande järnväg. Men gifvetvis vet man det icke, om detta bolag icke vill stå vid sitt anbud eller om det tilltänkta nya Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag icke förmår köpa in järnvägen på de i herr Sjös reservation föreslagna villkor.

Det är således icke så angenämt, om man än för öfrigt skulle vilja det, att biträda den reservation, som herr Sjö afgifvit och som blifvit antagen af Första Kammaren. Jag yrkar därför bifall till statsutskottets hemställan.

Herr Andersson i Löfhult! Herr talman, mina herrar! Jag skall först be att få förutskicka den anmärkningen, att jag icke är aktieägare i Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag, och att ej heller den kommun, jag tillhör, däri tecknat några aktier eller på något sätt beröres af järnvägen. Men jag känner till förhållandena ganska väl, enär denna järnväg ej är belägen långt ifrån mitt hem, och skall därför be att få yttra några ord.

Nu har här af den ene af motionärerna, herr Magnusson i Tumhult, framhållits, att om Riksdagen bifolle herr Sjös reservation, skulle det vara någon möjlighet för aktieägarna i bolaget att få något igen af de penningar, som de nedlagt i företaget, men att, om järnvägen skulle försäljas till Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag på de af utskottet föreslagna villkor, de aldrig skulle ha någon utsikt att få tillbaka sina utlagda penningar. Om nu Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag kan skaffa erforderlig säkerhet för de 800,000 kronor, hvarom i herr Sjös reservation talas, och sedermera så småningom betalar detta belopp, får ju staten mera betaldt, än fallet skulle blifva vid antagandet af det utaf Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag nu gjorda anbud. Och jag tror för min del, att Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag skall kunna göra detta. Det syntes mig framgå af den skrivelse herr Magnusson uppläste från bolagets styrelse.

Skulle järnvägen nu försäljas, kan staten icke få mer än 768,000 kronor i rundt tal. Men om det gamla bolaget skulle kunna förvärfva järnvägen tillbaka på de villkor som i reservationen angifvas, då skulle, som sagdt, icke blott staten beredas en fördel, utan afven aktieägarna kunna hysa någon förhoppning att få något igen af aktiekapitalet.

Af dessa skäl ber jag, herr talman, att få yrka bifall till herr Sjös reservation och afslag å utskottets hemställan.

Herr von Friesen: Herr talman! Ja, kammaren må nu besluta i den här frågan huru som helst, i enlighet med utskottets

förslag eller i enlighet med reservationen, så är det dock säkert, att statsutskottet svårligen kunnat behandla denna fråga på annat sätt än statsutskottet gjort, om statsutskottet velat i någon mån vara troget de principer statsutskottet anser sig böra följa vid handhavandet af dylika angelägenheter.

Det är en mycket betänklig sak, som kammaren skulle besluta, om kammaren bifölle reservationen. Det gäller att efterskänka en skuld, efter statsrevisorernas senaste berättelse, på öfver 800,000 kronor. Beslutet innebär nämligen icke allenast att bolaget skulle få öfvertaga banan, om det ställde sakerhet för att dessa 800,000 kronor skulle betalas, utan det innebär också, att hvad bolaget är skyldigt staten utöfver 800,000 kronor skulle efterskännas.

Nå, nu förekommer det ju, att staten beslutar efterskänkande af skulder, men det brukar staten icke göra, förrän den pant, som blifvit satt som sakerhet för skulden, blifvit realiserad. Här är det en pant för skulden, in-teckningen i järnvägen, denna pant bör väl då realiseras *först*, innan det blir fråga om efterskänkande af någon skuld.

Det skulle införa hela den affär, staten har med enskilda järnvägar, på en abnorm bana, om staten skulle utlåna penningar mot in-teckning och sedan efterskänka en större del af skulden, utan att begagna sig af sin in-teckning.

Den risk för öfrigt, som är förbunden med reservationen, har blifvit framhållen af herr vice talmannen. Om bolaget icke lyckas ställa säkerhet för 800,000 kronor inom ett år, ja, då skulle järnvägen sedan säljas på exekutiv auktion. Men hvem vet, hvilka anbud man då får på järnvägen! Då kan det hända, att staten själf måste ropa in järnvägen och förvalta den, hvilket för staten skulle vara synnerligen olägligt.

Jag tror mig således hafva visat, hvilka stora betänkligheter, som förefinnas mot att biträda reservationen. Nu kan man ju öfvervinna dessa betänkligheter, säges det. Jag tror icke man kunnat öfvervinna dessa betänkligheter i statsutskottet, men det är ju möjligt att man här kan öfvervinna dem, på grund af särskildt ommande omständigheter, som här skulle föreligga, och man har då hänvisat till dessa fattiga smålandskommuner.

Enligt förteckningen öfver aktiägarne, så innehade af bolagets aktiekapital, 634,500 kronor, kommuner aktier till ett belopp af 327,000 kronor och enskilda personer aktier för 307,500 kronor. Visserligen hade således kommunerna något mera än de enskilde, men högst obetydligt. Nu kallas dessa kommuner, som hafva aktier för 327,000 kronor, för fattiga smålandskommuner. Men förhållandet är, att ibland dessa kommuner ingår Karlshamns stad med en aktie-teckning på 129,500 kronor, således återstår på dessa så kallade fattiga smålandskommuner 200,000 kronor i rundt tal.

Nå, jag känner icke, huru stor deras fattigdom är, men jag tviflar på att de skola bli rikare, om man antar reservationen. Ty jag för min del hyser ingen förhoppning om att de uti någon mer eller mindre aflägsen framtid skola få någon utdelning på sina aktier. Det anfördes visserligen af en ärad talare, en af motionärerna, att

Om vidtagande af åtgärder för försäljning af Vislanda—Bolmens järnväg m. m.
(Forts.)

Om vid-
tagande af
åtgärder för
försäljning
af
Vislanda—
Bolmens
järnväg m. m.
(Forts.)

under de tre första månaderna detta år inkomsterna varit större än under samma månader nästlidet år, om jag fattade honom rätt. Det kan dock bero på åtskilliga förhållanden, såsom väderleksförhållanden och dylikt. Ty utaf den tillgängliga berättelsen framgår tydligt, att inkomsterna under år 1903 varit mindre än under år 1902, beroende på att denna järnväg fått en konkurrent uti Borås—Alfvesta järnväg. Denna sistnämnda järnväg kommer utan tvifvel att upparbeta sig, och huru det då kan komma att gå med de ökade inkomsterna för Vislanda—Bolmens järnväg lämnar jag därhän. Skulle emellertid kommunerna tvingas att gå i god för 800,000 kronor jämte ränta och amortering på detta belopp, då skulle således kommunerna, utom det att de icke få någon utdelning på sina aktier, dessutom behöfva betala ränta och amortering på detta kapital 800,000 kronor. Jag tviflar således på att det för kommunerna skulle vara någon fördel, om de skulle bli tvungna att ikläda sig betalningsansvar för dessa 800,000 kronor, hvarom det nu är fråga.

Således dessa fattiga smålandskommuner, hvarom här är fråga, äro icke intresserade med särdeles stort belopp i denna järnväg, och jag tviflar på att de kunna ha någon egentlig fördel af det i reservationen framställda förslaget. Skall det då vara klokt att mot de principella betänkligheter, som en hvar måste erkänna förefinnas mot bifall till reservationen, ändå bifalla densamma? Jag tviflar på det, herr talman, och yrkar därför bifall till utskottets hemställan.

Herr Sjö: Herr talman! Den näst föregående talaren uttalade sina betänkligheter mot att efterskänka en skuld till Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag på 800,000 kronor. Men jag ber då att få erinra talaren om att det afven är fråga om ett efterskänkande, om man skulle sälja järnvägen till Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag. Då är det nämligen fråga om ett efterskänkande af mellan 31,000 à 32,000 kronor mera än vid det efterskänkande till Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag som han här omnämnde, så, att då han klandrade statens eftergift till sistnämnda bolag på sätt jag i reservationen föreslagit, kan jag ej finna detta klander vara mer befogadt än om järnvägen, såsom han vill, lämnas till ett annat bolag för några 10-tal tusen kronor mindre köpeskilling. Han kunde, synes mig, lika gärna som jag, unna Vislanda—Bolmen-bolaget järnvägen för godt pris.

Vidare yttrade herr vice talmannen, att, därest man nu icke skulle besluta i enlighet med utskottets hemställan, så skulle det kunna gå därhän, att Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag ginge ifrån sitt anbud, och det vore då icke sagdt, att man kunde få ett likadant anbud, hvarför man i så fall — om jag fattade honom rätt — skulle göra en sämre affär. Ja, hvad detta angår, så tror jag icke jag går grannlagenheten för nära, då jag säger, att jag talat med verkställande direktören uti Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag, hvilken ju som bekant för sitt bolags räkning afgifvit det anbud, hvarom här är fråga, enligt hvilket skulle betalas 768,299 kronor 12 ore. Han förklarade då, att han trodde, att något hinder icke skulle möta mot att bolaget stode fast vid sitt anbud, afven

om respittiden ginge till ända, men därför kunde han ej vidare svara. Måhända kan det också finnas någon annan köpare. Kanske Karlshamn—Vislanda-järnvägsbolaget?

Nu har, såsom vi nyss hörde, en ljusning inträdt uti detta Vislanda—Bolmen-bolagets ekonomiska förhållanden. Bolaget har ju hittilldags haft att kämpa med stora ekonomiska svårigheter, men, enligt motionärens redogörelse, hade under de tre första månaderna detta år dess inkomster uppgått till 5 å 6,000 kronor mer än under samma tid näst föregående år.

Detta bolag har också satt banan i godt stånd, anskaffat nya sliprar och nya engelska stålskenor öfver hela linjen, satt alla husen i godt stånd, så att en fackman sagt mig, att järnvägen är i väl så godt skick nu som när den var ny.

Herrarne skola då betänka, att Vislanda—Bolmen-bolaget naturligtvis med missmod och ledsnad skulle se, om denna deras istånd-satta egendom och förhoppningsgivande bana skulle tagas ifrån dem, utan att det kunde uppträda såsom köpare. Herrarne veta lika väl som jag, huru det går till vid exekutivauktioner. Skulle man då besluta i enlighet med utskottets förslag, skulle riksgäldsfullmäktige komma att vidtaga åtgärder för försäljning af denna egendom. Hvad inträffar då? Jo, då skall köparen antingen betala en sjättedel af köpeskillingen kontant eller medelst affämbref, som är i den sålda egendomen in-tecknad, eller också skall köparen ställa pant eller borgen för en femtedel af köpeskillingen, och hela köpeskillingen skall vara betald inom några veckor. Det är sann-ligen icke godt för köparen att kunna fullgöra dessa villkor, när man betänker, att det här är fråga om 14 kommuner, som äro aktieägare i detta järnvägsaktiebolag. Ty det kan naturligtvis icke tänkas, att beslut om aflämnande af garanti i förhållande till antalet tecknade aktier skulle kunna fattas på de första socknarnas kommunalstämmor eller på den första bolagsstämman, utan det skulle nog behövas både en och två, ja tre kommunalstämmor med somliga församlingar, innan man komme till enighet i frågan. Bolaget behöfver därför hafva denna tid på sig, hvarom jag gjort framställning i min reservation.

Hvad åter angår den ränteförlust, som herr vice talmannen sade att staten skulle kunna göra, så tror jag icke, att någon sådan skall komma att inträffa. Ty när bolaget, såsom herrarne höra, fått ett sådant uppsving, att bolaget under de tre första månaderna af detta år haft mellan 5 och 6 tusen kronors större inkomst än under motsvarande tid föregående år, så kan man hoppas, att bolaget med dessa inkomster skall kunna förränta icke allenast dessa 800,000 kronor, utan äfven ännu mera. Jag ber dessutom att lå nämna, att bolaget har betalt förlidet år 25,000 kronor på sin ränteskuld och ändå under de föregående åren gjort reparationer och utfört nyanläggningar, om jag så får säga, af räls och slipers samt gjort alla husbyggnaderna utefter järnvägen i ordning.

Alla skäl tala för att Andra Kammaren skall ställa sig lika vänlig mot detta bolag, som Första Kammaren varit. Första Kam-maren har, såsom redan nämnts, på förmiddagen beslutit att antaga min reservation, och detta med så öfverväldigande majoritet, att den,

Om vid-tagande af åtgärder för försäljning af Vislanda—Bolmens järnväg m. m.
(Forts.)

Om vidtagande af ätgärder för försäljning af Vislanda—Bolmens järnväg m. m.
(Forts.)

efter hvad jag tror, var nära dubbelt så stor som minoriteten. Jag anholder fördenskull hos denna kammare, att kammaren måtte liksom Första Kammaren visa sig hafva hjärta och se till, att Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag i främsta rummet får njuta frukterna af sitt nedlagda arbete och kapital samt slipper förlora de 6—700,000 kronor, som ästadkommits medelst aktieteckning. Jag yrkar vördsam samt bifall till min reservation och afslag å utskottets hemställan.

Herr Zetterstrand: Herr talman! Långt ifrån att på något vis klandra utskottet för dess behandling af ärendet, vill jag vitsorda, att statsutskottet behandlat ärendet så, som statsutskottet bort behandla detsamma. Men en annan sak är, om vi i denna fråga, som är en billighetsfråga, skola följa statsutskottet eller icke. Det finnes en gammal regel som säger, att högsta rätt kan vara den högsta orättvisa. Jag vill visst icke påstå, att högsta rätt i detta fall blir den högsta orättvisa, men jag påstår, att högsta rätt här skulle innebära en ganska stor portion af obillighet. Dessa kommuner, som verkligen äro fattiga — det är en af de allra kargaste bygder i Sverige — hafva försökt allt hvad göras kunde för att få denna järnväg till stånd. Sedan de slutligen lyckats att få densamma till stånd, har den emellertid under många år burit sig dåligt, och först nu har en ljusning till det bättre börjat visa sig. Är det då icke bra hårdt, om de skola nödgas afstå järnvägen till ett annat bolag, i synnerhet när de äro villiga och — såsom jag tror — äfven i stånd att betala en högre summa, än detta andra bolag erbjudit sig att betala.

Det har sagts, att man icke vet, om de kunna prestera denna säkerhet. Ja, jag vet det icke heller bestämdt. Men jag tror, att man kan, på grund af hvad man hört, antaga, att de verkligen kunna det. Bör man icke då i första hand lämna dem tillfälle att visa, om de kunna prestera denna säkerhet?

Nu säger man ock, att det af Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag afgifna anbud under tiden förfaller. Ja, detta är riktigt. Men detta anbud är i alla fall så pass lågt, att det icke finnes den ringaste risk att antaga, att bolaget kommer att förnya sitt anbud, om Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag icke kan fullgöra sin förpliktelse. Således finnes det enligt mitt förmenande icke någon risk för staten att här dröja. Staten kan därigenom ingenting förlora, såvidt jag kan förstå. Men kommunerna kunna vinna därpå. Jag vet visserligen icke, om de därigenom i sak kunna vinna något, men de kunna åtminstone vinna den glädjen att se, att vi vilja gå dem till mötes, när de framställa en sådan önskan. Och jag tror, att vi verkligen böra gå dem till mötes. Jag minnes, att vi haft en likartad fråga före för åtskilliga år sedan. Det var då fråga om ett likadant efterskänkande åt Hjälmarens sänkningsbolag. Äfven då var jag bland dem, som ifrigt yrkade på, att Hjälmarebolaget skulle komma i åtnjutande af det begärda efterskänkandet. Man sade äfven då, att bolaget icke skulle hafva någon nytta däraf, men vi hafva sett, att detta bolag sedermera redt sig ganska bra, så att det nu står på ganska goda fötter. Och jag vill hoppas, att det nu skall gå på

samma sätt, så att äfven Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag, om vi nu bifalla bolagets önskan om efterskänkande, skall komma på goda fötter. Staten kan, såsom jag redan sagt, ingenting förlora därpå, men kommunerna kunna vinna. Därför får jag af billighets-skäl yrka bifall till den af herr Sjö afgifna, vid betänkandet fogade reservationen.

Om vidtagande af åtgärder för försäljning af Vislanda—Bolmens järnväg m. m.
(Forts.)

I detta anförande instämde herrar *Lindgren* i Örebro, *Nydal*, *Hultkrantz*, *Gustafsson* i Sjögesta, *Andersson* i Helgesta, *Kvarnzelius*, *Matsson*, *Vahlquist*, *Sjöberg*, *Gustafsson* i Mjölby, *Pettersson* i Tjärsta, *Lindblad*, *Akerlund*, *Andersson* i Backgården, *Karlsson* i Mo, *K. G. Karlsson* i Göteborg, *Wallentin*, *Bökelund*, *Jespersion*, *Johansson* i Möllstorp, *Petersson* i Snällebo och *Lindgren* i Oskarshamn.

Herr *Petersson* i Dänningelanda: Jag skall endast be att få yrka bifall till den af herr Sjö afgifna, vid betänkandet fogade reservationen.

Vidare anfördes ej. Efter af herr talmannen framställda propositioner på de under öfverläggningen gjorda yrkandena afslog kam-maren utskottets hemställan och biföll i stället den af herr Sjö vid förevarande utlåtande afgifna reservationen.

§ 3.

Därnäst i ordningen företogs till behandling statsutskottets ut-låtande n:o 109, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående beviljande af medel till uppförande af nya byggnader för armén samt af i denna fråga väckta motioner.

Angående beviljande af medel till uppförande af nya byggnader för armén.

Kungl. Maj:t hade i en till Riksdagen den 22 januari detta år aflåten proposition, n:o 60, föreslagit Riksdagen att till uppförande af nya byggnader för armén bevilja 6,800,000 kronor samt däraf för påbörjandet af nya kasernetablissemang till Dalregementet, Hälsinge och Västerbottens regementen, Jämtlands fältjägarregemente och Västernorrlands regemente för år 1905 anvisa 500,000 kronor, att utgå från den af 1902 års Riksdag till statsverkets kassaförlagsfond öfverförda summan, 6,500,000 kronor.

I samband härmed hade utskottet förehåft till behandling följande två motioner, nämligen:

dels en inom Första Kammaren af herr *P. E. Lithander* väckt motion, n:o 43, hvari föreslagits, att Riksdagen behagade besluta, att beviljande af det anslag, kronor 6,800,000, till kasernbyggnader, som i Kungl. Maj:ts proposition af den 22 januari äskades, finge anstå, tills det hunnit af vederbörande utredas, om militäretablissemang i norra Sverige icke lämpligen borde bestå af solida timrade träbyggnader med tillämpning af paviljongsystemet och om icke därigenom anslaget skulle kunna minskas med cirka 2,000,000 kronor.

Angående
beviljande af
medel till
uppförande
af nya bygg-
nader för
armén.
(Forts.)

dels ock en inom Andra Kammaren väckt motion, n:o 186, hvori herr *O. A. Ericsson* i Ofvanmyra med flere föreslagit, att Riksdagen, med afslag å Kungl. Maj:ts framställning i propositionen n:o 60, angående anslag till nya byggnader för armén, ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t låta utreda, hvilka af nuvarande lägerplatser för det icke garnisonerade infanteriet kunde bibehållas och hvarst de, som möjligen ansåges olämpliga för sitt ändamål, borde förläggas, samt till nästa Riksdag inkomma med det förslag, hvartill nämnda utredning kunde föranleda.

Utskottet hemställde, att Riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts ofvaunämnda proposition och med afslag å herr Lithanders och herr Ericssons i Ofvanmyra m. fl:s ifrågavarande motioner, till uppförande af nya byggnader för armén bevilja 6,800,000 kronor samt däraf för påbörjandet af nya kasernetablissemang till Dalregementet, Hälsinge och Västerbottens regementen, Jämtlands fältjägarregemente och Västernorrlands regemente för år 1905 anvisa 500,000 kronor, att utgå från den af 1902 års Riksdag till statsverkets kassaförlagsfond öfverförda summan, 6,500,000 kronor.

Reservation hade emellertid afgifvits af herrar vice talmannen *Pehrson, von Friesen, Persson* i Stallerhult, *Andersson* i Västra Nöbbelöf, *Boström, Odqvist, Persson* i Tällberg, *Petersson* i Påboda, *Olsson* i Fläsbro, *Sjö, Nilsson* i Skärhus och *Ödman*, hvilka ansett, att utskottet bort hemställa:

a) att Riksdagen, med afslag å Kungl. Maj:ts förevarande framställning, måtte, i anledning af herr Ericssons i Ofvanmyra m. fl:s motion, i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t låta verkställa och för Riksdagen framlägga utredning, huruvida ej några af de nya kasernetablissemangen för det icke garnisonerade infanteriet kunde uppföras å de nuvarande öfningsplatserna; samt

b) att herr Lithanders ifrågavarande motion ej måtte till någon Riksdagens vidare åtgärd föranleda.

Utskottets hemställan upplästes, hvarefter ordet på begäran lämnades till

Herr Ericsson i Ofvanmyra: Herr talman! Med åberopande såväl af de skäl, som jag och mina medmotionärer anført i vår motion, som de skäl, hvilka reservanterna anført i sin reservation, ber jag blott att få yrka afslag å utskottets utlåtande och bifall till reservationen.

Chefen för landtförsvarsdepartementet, herr statsrådet Virgin: Herr talman, mina herrar! Uti nu förevarande utskottsutlåtande har, såsom vi nyss hört uppläsas, statsutskottet tillstyrkt bifall till det utaf Kungl. Maj:t framlagda förslaget om beviljande af ett anslag å 6,800,000 kronor till uppförande af kaserner för vissa i Norrland förlagda regementen äfvensom för Dalregementet. Mot detta beslut

hafva de tolf utskottsledamöterna från denna kammare reserverat sig; i det att de yrkat, att Riksdagen, med afslag å den kungl. propositionen, i stället skulle till Kungl. Maj:t aflåta en skrifvelse med begäran om utredning i fråga om de nya kasernetablissemangens förläggningssorter.

*Angående
beviljande af
medel till
uppförande
af nya byggnader för
armén.
(Forts.)*

Det hufvudsakliga, som reservanterna anfört till stöd för sin mening, är således, att behof af en omfattande utredning i frågan skulle föreligga. Nu kan ju en utredning i det här fallet vara af två olika slag. Den kan antingen utgöra en specialutredning rörande förhållandet härvidlag med hvarje regemente särskildt, eller också kan den vara en allmän, så att säga principiell utredning angående hvilket som må vara fördelaktigast, att förlägga dessa kasernetablissemang till städerna eller uppföra dem å landsbygden.

Hvad då angår det första slaget af utredning, den speciella utredningen för hvarje särskildt fall, så vet Riksdagen af erfarenhet, huru dessa frågor förut blifvit behandlade. År 1902 framlade Kungl. Maj:t för Riksdagen en proposition om beviljande af anslag till kasernetablissemang för ett stort antal truppförband, hufvudsakligen tillhörande specialvapnen, men också för de tre fästningsinfanteriregementena samt för tvenne fältinfanteriregementen. Före framläggandet af denna proposition hade genom Kungl. Maj:ts försorg verkställts en mycket utförlig och omfattande utredning rörande hvar och ett af dessa då föreslagna kasernetablissemang, och resultatet därpå framlades också för Riksdagen, ej blott i sina hufvuddrag, utan äfven ytterst noggrant, med siffror, så att Riksdagen kunde få möjlighet att själf granska saken. Därefter tillsatte Kungl. Maj:t en särskild nämnd, som granskade förslaget och därpå föreslog vissa ändringar, hvilka sedermera lågo till grund för Riksdagens beslut i frågan. Att en sådan omfattande utredning företogs, var ju ganska naturligt, och därpå kan också slutas till att, om Riksdagen nu beviljar det begärda beloppet för norrlandskasernerna, Kungl. Maj:t naturligtvis, på samma sätt som skedde förra gången, skall låta verkställa en allsidig utredning af alla på saken inverkan omständigheter vid hvar och ett truppförband för sig, så att det ej kan komma i fråga, att något af dessa etablissemang utföres förrän i fråga om detsamma föreligger en sådan utredning, som den, hvarom jag nyss talade. Från denna synpunkt sedt torde således ingen fara förefinnas för att bevilja detta af Kungl. Maj:t begärda anslag; den »speciella» utredningen — såsom jag kallat den — kan icke och får icke och skall naturligtvis ej heller uteblifva.

Det andra slaget af den utredning, som kunde komma i fråga, var den s. k. principiella utredningen, huruvida kasernetablissemangen böra förläggas till städerna eller å landsbygden. I samband med den af mig nyss omnämnda speciella utredningen rörande hvar och ett af de redan uppförda eller nu under arbete varande kasernetablissemangen verkställdes naturligtvis också en principiell utredning, och resultatet därpå framlades i den förstnämnda kungl. propositionen till 1902 års Riksdag. Riksdagen godkände denna proposition — med någon nedsättning emellertid i de begärda anslagsbeloppen — och gillade således därmed också de principer, som

Angående beviljande af medel till uppförande af nya byggnader för armén.
(Forts.)

funnit sitt uttryck i sagda proposition. Kungl. Maj:t hade däri, efter många undersökningar och mycket öfvervägande samt efter att mot hvarandra hafva vägt de fördelar och olägenheter, som å ömse sidor förefunnos, kommit till det resultat, att kasernerna i allmänhet borde förläggas till städer. En stor del af de truppförband, om hvilka det då var fråga, var ju också då redan kasernerad och förlagd till städer. Detta förhindrade emellertid icke, att undantag från denna regel förekommo. Två af truppförbanden hafva nämligen blifvit förlagda till orter ute på landsbygden: Norrlands trängbataljon — eller Norrlands trängkår, som den numera kallas — till Sollefteå, och Vendes trängkår till Hesselholm. Det resultat, hvartill Kungl. Maj:t kommit i fråga om detta principiella spörsmål, blef således icke det, att truppförbanden borde utan undantag förläggas till städerna, utan tvärtom att den allmänna princip, man ansåg sig kunna uppställa såsom regel, för vissa fall kunde lida vissa modifikationer, beroende på särskilda förhållanden.

Emellertid, i och med detsamma att Riksdagen, visserligen med några nedsättningar i de äskade anslagsbeloppen, godkände denna af Kungl. Maj:t år 1902 framlagda proposition, har ju Riksdagen också gillat denna grund, på hvilken denna proposition var baserad, och särskildt godkändes förslaget att två gamla indelta regementen, Västmanlands och Hallands, skulle förläggas till städer. Västmanlands regemente hade ju förut sin mötesplats vid Salbohed, därifrån regementet blef förflyttadt till Västerås. Hallands regemente åter — det forna Västgötadals — hade sin exercisplats på Grunnebohed och blef därifrån förlagdt till Halmstad, där ett kasernetablissemang för regementet är under uppförande.

Den principiella utredningen har således ledt till ett Kungl. Maj:ts förslag och till ett godkännande från Riksdagens sida af detta förslag. Det synes således, som om den i detta afseende erforderliga utredningen redan skulle vara verkställd och af Riksdagen godkänd. På grund af dessa utaf mig nu anförda skäl synes man också vara berättigad att påstå, det många förarbeten för den af reservanterna nu önskade utredningen redan äro undångjorda; och att det öfriga, det som kan återstå i afseende på nödig detaljutredning, skall komma till utförande, det har jag redan framhållit på skäl så talande, att ingen här väl kan betviffa deras värde.

Till detta positiva skäl, hvilket reservanterna lagt till grund för sitt yrkande om uppskof till nästa år, hafva de fogat ett om jag så må säga negativt eller mera passivt skäl, det nämligen, att ingen olägenhet skulle vållas, om frågan uppsköttes och beslut fattades först vid nästa års riksdag. Jag tror emellertid icke, att så är förhållandet, utan att det tvärtom är här en fara i dröjsmål. Saken är nämligen den att — såsom också framhålles i det statsrådsprotokoll, som är fogadt till Kungl. Maj:ts proposition — det är nödvändigt att med allra första påbörja byggandet af dessa kaserner, så att de kunna blifva färdiga till den tid, då de värnpliktige och truppen i öfrigt skall rycka in i dem. Reservanterna anföra visserligen, att de nu till uppförande föreslagna kasernetablissemangen tillhöra den andra byggnadsperioden, som skall taga sin början den 1 januari

1906, och att man således har god tid att först nästa år besluta om de byggnadsarbeten, hvilka under denna andra period skola komma till utförande. Ja, det är ju alldeles riktigt att, enligt den uppgjorda planen, de nu ifrågavarande byggnaderna tillhöra den andra perioden. Men på skäl, som anföras i det nyss återopade statsrådsprotokollet, har Kungl. Maj:t ansett sig böra till förman för Norrland — eller rättare de nordligare delarne af landet, ty förslaget omfattar ju äfven Dalregementet — frängå den allmänna principen om indelning i byggnadsperioder. Det är nämligen ett af de sakkunnige framhållet och bestyrkt faktum, att man i de nordligare delarne af vårt land behöfver hafva på sig ett års längre tid än hvad förhållandet är i det sydliga Sverige, då man skall uppföra byggnader. Härtill kommer naturligtvis, att man i norra delen af Sverige, där klimatet ju är strängare, har svårare att reda sig med blott tillfälliga eller mera provisoriska åtgärder. I och med detsamma att de värnpliktige under större delen af året behöfva ligga inomhus, då nämligen öfningarna komma att sträcka sig in äfven på den oblida årstiden, blir det ju nödvändigt att skaffa truppen ett ordentligt skydd mot de klimatiska inflytandena.

Nu säga reservanterna, att de värnpliktige vid infanteriet icke förr än år 1909 få sin rekrytskola utsträckt till 150 dagar — hvilket ju ock är förhållandet — och att det därför vore tillräckligt, om de föreslagna kasernbyggnaderna vore färdiga först till det året, 1909. Jag vill då framhålla, hurusom det sannolikt blir mycket tidigt på det året, som de värnpliktige — och med dem hela den öfriga truppen, volontärer och underbefäl — skola rycka in i dessa kaserner och där taga sina bostäder. Detta kommer som sagdt att ske mycket tidigt på året — hur pass tidigt kan icke nu med bestämdhet sägas, men det kan bli redan i februari, mars eller senast april, och under dessa månader råder i de nordligare delarne af vårt land en ganska bister vinter. Det kan ju icke komma i fråga, att vi skulle låta människor, våra kamrater, under en sådan tid flytta in i byggnader, som icke äro fullt uttorkade, och därigenom måhända riskera deras hälsa, ja, deras lif. Det kan väl icke vara någons önskan att göra våra värnpliktiges ställning tyngre än den är genom att på detta sätt välla fara för deras lif och hälsa. För att så icke skall bli förhållandet fordras det ovillkorligen, att dessa kaserner, i hvilka de tidigt under år 1909 skola flytta in, äro färdiga en rätt afsevärd tid dessförinnan. Helst borde de stå färdiga redan under sommaren 1908, ty det säges af personer, som äro särskildt förtrogna med byggnadsförhållandena däruppe i Norrland, att man där gärna vill hafva en byggnad — åtminstone en sådan af sten, hvilket ju här skulle vara fallet — stående öfver en hel sommar, för att den skall kunna blifva uttorkad; i förevarande fall skulle således byggnaderna få stå äfven under en del af vintern, innan de toges i bruk, hvilket ju vore så mycket bättre. Men om man skall kunna få byggnaderna färdiga år 1908 på sommaren, så är det ju, enär den antagna byggnadstiden är fyra år, alldeles nödvändigt att påbörja byggandet ju förr dess hellre. Det skulle visserligen icke ens vara tillräckligt att börja byggandet under år 1905, såsom af Kungl. Maj:t nu begäres, men

*Angående
beviljande af
medel till
uppförande
af nya bygg-
nader för
armén.
(Forts.)*

Angående
beviljande af
medel till
uppförande
af nya bygg-
nader för
armén.

(Forts.)

tiden skulle i alla fall då räcka till bra mycket bättre än om man först under år 1906 skulle kunna börja bygga. Herrarne kunna således af hvad jag nu anført finna, att det ligger en allvarsam fara i ett dröjsmål, ity att det således, enligt de beräkningar som uppgjorts, icke kan — åtminstone icke med någon säkerhet — antagas, att kasernerna skola hinna blifva färdiga till den tid, då de skola tagas i bruk. Man vet ju för öfrigt mycket väl, hurusom det i fråga om byggnadsföretag kanske mer än annars ligger nära till hands att antaga, att man gör sig skyldig till felaktiga beräkningar, såväl beträffande kostnader som tid, och det händer väl aldrig, att en byggnad blir färdig *tidigare* än som beräknats, utan tvärtom, dess utförande blir ofta nog af en eller annan oberäknelig anledning försenad.

Med anledning af den lifliga farhåga jag således hyser för att, om uppförandet af de ifrågavarande kasernerna blir uppskjutet ett års tid — hvilket ju sker om icke Kungl. Maj:ts utan reservanternas förslag antages — man icke skall hinna att till år 1909 få kasernbyggnaderna färdiga, eller åtminstone att, om byggnaderna verkligen skulle vid den tidpunkten vara färdiga, de dock skulle då vara så fuktiga, att de medförde en verklig fara för deras blifvande invanans lif och hälsa — med anledning af denna farhåga vill jag uttrycka den förhoppning, att Riksdagen måtte redan i år bevilja det begärda beloppet och därpå för nästa år anvisa den äskade halva miljonen. Med andra ord sagdt, jag hoppas att Riksdagen och särskildt denna kammare måtte antaga Kungl. Maj:ts af utskottet tillstyrkta förslag.

Herr Petersson i Påboda: Herr talman, mina herrar! Såsom herrarne säkerligen hafva sig bekant, och såsom också nyss här blifvit af herr statsrådet och chefen för landtförsvarsdepartementet framhållet, hade man redan vid framläggandet af 1901 års härordning uppgjort en bestämd plan för uppförandet af de byggnader, som blefve en nödvändig följd af en sådan härordnings antagande. Denna plan godkändes af Kungl. Maj:t och har också ända hittills godkänts och följts af Riksdagen; och denna plan innehöll, att dessa byggnader med hänsyn till tiden för deras utförande skulle fördelas på två olika perioder: en första byggnadsperiod och en andra byggnadsperiod. Den första byggnadsperioden skulle omfatta åren 1902—1905. Och under den perioden hade man för afsikt att uppföra de byggnader, som vore nödvändiga för specialvapnen och för ett par nybildade infanteriregementen, Gottlands infanteriregemente och åtskilliga trängkårer. Anslag för dessa byggnaders utförande äskades och beviljades till en del redan 1901 och för återstoden beviljades anslag år 1902, så att Riksdagen hittills för första byggnadsperioden beviljat 21,747,000 kronor, och herrarne hafva ju i färskt minne, hurusom Riksdagen genom gemensam votering i dag anvisat den sista delen af det af 1902 års Riksdag beviljade belopp.

Nu har emellertid Kungl. Maj:t med frångående af den plan, som då var framlagd för Riksdagen, i år föreslagit, att Riksdagen nu skulle bevilja medel för sådana byggnader, som från början voro äsedda att uppföras under andra perioden. Herr statsrådet och chefen

för landtförsvarsdepartementet har nyss själf sagt, att Kungl. Maj:t därmed frångått de principer, som i detta afseende förut varit följda. Då frågar man sig ovillkorligen: »Hvad kan väl anledningen vara till att Kungl. Maj:t frångått dessa principer?» För min del anser jag, att då man i en så viktig fråga som denna gjort upp en plan, och Riksdagen för sin del godkänt denna plan, så bör man väl icke frångå den, utan att det tillkommit tvingande skäl, som man absolut icke förut haft att räkna med. Hafva då några nya skäl tillkommit, som man icke kunde öferskåda år 1901 eller år 1902? Jag har icke kunnat hvarken i den kungl. propositionen eller i det anförande, som herr statsrådet och chefen för landtförsvarsdepartementet nyss hade, finna, att några sådana skäl tillkommit. Ty hvad klimatet i Norrland beträffar, kommer det sannolikt år 1909 vara likadant som år 1901; och hvad öfningstiden för de värnpliktige angår, så hafva inga förändringar inträdt. Man visste år 1901 i båda dessa afseenden alldeles detsamma som nu. Under sådana förhållanden kan jag för min del icke finna, att några öfvertygande skäl blifvit för Riksdagen framlagda, hvarför man skulle frångå den godkända planen och redan nu rycka in med den andra byggnadsperioden, innan ännu den första är slut. Och det är således ett mycket väsentligt skäl, hvarför reservanterna här icke velat biträda det kungl. förslaget, utan yrkat afslag på detsamma.

Ett annat skäl är också det, att om man jämför denna proposition med den, som framlades för Riksdagen år 1902, så kan man icke finna annat, än att det är Kungl. Maj:ts afsikt att förflytta förläggningsplatserna för alla dessa fem regementen, om hvilka det nu är fråga. I 1902 års proposition framlades som sagdt en ganska omfattande utredning för Riksdagen, och denna utredning framlades, innan Riksdagen fattade beslut i frågan.

Herr statsrådet har nu sagt, att en sådan utredning och ett sådant noggrant öfvervägande äfven skulle ifrågakomma beträffande dessa kaserner, alltså först efter det att Riksdagen beviljat medel till deras uppförande. I den kungl. propositionen 1902 fick Riksdagen veta, hvilka regementen som man tänkt sig skola blifva kvar på de gamla förläggningsplatserna. Det sades där tydligt ifrån, att det och det skulle man hafva samt att så och så mycket penningar behöfdes för att uppföra de och de byggnaderna på den och den platsen. Det var, för så vidt jag minnes rätt, endast tre regementen, nämligen Smålands husarregemente, Hallands regemente och Västmanlands regemente, om hvilka man icke fick något bestämdt besked i det afseendet. Om man nu gör en jämförelse härvidlag, får man den uppfattningen, att Kungl. Maj:t tyckes hafva för afsikt att nu vidtaga ändringar i den ursprungliga planen för förläggningsplatserna. Nu hafva emellertid å de nu ifrågavarande regementenas nuvarande förläggningsplatser under den sista 10-årsperioden utförts åtskilliga ganska dyrbara anläggningar. Jag behöfver i det afseendet endast erinra om hvad som blifvit gjort vid Vännäs. Och ändå skall nu det vid Vännäs förlagda Västernorrlands regemente flytta därifrån och förläggas till Solleftea. Kommunerna i närheten af de nuvarande förläggningsplatserna ha gjort stora uppoffringar för respektive regementen, så

Angående beviljande af medel till uppförande af nya byggnader för armén.

(Forts.)

Angående att äfven, bland annat, dessa kommuners ekonomiska intressen äro beviljande af förknippade med frågan om hvar kasernerna skola uppföras.

medel till Nu hafva icke reservanterna velat gå så långt, att de önska få uppförande utredning och förslag framlagdt för Riksdagen därom, hvar de olika af nya byggnader för regementena skola förläggas, utan de ha endast begärt en utredning, huruvida ej några af de nya kasernetablissemangen kunna uppföras å (Forts) de nuvarande öfningsplatserna. En dylik utredning har man ju ganska stor anledning att begära, och jag kan därför icke förstå, hvarför vi här skulle motsätta oss en sådan begäran. Det är ju sannolikt, att det i de flesta fall skall visa sig, att de nuvarande öfningsplatserna äro olämpliga, men det kan ju också å andra sidan tänkas, att några af de nuvarande förläggningsplatserna kunna fortfarande användas, på grund däraf, att de hafva ett alldeles utmärkt läge både i strategiskt och i kommunikationsafseende.

På grund af hvad jag nu anfört och på grund af hvad i reservationen blifvit framhållet tillåter jag mig, herr talman, att yrka afslag å utskottets hemställan och bifall till reservationen.

Häruti instämde herrar *Emthén* och *Olofsson*.

Herr Johnsson i Bollnäs: Herr talman! Herr statsrådet och chefen för landförsvarsdepartementet har här förklarat, att därest det nu ifrågasatta anslaget till kasernbyggnader skulle beviljas, kommer frågan om kasernernas förläggningsplatser att underkastas den sorgfälligaste pröfning. Jag tviflar icke på att herr statsrådet kommer att låta anställa en dylik undersökning, men resultatet af densamma kan ju bero därpå, i hvilken riktning pröfningen kan komma att gå. Det finnes ju ingen anledning att antaga, att krigsstyrelsen nu skulle ha frångått den uppfattning i denna sak, som vederbörande uttalade år 1901. Dåvarande statsrådet och chefen för landförsvarsdepartementet redogjorde i sitt yttrande till statsrådsprotokollet den 11 januari 1901, angående den nya härordningen, dels för generalstabens uppfattning med afseende på kasernernas förläggning, dels för arméförvaltningens åsikt i samma fråga och dels slutligen för sin egen mening om densamma. Då uttalades, att 47,000,000 kronor vore erforderliga för kasernbyggnader samt att statsrådet, generalstaben och arméförvaltningen voro alla ense om, att då det i allmänhet vore förenadt med svårighet att i närheten af stad, där hufvudstation och förråd borde vara belägna, erhålla nödigt utrymme för sommaröfningarna, skulle regementena i allmänhet behålla sin nuvarande öfningsplats för sommar- och repetitionsöfningar. Det var då således krigsstyrelsens mening, att ett regemente skulle hafva två förläggningsorter, hvilken mening är bekräftad i omnämnda statsrådsprotokoll.

Det är med anledning af detta uttalande från krigsstyrelsens sida, som jag icke kan återhålla den mening, att det vore i hög grad betänkligt och ett ödesdigert beslut, om Riksdagen skulle öfverlämna åt Kungl. Maj:t att ensam bestämma om kasernernas förläggning. Jag vill icke inlåta mig på frågan om hvar de skola lämpligen kunna förläggas, om man med fördel kan använda en del af de nu-

varande öfningsplatserna eller om det är riktigare att förlägga regementena i närheten af städerna. Men hvad som är alldeles gifvet, det är, att man bör ha så stort utrymme vid regementenas förläggningsorter, att man har tillräckligt utrymme jämväl för sommaröfningarna. Det är uppenbart, att kasernerna kosta lika mycket, vare sig de byggas endast för vinteröfningar eller för både vinter- och sommaröfningar. Det blir naturligt samma antal värnpliktige både sommar och vinter, med undantag af de kortare tider, då flere årsklasser äro inkallade till repetitionsöfningar, hvilket alltid skall ske sommartid, då trupperna kunna delvis använda baracker af mera billigt byggnadsmaterial eller läggas i tält. Vederbörande krigsstyrelse kan ju ha en annan uppfattning angående den nu föreliggande frågan än den, som Riksdagen anser vara den rätta. När man nu från krigsstyrelsens sida hör uppgifvas, att det företrädesvis bör vara två förläggningsorter för hvarje regemente, kan man icke annat än beklaga, att så afsevärdt ökade kostnader skulle drabba staten genom en sådan anordning. Här är det ju fråga om ett anslag å 500,000 kronor, afsedda för påbörjande af fem kaserner, sålunda 100,000 kronor för hvarje kasern. Storleken af detta jämförelsevis obetydliga belopp visar, att frågan, när kasernerna kunna blifva färdiga, icke är af så stor betydelse. Vi kunna därför lugnt låta det anstå ett år med kasernbyggnadernas påbörjande, så att vederbörande statsråd kan taga i noga öfvervägande frågan om förläggningsorterna samt gifva Riksdagen tillfälle att uttala sig i frågan. Skulle herr statsrådet anse, att vissa kasernbyggnader böra påbörjas redan under nästa år, är jag öfvertygad därom, att Riksdagen kommer att medgifva Kungl. Maj:t, att af det anslag, som för år 1906 kan komma att för kasernbyggnader beviljas, redan under det löpande året torde kunna användas hvad som för ifrågasvarande ändamål kan befinnas erforderligt. Hufvudsaken är, att Riksdagen får tillfälle att pröfva Kungl. Maj:ts förslag till förläggningsorter för de olika regementena och framför allt frågan om två förläggningsorter för en del regementen. Statsrådet och chefen för landtförsvarsdepartementet säger i det nyss anförda yttrandet till statsrådsprotokollet, att äfven om kaserner för regementena få sin förläggningssort i närheten af stad, men utrymme saknas för sommar- och repetitionsöfningar och de gamla öfningsplatserna på landsbygden därtill användas, behöfver icke detta medföra några så synnerligen stora olägenheter, enär på de gamla öfningsplatserna redan finnes en hel del erforderliga byggnader. Skulle det efter påbörjandet af en kasernbyggnad blifva tydligt, att det för regementet disponibla öfningsområdet vore otillräckligt, är man ju tvungen att antingen bygga till ett och annat på de gamla etablissemangen eller ock bygga nya kaserner på någon annan förläggningssort, där tillräcklig öfningsplats står till buds. Denna omständighet synes mig vara af så viktig beskaffenhet, att endast den borde för Riksdagen vara ett öfvertygande skäl att bifalla reservanternas förslag. Jag förstår icke heller, hvarför vederbörande statsråd skall hysa någon tvekan att framlägga för Riksdagen en plan för kasernernas förläggning. Det kan ju icke annat vara än en fördel för vederbörande statsråd att veta, att Riks-

Angående beviljande af medel till uppförande af nya byggnader för armén.
(Forts.)

*Angående
beviljande af
medel till
uppförande
af nya bygg-
nader för
armén.*

(Forts.)

dagen godkänt ett af statsrådet framlagdt förslag, ty där så ej sker kan ju befaras, att — såsom skett i ett par andra fall i fråga om byggnader för armén, där Riksdagen önskat andra förläggningsorter — klander med fullt fog från Riksdagens sida kan framställas och kan menligt inverka på andra försvarskraf.

Jag skall således, herr talman, be att få yrka bifall till reservanternas förslag.

Herr Wiklund: Herr talman! Det torde få anses som ett faktum, att de anslag, som af Kungl. Maj:t här blifvit begärda, afse icke allenast uppförandet af nya byggnader för vissa regementen, utan äfven det, att dessa regementen skola förflyttas till annan plats än den, där de nu äro förlagda. Det är således båda dessa saker, som statsutskottet här tillstyrkt. Utskottet har därvid i sitt betänkande icke utan en viss styrka sökt framhålla, hurusom Riksdagen genom sina uttalanden såväl 1894 som 1902 skulle ha öfverlämnat åt Kungl. Maj:t att bestämma om förläggningsplatserna för de olika truppförbanden. Jag för min del kan dock icke tro, att Riksdagen, äfven i betraktande af de nyss nämnda uttalandena, kan anses begära för mycket af Kungl. Maj:t, om Riksdagen nu begär en utredning, huruvida icke möjligen några af de nya kasernetablissemangen skulle kunna uppföras å de nuvarande lägerplatserna. En sådan önskan kan väl icke vara orimlig. Särskildt synes det kunna ifrågasättas, huruvida icke något af dessa nu omhandlade regementens öfningsplatser kunde få fortfarande bibehållas för sitt ändamål. Jag tänker härvid närmast på Vännäs lägerplats, som jag ju bäst känner till. Först nu ha alla de arbeten, som där ägt rum sedan regementets ditflyttning, såsom nybyggnader, dräneringar m. m., hunnit blifva fullt färdiga. Dessa anläggningar ha kostat öfver 500,000 kronor. Läget är det bästa, alldeles invid norra stambanan, där bibanan till Umeå viker af. Jag har icke heller hört någon påstå, att Vännäs öfningsplats icke skulle vara fullt lämplig. Hvad har nu inträffat då denna skall förkastas? Visserligen torde själfva öfningsplatsen vara något litet tilltagen, men det finnes möjlighet att utan några nämnvärda besvär och kostnader kunna utvidga området till den storlek, som erfordras. Det har nu sagts, att man icke borde tvinga officerarne att bosätta sig på landsbygden, och detta tal kan ju i viss mån vara berättigadt, men man måste dock äfven taga hänsyn till de stora uppoffringar, som Vännäs kommun iklädt sig för att få regementet förlagdt till sin nuvarande plats. Härtill kommer, att en hel del personer uppfört byggnader invid öfningsplatsen i förhoppning att en öfningsplats, som godkänts af alla vederbörande myndigheter och dit ett regemente blifvit förlagdt, äfven borde såsom sådan användas i mer än ett tiotal år. Dessa och många andra stå gifvetvis undrande och spörjande, hvad som kunnat vara anledningen till att denna öfningsplats skall öfvergifvas och det där förlagda regementet förflyttas till annan ort. Jag känner icke så noga till förhållandena i detta afseende beträffande andra regementen, men jag vill hålla före, att hvad jag nu sagt om Vännäs äfven är tillämpligt på Västernorrlands regementes öfningsplats invid Sollefteå.

Det säges i den kungl. propositionen, och det har äfven framhållits från statsrådsbänken här i dag, att det i detta fall är fara i dröjsmål. Det synes mig likväl, att då, såsom i propositionen uppgifves, uppförandet af de nu ifrågakvarande kasernbyggnaderna skulle kräfva en tid af fyra år, desamma i alla fall skulle kunna blifva fullt färdiga till den 1 januari 1909, då de ju skola tagas i anspråk, äfven om Riksdagen icke förrän nästa år beviljar härtill nödiga anslag, blott Riksdagen då medgifver, att en del af dessa medel få utanordnas redan under loppet af samma år.

Angående beviljande af medel till uppförande af nya byggnader för armén.
(Forts.)

Då reservanterna endast begärt en utredning och då jag för min del finner, att denna utredning är behöflig, skall jag, herr talman, be att få yrka bifall till reservationen.

Med herr Wiklund förenade sig herrar *Andersson* i Baggböle, *Zimdahl*, *Karlsson* i Mo och *Hörnsten*.

Herr Pantzarhielm: Herr talman! Vid mer än ett föregående tillfälle, då frågan om truppförbands förläggningssort varit före i denna kammare, har jag här uttalat som min åsikt, och jag har äfven gifvit skäl för densamma, att Kungl. Maj:t såsom bärande ansvaret också bör hafva oinskränkt bestämmanderätt i det afseendet.

Reservanterna anföra här två skäl. Det ena af dessa uttryckes i reservationen sålunda: »Vid behandlingen af ifrågakvarande förslag har utskottet, med hänsyn särskildt till de stora, vid vissa regementens öfningsplatser af stat eller kommun redan nedlagda kostnader, funnit det böra tagas i noggrant öfvervägande, huruvida ej någon eller några af det icke garnisonerade infanteriets ifrågakvarande kasernetablissemang kunna uppföras å de nuvarande öfningsplatserna.» Det synes mig af detta skäl, som om det skulle vara reservanternas mening att åter blåsa lif i den gamla tvistefrågan om kasernernas förläggning i närheten af städerna eller på de gamla mötesplatserna. Jag trodde för min del, att den frågan var klar, sedan det vid olika tillfällen blifvit i denna kammare visadt och — som mig synes — äfven bevisadt, att kasernetablissemangens förläggning till de gamla öfningsplatserna ute på landsbygden icke skulle ställa sig billigare, utan tvärtom dyrare, och att det icke heller skulle vara fördelaktigare för de värnpliktige med hänsyn till deras öfningar, deras moraliska och sedliga uppföstran eller deras utbildning för öfrigt. Särskildt har därvidlag påvisats de stora olägenheter för allt befäl, såväl officerare som underofficerare, som skulle uppstå genom kasernernas förläggande på landsbygden. Allt detta har så tydligt och så många gånger här framhållits, att jag icke skall trötta kammaren med att upprepa hvad i det afseendet blifvit sagdt. Att emellertid meningen med reservanternas nyss citerade uttalande varit att blåsa lif i denna gamla tvistefråga, framgick tydligt af hvad herr Wiklund här yttrade.

Vidare anföra äfven reservanterna som ett andra skäl följande: »På grund häraf och med hänsyn jämväl till frågans stora vikt ur strategiska och taktiska synpunkter har utskottet i anslutning till herr Ericssons m. fl:s» etc. Ja, det är också ett skäl för att begära ut-

Angående
beviljande af
medel till
uppförande
af nya bygg-
nader för
armén.
(Forts.)

redning i denna fråga. Jag förstår icke hvad reservanterna egentligen mena med detta. Kan det verkligen vara deras mening — liksom det tyckes vara herr Johnssons i Bollnäs mening — att Kungl. Maj:t skulle för Riksdagen framlägga planer för förläggningssorterna och inhämta Riksdagens utlåtande i taktiskt och strategiskt hänseende angående dessa förläggningssorters lämplighet. Jag tror icke, att någon af reservanterna och knappast herr Johnsson i Bollnäs kan finna något dylikt vara lämpligt eller nyttigt. Förläggningssplatsernas läge har en ganska stor betydelse bland annat för truppernas mobilisering och för deras första uppmarsch. Vill nu Riksdagen åtaga sig ansvaret härvidlag, ansvaret för att arméns första uppmarsch måhända blir försvarad därför, att kasernerna blifvit förlagda på oriktiga platser? Jag kan icke tänka mig, att någon här skulle vilja, att Riksdagen hade ett sådant ansvar.

Dessutom har här af en talare på smålandsbänken anförts som skäl för en sådan utredning som den af reservanterna här föreslagna, att Kungl. Maj:t har frångått den en gång fastställda byggnadsplanen. Ja, det är sant, men jag undrar, om man kan lägga regeringen detta till last. Man kan icke begära af en chef för landtförvarsdepartementet, att han skall kunna tänka på allting; det är ju för att icke behöfva göra det, som han har underordnade myndigheter, hvilka skola i detaljsaker gå honom till handa. När den första planen för kasernbyggnaderna uppgjordes, förbisåg fortifikationen, att man i Norrland behöfde längre byggnadstid, och chefen för landtförvarsdepartementet kom därför icke att tänka på den saken. Om det nu visar sig, att kasernbyggnaderna uppe i Norrland behöfva stå en sommar obebodda, synes det mig mycket rätt, att Kungl. Maj:t vill börja med dessa kaserners byggande redan före den andra perioden.

Hvad beträffar herr Johnssons farhågor för två öfningsplatser för ett och samma regemente, har här redan förut frambällits, att det icke är meningen, att det i regeln skall vara två öfningsplatser för hvarje regemente. De städer, som lämna jord för uppförande af kasernetablissemang, lämna vanligen så stor areal, att öfningsplatsen blir tillräcklig äfven när regementet är sammandraget och regementsöfningar pågå. Öfningsplatserna behöfva för öfrigt icke vara så stora nu för tiden som förr, ty regementsöfningarna skötas nu på helt annat sätt än hvad förut varit fallet. Man lägger nämligen numera an på fälttjänstöfningar och rör sig mera i terräng; den formella exercisen, som fordrar större öfningsplatser, pågår endast helt kort tid. I allmänhet ser man, som sagt, till, att det område, som lämnas af städerna, blir tillräckligt stort.

Herr talman! Jag kan således för min del icke finna, att reservanterna anført några giltiga skäl för vidtagandet af den utredning, som de här förordat, och jag ber därför att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr *Ahlstrand* instämde häruti.

Herr Andersson i Västra Nöbbelöf: Herr talman! Samma skäl kunna ju uppfattas olika af olika personer, somliga kunna anse dem vara svaga, andra starka. För min del kan jag icke finna annat, än att de skäl, som reservanterna här anfört för sin hemställan, äro synnerligen starka.

Angående beviljande af medel till uppförande af nya byggnader för armén.
(Forts.)

Reservanterna vilja hafva reda på hvar åtminstone en del af regementenas öfningsplatser skola förläggas. Säsom här redan blifvit påpekadt, äro åtskilliga öfningsplatser relativt nya. Där ha uppförts ganska dyrbara byggnader och vidtagits dyrbara planeringar och dylikt. Bland annat har äfven — säsom vi här hört — staten för stor kostnad inköpt officersbyggnader, belägna å mötesplatser. Under sådana förhållanden kan jag icke förstå annat, än att det skulle vara af intresse för Riksdagen att få veta, om det icke är möjligt att behålla några af de nuvarande mötesplatserna.

Här har nu frågats, om Riksdagen vill taga på sitt ansvar, att kasernerna förläggas till den eller den platsen, som kanske är mindre fördelaktig i strategiskt hänseende. Det har emellertid hvarken i den kungl. propositionen eller på annat sätt anförts ett enda strategiskt skäl för mötesplatsernas förläggning, utan det har här hufvudsakligen tagits hänsyn till officerarnes bekvämlighet och bostadsförhållanden. Jag försäkrar herrarne, att om herrarne fått se vissa utlåtanden, som inkommit från vederbörande regementschefer, skulle herrarne nog ha fått en besynnerlig tanke om de regementschefer, som afgifvit dylika utlåtanden, just till följd af den uppfattning, som de hafva om landsbygden.

Nu är förhållandet det, att på vissa mötesplatser är det alldeles utmärkt ställt med afseende å bostadsmöjligheter, vattenförhållanden och dylikt, men platsen ligger kanhända på en eller två kilometers afstånd från stad. Är det då rimligt, att man skall flytta denna i öfrigt alldeles utmärkta lägerplats till närheten af en stad, där man kanske icke får så stort område att disponera för repetitionsöfningarna. Jag anser, att Riksdagen bör få veta, om lägerplatserna blifva tillräckligt stora i sådana fall, där krigsstyrelsen träffar öfverenskommelse, visserligen icke definitiv, utan provisorisk, med en stad om förläggning dit af ett regemente. Riksdagen bör då få veta, om staden i fråga är beredvillig att afstå från ett för öfningarna erforderligt stort område eller om på andra håll i stadens närhet finnes möjlighet att skaffa detta område. Allt detta är saker, som vi icke kunna underlåta att tänka på. Vi måste väl ändå anse, att det blir omöjligt för oss att hålla två öfningsplatser, om icke för hvarje regemente, så åtminstone för en del regementen.

På vissa platser ha kommunerna dessutom så sent som 1896—97 åtagit sig dryga kostnader för att få öfningsplatserna förlagda inom sina områden. Men är det då rimligt, att, när kommunerna gjort dylika uppoffringar, dessa icke skola blifva till någon nytta, därför att regementena flyttas bort.

Jag tror, att vi böra tänka på denna sak till nästa år, allra helst som den, enligt mitt förmenande, icke hrådskar. Det är ju afgjort, att vi icke behöfva kasernera några värnpliktige före 1909. Dessutom skulle det nu ifrågavarande anslaget icke vara något direkt

Angående beviljande af medel till uppförande af nya byggnader för armén.

anslag, utan det är meningen, att dessa 500,000 kronor skola tagas från kassaförslagsfondens öfverskott, och de kunna då lika gärna beviljas nästa år som i år, ty det hindrar i alla fall inte, att kasernernas byggande kan påbörjas år 1905, så att de blifva färdiga i början af år 1908 och få torka hela den sommaren.

Jag ber, herr talman, att på grund af nu anförda skäl få yrka bifall till reservanternas förslag.

I detta anförande instämde herrar *Gustafsson* i Mjölby, *Bengtsson* i Häradsköp, *Lundell*, *Eriksson* i Bäck, *Anderson* i Hasselbol, *Gustafsson* i Sjögesta, *Carlheim-Gyllensköld*, *Olsson* i Heden, *Henricson*, *Nilsson* i Kattleberg, *Bromée* i Billsta, *Nilsson* i Bonarp och *Sandin*.

Herr *Johnsson* i Bollnäs: Herr talman! En talare på skånebänken yttrade här, att han icke trodde, att kammaren ville åtaga sig ansvaret för förläggningsorterna, då man vid bedömandet af frågan, hvar kasernerna rätteligen böra vara anlagda, jämväl måste taga hänsyn till mobiliseringsförhållanden, härens uppmarsch och dylikt. Jag ber att få erinra de ärade talaren därom, att i det statsrådsprotokoll, som jag i mitt förra anförande åberopade, talas icke ett ord om nödvändigheten af att tillse, att förläggningsorterna voro anpassade efter mobiliseringsbehofven och dylikt, utan där talas hufvudsakligen om nödvändigheten af att förlägga öfningsplatserna så, att de officerare, som icke blifva kasernerade, skulle kunna ha tillfälle att erhålla bostäder i närheten af förläggningen, samt att tillgång funnes på lifsförnödenheter. Detta var de hufvudsakliga synpunkter, som, enligt dåvarande statsrådet och chefens för landförsvarsdepartementet mening, borde vara bestämmande för kasernernas förläggningsorter.

För öfrigt vill jag säga, att det råder mycket olika meningar äfven bland fackmännen, d. v. s. militärerna, om huruvida det är lämpligt att en förläggning af ifrågavarande byggnader jämte förråd bör placeras i närheten af en sjöstad, där de kunna af en fiende utan att denne landstiger förstöras på mindre än en timme. Hvad skulle herr *Pantzarhielm* säga, om förråden vore förvandlade till aska då mobilisering skulle företagas? Jag tror därför att förläggningsorterna böra väljas med hänsyn till järnvägsknutar och andra förhållanden, som kunna på frågan inverka.

Jag tror således, att det skäl, som den ärade talaren anförde, har ringa betydelse med hänsyn till dessa förläggningar, och att herr statsrådet icke tagit hänsyn till dessa förhållanden, har jag redan visat. Gifvetvis är det många omständigheter, som måste vara bestämmande i fråga om en förläggning, men det vill synas som våra militära myndigheter icke anse sig skyldiga att taga några som helst hänsyn till kostnaderna; och då det från statsrådsbänken har uttalats, att man borde söka gifva en del regementen en vinterförläggning och en sommarförläggning och således på två olika håll uppföra byggnader för samma trupp, så har jag velat framhålla, att vi, som för närvarande äro ledamöter af Riksdagen, ha skyldighet att söka förebygga, att kostnaden för försvaret blir större än

nödigt är, samt icke gifva vårt bifall till en anordning som medför fördubblade kostnader. Riksdagen äger ju vid beviljandet af anslaget att bestämma de villkor, som den kan anse nödiga, men sedan Riksdagen en gång beviljat anslaget, så har den afsagt sig all möjlighet att kunna påverka Kungl. Maj:t i detta hänseende.

*Angående
beviljande af
medel till
uppförande
af nya bygg-
nader för
armén.
(Forts.)*

Jag ber att få erinra därom, att, om vi i vårt fattiga land skulle få två förläggningssorter för hvarje trupp eller åtminstone för en del truppförband, vi skulle bestå oss med en lyx, som ingen annan europeisk stat ännu ansett sig ha råd med. I Tyskland har man icke två förläggningssorter för samma trupp. Där sammandragas visserligen trupper på vissa orter, men endast under en kortare tid på sommaren, då trupperna kunna ligga i tält.

Jag får därför, herr talman, vidhålla mitt yrkande.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats afslutad samt herr talmannen framställt propositioner på de därunder gjorda yrkandena, antog kammaren det förslag, som framstälts i den af herr vice talmannen Pehrson med flere afgifna, vid förevarande utlåtande fogade reservationen.

§ 4.

Slutligen föredrogs och godkändes andra särskilda utskottets memorial, n:o 6, i anledning af skiljaktiga beslut rörande viss del af utskottets utlåtande n:o 3, angående lån af statsmedel för beredande af tillfälle för arbetare att på landsbygden förvärfva egna hem, samt därmed i samband stående ämnen.

§ 5.

Justerades protokollsutdrag.

§ 6.

Till bordläggning anmäldes:

konstitutionsutskottets utlåtande och memorial:

n:o 5, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till ändrad lydelse af §§ 49 och 87 regeringsformen samt §§ 10 till och med 25 äfvensom §§ 27, 28 och 38 riksdagsordningen jämte inom Riksdagen väckta förslag i fråga om valrätten till Riksdagens kamrar; och

n:o 6, angående fullbordad granskning af de i statsrådet förda protokoll;

sammansatta stats- och bankoutskottets memorial, n:o 13, angående anvisande af ersättning åt utskottets sekreterare; samt

bevillningsutskottets memorial n:o 40, i anledning af kamrarnas skiljaktiga beslut beträffande vissa delar af bevillningsutskottets be-

tänkande n:o 31, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med till förordning angående villkoren för postbefordran af tidningar andra periodiska skrifter, äfvensom en i sammanhang med n proposition väckt motion.

§ 7.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr *K. F. G. Almqvist* under den 13 maj,
» *E. G. H. Åkerlund* » 2 dagar fr. o. m. den 13 maj och
» *A. A. N. Reuterskiöld* » den 13 maj.

Härefter åtskildes kammarens ledamöter kl. 11,43 e. m.

In fidem

Herman Palmgren.