

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1904. Första Kammaren. N:o 52.

Onsdagen den 11 maj.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Upplästes och godkändes sammansatta stats- och lagutskottets förslag till Riksdagens skrivelse n:o 99, till Konungen, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om fortsatt tillämpning af hvad i lagen den 6 juni 1902, innefattande inskränkning i inmutningsrätten, är stadgadt.

Justerades protokollet för den 4 i denna månad.

Anmäldes och bordlades

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; äfvensom

bevillningsutskottets memorial n:o 40, i anledning af kamrarnas skiljaktiga beslut beträffande vissa delar af bevillningsutskottets betänkande n:o 31 i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående villkoren för postbefordran af tidningar och andra periodiska skrifter, äfvensom i sammanhang med nämnda proposition väckt motion.

Upplästes och godkändes statsutskottets förslag till Riksdagens skrivelser till Konungen:

n:o 100, i anledning af Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under sjätte hufvudtiteln gjorda framställning angående aflöningsstat för läkare och syssloman vid Vänersborgs hospital och asyl; samt

n:o 101, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till reseunderstöd åt tekniker för att besöka 1904 års världsutställning i St Louis.

Anställdes jämlikt § 65 riksdagsordningen omröstning öfver följande af statsutskottet, i dess memorial n:o 93, föreslagna och af båda kamrarna godkända voteringsproposition:

Den, som i likhet med Första Kammaren vill,

1) att Riksdagen, i anledning af hvad Kungl. Maj:t under 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 och 9 hufvudtitlarna föreslagit i fråga om beviljande af anslag till dyrtidstillägg, må, för beredande af dyrtidstillägg för innevarande år åt en del tjänstemän och betjante inom de olika departementen jämte därtill hörande ämbetsverk, kårer och stater, under nedannämnda hufvudtitlar på extra stat för år 1905 anvisa särskilda förslagsanslag till följande belopp, nämligen:

under andra hufvudtiteln .....	kronor	63,000: —
» tredje » .....	»	4,200: —
» fjärde » .....	»	15,000: —
» femte » .....	»	36,000: —
» sjätte » .....	»	900,000: —
» sjunde » .....	»	200,000: —
» åttonde » .....	»	450,000: —
» nionde » .....	»	85,000: —

att utbetalas med iakttagande, att för beräkning af dyrtidstillägg skola gälla följande grunder:

1:o) Dyrtidstillägg utgår med tio procent å kontant aflöning, dock icke i något fall med högre belopp än 500 kronor.

2:o) Från åtnjutande af dyrtidstillägg undantagas:

a) de tjänstemän och betjante, i hvilkas aflöning ingår bostads- eller boställsförmån in natura;

b) de tjänstemän, hvilkas aflöningsförmåner af statstjänst för innevarande år uppgå till högre belopp än 7,000 kronor;

c) de tjänstemän och betjante, hvilkas sammanlagda inkomster af arbete, dyrtidstillägget oberäknadt, år 1903 af vederbörande taxeringsmyndigheter uppskattats till högre belopp än 7,000 kronor;

d) de tjänstemän och betjante, hvilkas aflöningsförmåner vid 1901, 1902 eller 1903 årens riksdagar ny- eller omreglerats efter

andra grunder än dem, som följts vid de äldre staternas fastställande.

3:o) Dyrtidstillägg må allenast tilläggas tjänstemän och betjante, hvilkas aflöning blifvit af Konung och Riksdag till siffran bestämd eller eljest utgår efter af Riksdagen pröfvade grunder.

4:o) Dyrtidstillägg beräknas endast å aflöningsförmåner, hvilka utgå af statsmedel. Där aflöning bestrides dels af statsmedel, dels ock af andra medel, beräknas dyrtidstillägg endast å den del däraf, som utgår af statsmedel, dock att åt lärare och tjänstemän vid universiteten och lärare vid allmänna läroverken, i hvilkas aflöning ingå jämväl andra medel än statsmedel, dyrtidstillägg må beräknas å hela det belopp, hvartill aflöningen blifvit, på sätt i nästföregående moment sägs, bestämd att minst uppgå.

5:o) Dyrtidstillägg beräknas å följande slag af aflöningsförmåner:

lön;

tjänstgöringspenningar, däri inberäknadt häradskrifvare tillkommande tillägg till deras fasta tjänstgöringspenningar;

kontant bostads- och inkvarteringsersättning;

arfvode;

med lön likställt lönetillägg; samt

dagaflöning vid flottan.

6:o) Dyrtidstillägg till den, som af statens medel åtnjuter lön eller arfvode för två eller flera befattningar, utgår endast för en af dessa, nämligen för den, som medför högsta aflöningen, eller, därest denna på mer än ett ställe är lika, för den af dem, till hvilken han först blifvit befordrad; samt

7:o) Dyrtidstillägget anses tillhöra lönen.

II) att dyrtidstillägg i enlighet med de af utskottet föreslagna grunder jämväl må för innevarande år utgå till tjänstemän och vaktmästare vid flottans pensionskassa;

III) att, i anledning af hvad justitieombudsmannen föreslagit, Riksdagen må, för beredande af dyrtidstillägg enligt ofvanstående grunder åt tjänstemännen vid justitieombudsmansexpeditionen, för år 1904 anvisa ett belopp af 800 kronor, att utbetalas af riksgäldskontoret, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Riksdagen, i likhet med Andra Kammaren, beslutat,

I) att Riksdagen, i anledning af hvad Kungl. Maj:t under 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 och 9 hufvudtitlarne föreslagit i fråga om beviljande af anslag till dyrtidstillägg, må, för beredande af dyrtidstillägg för

innevarande år åt en del tjänstemän och betjante inom de olika departementen jämte därtill hörande ämbetsverk, kårer och stater, under nedannämnda hufvudtitlar på extra stat för år 1905 anvisa särskilda förslagsanslag till följande belopp:

under andra hufvudtiteln .....	kronor	12,500: —
» tredje » .....	»	2,400: —
» fjärde » .....	»	9,500: —
» femte » .....	»	28,000: —
» sjätte » .....	»	818,700: —
» sjunde » .....	»	162,000: —
» åttonde » .....	»	321,500: —
» nionde » .....	»	67,900: —

att utbetalas med iakttagande, att för beräkning af dyrtidstillägg skola gälla följande grunder:

1:o Dyrtidstillägg utgår med tio procent å kontant aflöning, dock icke i något fall med högre belopp än 300 kronor.

2:o Från åtnjutande af dyrtidstillägg undantagas:

a) de tjänstemän och betjante, i hvilkas aflöning ingår bostads- eller boställsförmån in natura;

b) de tjänstemän, hvilkas aflöningsförmåner af statstjänst för innevarande år uppgå till högre belopp än 5,000 kronor;

c) de tjänstemän och betjante, hvilkas sammanlagda inkomster af arbete och dyrtidstillägget oberäknadt, år 1903 af vederbörande taxeringsmyndigheter uppskattats till högre belopp än 5,000 kronor;

d) de tjänstemän och betjante, hvilkas aflöningsförmåner vid 1901, 1902 eller 1903 årens riksdagar ny- eller omreglerats efter andra grunder än dem, som följts vid de äldre staternas fastställande.

3:o Dyrtidstillägg må allenast tilläggas tjänstemän och betjante, hvilkas aflöning blifvit af Konung och Riksdag till siffran bestämd eller eljest utgår efter af Riksdagen prövade grunder.

4:o Dyrtidstillägg beräknas endast å aflöningsförmåner, hvilka utgå af statsmedel. Där aflöning bestrides dels af statsmedel, dels ock af andra medel, beräknas dyrtidstillägg endast å en del däraf, som utgår af statsmedel, dock att åt lärare och tjänstemän vid universiteten och lärare vid allmänna läroverken, i hvilkas aflöning ingå jämväl andra medel än statsmedel, dyrtidstillägg må beräknas å hela det belopp, hvartill aflöningen blifvit, på sätt i nästföregående moment sägs, bestämd att minst uppgå.

5:o Dyrtidstillägg beräknas å följande slag af aflöningsförmåner:

lön;

tjänstgöringspenningar, däri inberäknadt härads-skrifvare tillkommande tillägg till deras fasta tjänstgöringspenningar;

kontant bostads- och inkvarteringsersättning;

arfvode;

med lön likställdt lönetillägg; samt dagaföning vid flottan.

6:o) Dyrtidstillägg till den, som af statens medel åtnjuter lön eller arvode för två eller flere befattningar, utgår endast för en af dessa, nämligen för den, som medför högsta aflöningen, eller, därest denna på mer än ett ställe är lika, för den af dem, till hvilken han först blifvit befordrad; samt

7:o) Dyrtidstillägget anses tillhöra lönen.

II) att dyrtidstillägg i enlighet med de af utskottet föreslagna grunder jämväl må för innevarande år utgå till tjänstemän och vaktmästare vid flottans pensionskassa;

III) att, i anledning af hvad justitieombudsmannen föreslagit, Riksdagen må, för beredande af dyrtidstillägg enligt ofvanstående grunder åt tjänstemännen vid justitieombudsmansexpeditionen, för år 1904 anvisa ett belopp af 600 kronor, att utbetalas af riksgäldskontoret.

Vid omröstningens slut befunnos rösterna hafva utfallit sålunda:

Ja — 114;

Nej — 26.

Sedan protokollet öfver omröstningen blifvit uppsatt, justerad och afsändt till Andra Kammaren, ankom därifrån ett protokollsutdrag, n:o 388, som upplästes och hvaraf inhämtades, att omröstningen därstädes utfallit med 70 ja och 153 nej samt att båda kamrarnes sammanräknade röster befunnits utgöra 184 ja och 179 nej, hvadan beslut i frågan blifvit af Riksdagen fattadt i öfverensstämmelse med ja-propositionen.

Anställdes jämlikt § 65 riksdagsordningen omröstning öfver följande af statsutskottet i dess memorial n:o 97 föreslagna och af båda kamrarne godkända voteringsproposition:

Den, som i likhet med Första Kammaren vill, att Kungl. Maj:ts ifrågavarande framställning endast på det sätt bifalles, att Riksdagen, under förbehåll att i statsrådsprotokollet öfver civilärenden för den 12 januari 1904 angifna villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. varda i tillämpliga delar iakttagna, beslutar anläggning af landsväg från Boden till Morjärv, hvarför kostnaden beräknas till 615,500 kronor, äfvensom för påbörjande af denna anläggning å riksstaten utom hufvudtitlarna för år 1905 anvisar 307,500 kronor, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Riksdagen, i likhet med Andra Kammaren, under förbehåll att i statsrådsprotokollet öfver civilärenden för den 12 januari 1904 angifna villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas, beslutat

dels anläggning af en statsbana från Morjärv öfver Storträsk till Lappträsk för en beräknad kostnad af 3,984,846 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om de orter, järnvägen bör genomgå,

dels ock i sammanhang därmed anläggning af landsväg från Boden till Morjärv och vidare från Morjärv till Lappträsk, för en beräknad kostnad beträffande den förra sträckningen af 615,000 kronor och vidkommande den senare af 628,000 kronor,

äfvensom för påbörjande af nämnda anläggningar å riksstaten utom hufvudtitlarna för år 1905 anvisat 500,000 kronor.

Vid omröstningens slut befunnos rösterna hafva utfallit sålunda:

Ja — 109;

Nej — 31.

Sedan protokoll öfver omröstningen blifvit uppsatt, justeradt och afsändt till Andra Kammaren, ankom därifrån ett protokollsutdrag, n:o 389, som upplästes och hvaraf inhämtades, att omröstningen därstädes utfallit med 62 ja och 160 nej, samt att båda kamrarnes sammanräknade röster befunnits utgöra 171 ja och 191 nej, hvadan beslut i frågan blifvit af Riksdagen fattadt i öfverensstämmelse med nej-propositionen.

---

Anställdes jämlikt § 65 riksdagsordningen omröstning öfver följande af statsutskottet, i dess memorial n:o 110, punkten 3 II, föreslagna och af båda kamrarne godkända voteringsproposition:

Den, som i likhet med Första Kammaren vill, på sätt Kungl. Maj:t föreslagit, att extra ordinarie professorn vid universitetet i Lund Michael Kolmodin Löwegren må från och med månaden näst efter den, i hvilken afsked från extra ordinarie professorsbefattningen varder honom beviljad, under sin återstående listtid uppbära pension till ett belopp af 3,800 kronor årligen, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Riksdagen, i likhet med Andra Kammaren, beslutit att på det sätt bifalla Kungl. Maj:ts ifrågavarande framställning, att extra ordinarie professorn vid universitetet i Lund Michael Kolmodin Löwegren må från och med månaden näst efter den, i hvilken afsked från extra ordinarie professorsbefattningen varder honom beviljadt, under sin återstående lifstid uppbära pension till belopp af 3,500 kronor årligen.

Vid omröstningens slut befunnos rösterna hafva utfallit sålunda:

Ja — 126;

Nej — 15.

Sedan protokoll öfver omröstningen blifvit uppsatt, justerat och afsänt till Andra Kammaren, ankom därifrån ett protokollsutdrag, n:o 390, som upplästes och hvaraf inhämtades, att omröstningen därstädes utfallit med 71 ja och 147 nej, samt att båda kamrarnes sammanräknade röster befunnos utgöra 197 ja och 162 nej, hvadan beslut i frågan blifvit af Riksdagen fattadt i öfverensstämmelse med ja-propositionen.

---

Anställdes jämlikt § 65 riksdagsordningen omröstning öfver följande af statsutskottet, i dess memorial n:o 110 punkten 4, III, föreslagna och af båda kamrarne godkända voteringsproposition:

Den, som i likhet med Första Kammaren vill, att, på sätt Kungl. Maj:t föreslagit, framlidne professorn vid tekniska högskolan, föreståndaren för fackskolan för bergsvetenskap Johan Gustaf Wiborghs änka Emelie Ingrid Teresia Wiborgh, född Hallin, må från och med 1904, så länge hon i sitt nuvarande änkestånd förblifver, uppbära pension å allmänna indragningsstaten till belopp af 300 kronor årligen, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Riksdagen, i likhet med Andra Kammaren, icke bifallit Kungl. Maj:ts ifrågavarande framställning.

Vid omröstningens slut befunnos rösterna hafva utfallit sålunda:

Ja — 120;

Nej — 15.

Sedan protokoll öfver omröstningen blifvit uppsatt, justeradt och afsändt till Andra Kammaren, ankom därifrån ett protokollsutdrag, n:o 391, som upplästes och hvaraf inhämtades, att omröstningen därstädes utfallit med 136 ja och 86 nej, samt att båda kamrarnes sammanräknade röster befunnits utgöra 256 ja och 103 nej, hvadan beslut i frågan blifvit af Riksdagen fattadt i öfverensstämmelse med ja-propositionen.

---

Anställdes jämlikt § 65 riksdagsordningen omröstning öfver följande af statsutskottet, i dess memorial n:o 111, föreslagna och af båda kamrarne godkända voteringsproposition:

Den, som i likhet med Första Kammaren vill, att Riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande framställning och med afslag å herr Ericssons ofvannämnda motion, utaf det till uppförande af nya byggnader för armén beviljade beloppet, 19,950,000 kronor, å extra stat för år 1905 anvisar återstoden, eller 6,650,000 kronor, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Riksdagen, i likhet med Andra Kammaren, beslutat att af det till uppförande af nya byggnader för armén beviljade anslag, 19,950,000 kronor, å extra stat för år 1905 anvisa 5,303,000 kronor.

Vid omröstningens slut befunnos rösterna hafva utfallit sålunda:

Ja — 120;

Nej — 24.

Sedan protokoll öfver omröstningen blifvit uppsatt, justeradt och afsändt till Andra Kammaren, ankom därifrån ett protokollsutdrag, n:o 392, som upplästes och hvaraf inhämtades, att omröstningen därstädes utfallit med 82 ja och 139 nej, samt att båda kamrarnes sammanräknade röster befunnits utgöra 202 ja och 163 nej, hvadan beslut i frågan blifvit af Riksdagen fattadt i öfverensstämmelse med ja-propositionen.

---



Föredrogs, men bordlades ånyo på flere ledamöters begäran följande under gårdagen bordlagda ärenden, nämligen statsutskottets utlåtanden n:is 112—114, bevillningsutskottets betänkande n:o 38, lagutskottets utlåtande n:o 54, äfvensom första särskilda utskottets utlåtanden och memorial n:is 4, 5 och 7.

Föredrogs å nyo statsutskottets den 9 och 10 innevarande maj bordlagda utlåtande n:o 8 a, i anledning af Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under sjunde hufvudtiteln gjorda framställningar angående anslaget till tullverket och förstärkning af arbetskrafterna hos generaltullstyrelsen äfvensom inom Riksdagen väckta motioner i hithörande ämnen.

På framställning af herr talmannen beslöts, att förevarande utlåtande skulle till afgörande företagas punktvis samt punkten II momentvis.

*Punkten I.*

Utskottets hemställan bifölls.

*Punkten II.*

*Mom. a).*

I den till Riksdagen den 14 januari 1904 aflåtna propositionen angående statsverkets tillstånd och behof hade Kungl. Maj:t under sjunde hufvudtiteln i punkt 2 föreslagit, att Riksdagen måtte, bland annat, medgifva, att kustbevakningschefen i Hallands samt Göteborgs och Bohus län måtte, i likhet med hvad som redan gällde beträffande motsvarande tjänstemän i Skåne, åtnjuta ersättning för resekostnader enligt gällande reglemente.

*Ang. resekostnadsersättning för en kustbevakningschef.*

Utskottet hade i detta moment hemställt, att Riksdagen måtte medgifva, »att kustbevakningschefen i Hallands samt Göteborgs och Bohus län må, i likhet med hvad som redan gäller beträffande motsvarande tjänstemän i Skåne, åtnjuta ersättning för resekostnader enligt gällande resereglemente.»

Herr Jonsson: Det är med afseende å den reservation, som här blifvit anmäld af andra-kammarledamöterna inom utskottet, som jag anser mig böra yttra några ord.

Utskottet har ansett, att här i reglementet borde intagas bestämmelse därom, att dessa tullstatstjänstemän äro skyldiga att ingå på de villkor, som vid den blifvande pensionsregleringen kunna blifva bestämda, och detta är ju något, som låter höra sig. Jag anser emellertid att, om Riksdagen fattar sitt beslut i enlighet med denna utskottets hemställan, dessa tullstatstjänstemän med skäl kunde blifva missnöjda, när de framdeles finge lof att afstå

Ang. resekost-  
nadsersätt-  
ning för en  
kustbevak-  
ningschef.  
(Forts.)

en viss del af sin lön till pensionering, under det att de för den tid, som löpte därförinnan, skulle vara befriade från dessa afgifter.

Det har sagts, att det passar bättre att jämföra den stat, som nu föreligger, i fråga om pensionsvillkoren med de stater, som en gång blifvit antagna för post- och telegrafverken. Ja, det må ju så vara. Men då vi i år med afseende å lärarestaten hafva bestämt, att afdrag från lönebeloppen skall äga rum i och för pensioneringen, så skulle det se högst egendomligt ut att, när man nu antager en ny lönereglering för tullstaten, gå ifrån den nyss häfdade principen och låta tullstatens tjänstemän slippa ifrån att betala några afgifter under den tid, som kan komma att förgå, innan pensionsförhållandena blifva ordnade. Det synes mig, att detta med skäl borde kunna väcka missnöje hos den lärarestat, som nyss fått sina löner reglerade på andra villkor, och det skulle säkerligen äfven, jag upprepar det ännu en gång, väcka missnöje hos dessa tullstatstjänstemän, om de framdeles finge lof att erlægga en viss afgift till sin pensionering. Jag tror, att detta skulle kunna föranleda, att de, när denna dag inträffade, med större eller mindre fog kunde göra gällande, att deras löner då ånyo borde höjas, för att de icke genom afdraget för pensioneringen skulle komma i en sämre ställning än de redan hade.

För undkommande af allt detta anser jag det vore klokast att redan nu bestämma, att ett visst afdrag af deras lön bör äga rum i detta fall. Då jag emellertid icke är säker på att de siffror, som reservanterna från Andra Kammaren framlagt, äro riktiga, kan jag icke yrka bifall till reservationen. Kanske detta också är mindre nödigt, ty jag tager för gifvet, att Andra Kammaren kommer att besluta, att ett sådant afdrag, som det af reservanterna ifrågasatta, skall äga rum, och Första Kammaren blir ju sedan i tillfälle att vid den blifvande gemensamma voteringen göra sin mening gällande i afseende å denna fråga. Det synes mig därför vara nog, att jag här fäst uppmärksamheten på saken i fråga utan att yrka bifall till reservationen.

Det är endast detta jag velat säga.

Herr Wijk: Ja, det var fråga om det afdraget i utskottet, men utskottets majoritet kom till det resultatet, att det icke vore lämpligt att göra detta afdrag för tullstatens tjänstemän i likhet med hvad som skett med afseende å elementarlärarne, och detta af det skäl, att man gentemot lärarestaten varit betydligt liberalare än emot tullstatens tjänstemän. Dessa vaktmästare t. ex., som nu hafva 1,500 kronor och skulle få 1,700 kronor, de hafva nu dyrtidstillägg på 150 kronor, d. v. s. sammanlagdt 1,650 kronor. Förhöjningen skulle alltså nu blifva 50 kronor plus kläder. Afdragas emellertid nu 25 kronor, så blir hela förhöjningen endast 25 kronor. Och nog blefve det betungande för de tjänstemän, som nu blifva af med sitt ålderstillägg af 500 kronor, om de dessutom skola få vidkännas 175 kronors afdrag å sin lön. Det har ock

synts utskottet, som om dessa tullstatens tjänstemän närmast vore jämförliga med postverkets tjänstemän.

Dessutom är att märka, att elementarlärarne endast betala 2 procent till sin änke- och pupillkassa, då däremot tulltjänstemännen betala 4 procent och ända upp till 5 procent. Skulle man nu slå fast denna afgift, komme tullstatens tjänstemän att få betala ända upp till 8 procent af sin lön, då elementarlärarne stanna vid 5 procent.

Det är på dessa skäl, som utskottet icke funnit lämpligt att fastställa denna afgift. Jag skall be att få yrka bifall till utskottets förslag.

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

*Mom. b) och c).*

Hvad utskottet hemställt bifölls.

*Punkterna III och IV.*

Hvad utskottet hemställt bifölls.

Föredrogs ånyo statsutskottets den 9 och 10 innevarande månad bordlagda utlåtande n:o 107, i anledning af väckta förslag om anvisande af anslag för verkställande af undersökningar rörande den så kallade inlandsbanan m. m.

*Anslag för undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan m. m.*

I en till Riksdagen den 11 mars 1904 aflåten proposition (n:o 48) hade Kungl. Maj:t, under åberopande af propositionen bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen att, för verkställande af fullständiga undersökningar samt upprättande af plan- och profilritningar jämte kostnadsförslag för en normalspårig järnväg mellan hamnplats å bohusslänska kusten och lämplig punkt i Dalarne samt därifrån till Sveg i Härjedalen, bevilja ett anslag af 153,000 kronor och däraf på extra stat för år 1905 anvisa ett belopp af 93,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta utaf sistnämnda belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 18,000 kronor.

I anledning af denna proposition hade följande motioner blifvit inom Riksdagen väckta:

af herr *K. Bohmstedt*, motionen n:o 57 i Första Kammaren, hvaruti hemställts, att Riksdagen måtte besluta att, för verkstäl-

Anslag för  
undersök-  
ningar  
rörande den  
s. k. inlands-  
banan m. m.  
(Forts.)

lande af fullständiga undersökningar samt upprättande af plan- och profilritningar jämte kostnadsförslag för en normalspårig järnväg mellan Sveg öfver Ströms vattudal till lämplig punkt på Gellivarebanan, på extra stat för år 1905 bevilja ett anslag af 131,000 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att af ofvannämnda belopp under innevarande år af tillgängliga medel utanordna den del, hvartill förhållandena föranledde;

af herrar *J. Olofsson* och *S. J. Enander*, motionen n:o 258 i Andra Kammaren, hvaruti föreslagits, att Riksdagen med afslag å Kungl. Maj:ts proposition n:o 48 i hvad den afsåge anslag till undersökningar för en järnväg från bohuslänska kusten till Sveg, ville för verkställande af fullständiga undersökningar samt upprättande af plan- och profilritningar jämte kostnadsförslag för en normalspårig järnväg mellan Sveg i Härjeådalen och lämplig punkt vid Ströms vattudal i Jämtland med alternativ öster och väster om Storsjön, hvilken bana sedan borde fortsättas till lämplig punkt å Gellivarebanan, bevilja ett anslag af 50,000 kronor att utgå för år 1905, med rätt för Kungl. Maj:t att låta utaf nämnda belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 20,000 kronor;

af herrar *A. Bergström* och *G. Olsén*, motionen n:o 59 i Första Kammaren, med hemställan att Riksdagen vid beviljande af medel till undersökning för en inlandsbana i hufvudsaklig öfverensstämmelse med Kungl. Maj:ts proposition, behagade besluta att hos Kungl. Maj:t anhålla, det dessa medel så användes, att undersökningsarbetet samtidigt bedrefves på bandelarna norr och söder om Sveg, samt att vid undersökningen afseende fästes vid dels bandrift med elektricitet, dels att banan, såvidt utan olägenhet kunde ske, förlades intill inlandsvattendrag, som vore eller kunde tänkas blifva segelbara, till fördel för staten med afseende på trafikförhållandena;

samt af herr *I. von Stapelmohr* m. fl., motionen n:o 61 i Första Kammaren, och af herr *A. F. Burman* m. fl., motionen n:o 266 i Andra Kammaren, i hvilka båda motioner sammanstående föreslagits, att, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för påbörjande af fullständiga undersökningar rörande den så kallade inlandsbanan, Riksdagen ville besluta, dels att för verkställande af fullständiga undersökningar samt upprättande af plan- och profilritningar jämte kostnadsförslag för en normalspårig järnväg från hamnplats på bohuslänska kusten öfver Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt å Gellivarebanan bevilja ett anslag af 280,000 kronor och däraf på extra stat för år 1905 anvisa ett belopp af 100,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta utaf sistnämnda belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 25,000 kronor, dels ock att undersökningen skall påbörjas och fortgå samtidigt på bandelen söder om Sveg och på bandelen norr om samma plats, så att om möjligt undersökningsarbetena å bandelarna kunna ungefärligen vid samma tid afslutas.

I sammanhang härmed hade utskottet jämväl till behandling förehåft en af herrar *D. Persson* i Tällberg och *O. A. Ericsson* i Ofvanmyra inom Andra Kammaren väckt motion, n:o 133, hvaruti hemställdes, att Riksdagen måtte besluta, att undersökning skulle verkställas samt plan och kostnadsförslag upprättas för en järnväg från Siljansbanan genom Leksand, Rättvik, Boda och Ore socknar till Sveg i Härjeådalen, eventuellt Östersund och Ström, samt för ändamålet anvisa ett förslagsanslag af 50,000 kronor.

Anslag för undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan m. m.  
(Forts.)

Utskottet hade på anförda grunder hemställt, att, med afslag å Kungl. Maj:ts förevarande proposition, Riksdagen, i anledning af ofvan omnämnda, af herr Bohnstedt, af herrar Olofsson och Enander, af herrar Bergström och Olsén, af herrar von Stapelmohr m. fl. och Burman m. fl. samt af herrar Persson och Ericsson väckta motioner, måtte, för verkställande af fullständiga undersökningar af den omfattning, som här ofvan angifvits, rörande en normalspårig järnväg från Sveg i Härjeådalen öfver Ströms vattudal till lämplig punkt å statsbanan Gellivare—Riksgränsen, på extra stat för år 1905 bevilja ett anslag af 131,000 kronor.

Vid utlåtagandet funnos afgifna reservationer:

af herrar *F. E. Pettersson*, *G. Olsén* och *C. J. Ödman*, hvilka ansett, att utskottet bort hemställa,

»att Riksdagen, i anledning af Kungl. Maj:ts förevarande proposition samt de af herrar von Stapelmohr m. fl. och Burman m. fl. i ämnet väckta motionerna, må besluta dels att för verkställande af fullständiga undersökningar samt upprättande af plan- och profilritningar jämte kostnadsförslag för en normalspårig järnväg från hamnplats å bohuslänska kusten öfver Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt å Gellivarebanan bevilja ett anslag af 280,000 kronor och däraf på extra stat för år 1905 anvisa ett belopp af 100,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta utaf sistnämnda belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 25,000 kronor, dels ock att undersökningen skall påbörjas och fortgå samtidigt på bandelen söder om Sveg och på bandelen norr om samma plats, så att om möjligt undersökningsarbetena å bandelarna kunna ungefärligen vid samma tid afslutas;»

af herr *D. Persson*, som ansett, att utskottets hemställan bort innehålla, att, med afslag af Kungl. Maj:ts förutvarande proposition, Riksdagen, i anledning af ofvan omnämnda, af herr Bohnstedt, af herrar Olofsson och Enander, af herrar Bergström och Olsén, af herrar von Stapelmohr m. fl. och Burman m. fl. samt af herrar Persson och Ericsson väckta motioner, må, för verkställande af fullständiga undersökningar af den omfattning, som här ofvan angifvits, samt för upprättande af plan- och profilritningar jämte kostnadsförslag för en normalspårig järnväg från Siljans-

Anslag för  
undersök-  
ningar  
rörande den  
s. k. inlands-  
banan m. m.  
(Forts.)

banans ändpunkt vid Insjön öfver Leksand, Rättvik, Boda och Ore samt Sveg i Härjeådalen öfver Ströms vattudal till lämplig punkt å statsbanan Gellivare—Riksgränsen, på extra stat för år 1905 bevilja ett anslag af 180,000 kronor;»

af friherre *J. T. Gripenstedt* och herr *H. R. Törneblad*h; samt af herr *Sjö*.

Herr statsrådet Westring: I den kungl. proposition angående beredande af medel till undersökning för en inlandsbana, som nu föreligger till behandling har föreslagits anslag allenast för undersökning af en järnväg från bohuslänska kusten till Sveg i Härjeådalen. Men såsom af motiveringen tydligt framgår, är den sålunda ifrågasatta järnvägen endast en länk i ett vida större företag: en järnväg, som skulle gå emellan bohuslänska kusten och tvärbanan mellan Gellivare och riksgränsen. Meningen har varit, att undersökning rörande hela denna sträckning skulle komma till stånd, ehuru regeringen, som ansett, att undersökningen lämpligen borde börja med den sydliga sträckningen, icke funnit anledning att vid denna riksdag föreslå anslag till mera än undersökningen af nämnda del.

Att nu tanken på ett sådant vidtomfattande företag som det, hvilket sålunda ställts i utsikt, mottages af Riksdagen med en viss betänksamhet, det är icke ägnadt att väcka förvåning. Denna betänksamhet har i statsutskottets utlåtande tagit sig det uttryck, att utskottet afstyrkt hvarje anslag till undersökningar af den södra sträckningen, men i anledning af enskilda motioner föreslagit anslag för undersökningar af sträckningen från Sveg norrut. I en af tre ledamöter af utskottet afgifven reservation har däremot hemställts, att anslag skulle beviljas för undersökning af sträckningen i dess helhet, från Bohuslän till Gellivarebanan, med villkor dock att undersökning skulle företagas samtidigt på den södra och den norra delen. Den åsikt, som kommit till uttryck i denna reservation, öfverensstämmer i allt väsentligt med den, som varit bestämmande för Kungl. Maj:ts förslag i denna del. Jag tvekar därför icke att redan nu uttala, att detta alternativ är att föredraga framför statsutskottets.

Statsutskottet åberopar såsom skäl, hvarför man bör företaga en undersökning rörande en järnväg från Sveg till Gellivarebanan, att den skulle komma att genomskära vidsträckta delar af vårt land, hvilka hittills varit helt och hållet i saknad af tidsenliga kommunikationer, men som ägde rika naturtillgångar i skogar, mineralfyndigheter och vattenfall m. m., samt att genom banans tillkomst dessa tillgångar skulle kunna med fördel tillgodogöras och landsdelarnes utveckling i ekonomiskt och kulturellt hänseende i hög grad främjas. Därtill komme vidare den stora vikt, som banan skulle få ur försvarssynpunkt. Det kan naturligtvis icke falla mig in att göra någon som helst invändning emot hvad som sålunda yttrats, och detta så mycket mindre som just dessa om-

ständigheter kraftigt betonats i mitt anförande till statsrådsprotokollet. Dessa af utskottet åberopade omständigheter äro otvifvelaktigt af den vikt, att, såsom utskottet sedermera säger, staten icke bör underlåta att föranstalta om en fullständig undersökning rörande denna bana. Men jag tror, att härvidlag föreligga starka skäl att ej inskränka undersökningen till den norra delen, utan låta den omfatta jämväl den södra delen.

I sådant hänseende vill jag främst åberopa, att, om man skall vinna de fördelar, som med en järnväg Gellivarebanan—Sveg åsyftas, det lärer blifva nödvändigt att denna järnväg ställes i förbindelse med någon hamnplats på västkusten. Såvida den ifrågasatta banan icke skall få öfvervägande lokal betydelse — och det kan ju ej vara meningen — måste den sättas i förbindelse med någon för import och export lämplig hamnplats, och en blick på kartan visar, att den naturliga vägen till en sådan plats bär hän till västkusten. Nu invändes det, att därest den under byggnad varande järnvägen mellan Orsa och Sveg fullbordas, så har man en väg från den ifrågasatta banan till västkusten öfver denna Orsa—Svegs järnväg samt vidare öfver Mora—Vänerns och Bergslagens järnvägar. Men jag tror knappast, att det skulle vara försiktigt af staten att vid anläggandet af en så stor trafikled som denna järnväg mellan Gellivare och Härjeådalen göra trafiken på banan beroende af att tillfarten till och utfarten från denna bana skulle gå öfver enskilda järnvägar. Det kan knappast vara fullt riktigt ur järnvägspolitisk synpunkt. Jag tror, att skall denna bana från Gellivare till kusten komma till stånd, så bör den i sin helhet vara i statens hand. Detta är det första och viktigaste skälet.

Vidare vill jag anmärka, att hvad utskottet anfört såsom skäl för den ifrågasatta järnvägen från Gellivare till Sveg i allt väsentligt gäller jämväl om sträckningen från Sveg till västkusten. Jämväl här skulle järnvägen gå genom trakter med rika utvecklingsmöjligheter. Här finnes liksom i den norra delen god tillgång på skog, vattenfall och mineral. Jag tillåter mig i detta afseende hänvisa till den vidlyftiga undersökning och utredning, som blifvit verkställd af ingenjören Winell, hvilken utredning är i statsrådsprotokollet åberopad. Det är visserligen sant, att vissa af de trakter, som denna järnväg skulle genomlöpa, äro något bättre försedda med kommunikationer än den norra delen, men mycket stora områden äro dock synnerligen vanlottade i kommunikationshänseende. Behovet af ytterligare kommunikationer i denna landsdel har också synnerligen kraftigt framhållits från orterna. Att detta behof där gjort sig känt, beror naturligtvis jämväl därpå att kultur och odling där hunnit längre fram än i den norra delen af landet, hvarför man känt ett starkt behof af den häfstång för ytterligare utveckling i detta hänseende, som kommunikationer erbjuda. Särskildt hafva västra Dalarne och nordvästra Värmland känt behof af att komma i förbindelse med en hamn på västkusten.

Anslag för undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan m. m.  
(Forts.)

Anslag för  
undersök-  
ningar  
rörande den  
s. k. inlands-  
banan m. m.  
(Forts.)

Jag vill vidare fästa uppmärksamheten på en annan omständighet, som talar för att frågan om den södra sträckningen nu icke alldeles undanskjutes, och det är hänsynen till två andra på dagordningen stående frågor rörande järnvägsbyggnader i dessa trakter. Den ena är frågan om en järnväg från Orsa till norska gränsen. Detta förslag har framkommit på grund af Västerdalarnes behof af förbättrade kommunikationer. Koncessionsansökning har ingifvits och behandlats, men har af åtskilliga myndigheter afstyrkts på den grund, att genom denna banas tillkomst ett stort och viktigt handelsområde i Västerdalarna skulle i sina förbindelser dragas öfver till Norge. Om nu en längdbana komme till stånd, som passerade genom Västerdalarna ned till bohuslänska kusten, så kunna denna landsdels behof af förbindelser blifva på ett fullt tillfredsställande sätt ordnade. Den andra frågan är frågan om järnvägsbyggnaden Orsa—Sveg. Det bolag, som bygger denna bana, har erhållit ett betydande statslån; det är något öfver 1,800,000 kronor. Men man har nu kommit under fund med att de tillgångar, öfver hvilka bolaget förfogar, icke på långt när räcka till att fullborda banan. Den senaste undersökningen visar, att bolaget är i behof af ytterligare 2,000,000 kronor för att få banan färdigbyggd, och bolaget har gjort framställning om ytterligare statslån till detta belopp. Nu ingår i planen för undersökningen af den södra delen af inlandsbanan jämväl en undersökning om lämpligheten af att i denna del intaga järnvägen Orsa—Sveg, och skall den norra delen af inlandsbanan komma till stånd, så kan den i hvarje fall icke stanna vid Sveg, därest banan mellan Orsa och Sveg icke varder fullbordad. En undersökning af sträckningen närmast söder om Sveg är således i hvarje fall påkallad.

Detta om de skäl, som tala för att icke lämna å sido den södra delen af den föreslagna järnvägen.

Hvad ordningen för undersökningen beträffar, har i den kungl. propositionen hänvisats därtill, att den södra delen af banan med all säkerhet erbjuder den största utsikten till att banan från början skall blifva någorlunda rentabel. Att anledning till ett dylikt påstående förefinnes, synes påtagligt. Ty om ock de norra delarne af landet hafva rika utvecklingsresurser, så är det väl otvifvelaktigt, att utvecklingen där ej hunnit på långt när så långt som i de södra delarne. Det är gifvet, att det alltid förgår en viss tid, innan den inverkan i afseende å utvecklingen, som en järnväg alltid är ägnad att medföra, verkligen kan komma till stånd. I den södra delen däremot är utvecklingen redan ganska långt hunden, hvarför det är att hoppas, att ett bättre ekonomiskt resultat af järnvägen där skall visa sig redan från början. Med hänsyn härtill och då man naturligtvis vid startandet af ett så kostsamt företag, som det nu ifrågavarande, måste gå till väga med största varsamhet, har det förefallit antagligt, att den södra delen skulle kunna komma till utförande före den norra. Det är därför som det i kungl. propositionen föreslagits, att undersökningen skulle börja med den södra delen, men det är naturligtvis ingenting att



invända mot att undersökningen får omfatta båda sträckningarna på en gång, såsom i reservationen föreslagits. På resultatet af undersökningen, som ju äfven bör omfatta frågan om järnvägens ekonomiska bärighet, får det sedan bero, huru byggnadsföretaget bör bedrivas, därest man öfver hufvud taget beslutar sig därför.

*Anslag för undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan m. m.*  
(Forts.)

Herr Ros: Den norrländska inlandsbanans ekonomiska och kulturella betydelse är så klart och tydligt framhållen i herrar Bergströms och Bohnstedts motioner likasom i utskottsbetänkandet, att jag icke skall orda vidare därom. Så mycket mindre skall jag göra det, som helt visst under den kommande debatten norrlandsrepresentanterna ej lära underlåta att i bjärta färger måla Norrlands framtid och dess naturtillgångar och hjälpkällor. Men om staten skall lägga ned så många miljoner — icke på undersökning, men om en undersökning skall göras, tänker man sig dock möjligheten af byggande — om staten skall lägga ned så många miljoner på en dylik obygdsbana, torde väl ännu viktigare skäl böra föreligga, och en högre synpunkt därvidlag synes mig försvarets synpunkt vara, sådan den på det klaraste och tydligaste sätt är framhållet i generalstabschefens yttrande, där han säger, att denna norrländska inlandsbana för försvaret af öfre Norrland har en betydelse, som näppeligen kan öfverskattas, — där han vidare säger, att som den viktigaste af de för öfre Norrlands försvar erforderliga åtgärderna syntes utan allt tvifvel byggandet af en för anfall från kusten fullt tryggad förstklassig järnväg kunna betecknas, — och där han vidare säger, att det syntes vara en angelägenhet af allra största vikt, att en dylik järnväg komme till stånd så snart sådant vore möjligt. Man behöfver icke vara generalstabsofficer, knappast något kunnig på det militära området, för att kunna till fullo instämma i detta uttalande. För mig står den frågan så klar, att jag icke kan tänka mig möjligheten af att någon, som i det ena eller andra afseendet bidragit till Ofotenbanan, skall nu kunna underlåta att taga konsekvenserna af detta beslut och i dag skänka undersökningen af den norrländska inlandsbanan sin röst. Jag djärfves till och med gå så långt, att jag finner vikten och nyttan af millionerna vid Boden vara ganska tvifvelaktig, så länge man icke sört för att genom en dylik inlandsförbindelse skapa en reserv-etapplinje för kommande behof.

Under sådana förhållanden kan jag naturligtvis icke ställa mig på den kungliga propositionens ståndpunkt och anse, att den södra delen af den stora banan bör vara den första länken. För mig ställer sig, om jag skulle våga gradera värdet af och brådskan med denna bana, saken så, att jag sätter särskildt i strategiskt hänseende, men äfven i ekonomiskt, delen mellan Storsjöns och Siljans vattenbäcken såsom den viktigaste, särskildt för mellersta och södra Norrlands försvar, sedan den norra delen och sist den sydligare delen.

Nu kan man naturligtvis, liksom äfven herr statsrådet och chefen för civildepartementet i sitt anförande nyss antydt, hålla

Anslag för  
undersök-  
ningar  
rörande den  
s. k. inlands-  
banan m. m.  
(Forts.)

på den uppfattningen, att en dylik stor förbindelseled icke bör ändras med en punkt såsom Sveg, som till och med för närvarande saknar järnvägsförbindelse och hvars förbindelse med det svenska järnvägsnätet icke är så alldeles klar, utan att denna stora inlandsbana bör sättas helst i direkt förbindelse med för export och import lämplig hamn vid västkusten, samt att om möjligt denna förbindelse sker med en statsbana. Ja, naturligt är att, om Riksdagen kan besluta sig för en järnvägsbyggnad på öfver 100 miljoner kronor, det är det allra bästa. Men om så skulle vara, att icke Riksdagen vågar sig på det stora företaget, och man för närvarande skulle besluta sig för en undersökning af endast den norra delen, skall jag tillåta mig att framhålla ett enkelt sätt att för ett billigare pris kunna åstadkomma en förbindelse emellan denna norrländska inlandsbana och en ytterst viktig och lämplig knutpunkt på själfva statsbanan, nämligen Krylbo station. Det sättet och det målet äro angifna i herrar Daniel Perssons och Ollas Anders Ericssons motion och har afsetts i herr Daniel Perssons reservation, fast där icke ingå undersökning och eventuellt inköp af Siljansbanan och Södra Dalarnes järnväg. Om det skulle i en framtid ifrågakomma att sätta Sveg i förbindelse med det svenska statsbananätet, skulle det på detta sätt kunna ske för en jämförelsevis billig kostnad — jag vågar icke säga det, kanske 17 å 18 miljoner kronor — då däremot förbindelsen mellan Sveg och bohuslänska kusten väl torde kräfva kanske tredubbla beloppet. Nu kan man naturligtvis invända mot det förra förslaget, att det blir samma fel, när det gäller inlösen af dessa småbanor, som särskildt generalstabschefen anmärkt med afseende å eventuell inlösen af sträckan Sveg — — eller, som det nu gestaltar sig, Orsa—Malung, att banorna ej äro byggda så, att de utan ombyggnad kunna fylla ett annat kraf, krafvet på tyngre trafikförmåga. Förhållandet är dock, att dessa banor i fråga om kurvradieförhållanden och lutningsförhållanden intaga en jämförelsevis god ställning, med en högsta lutning af 1 : 100 och kurvradier af på några ställen 300, men för det mesta 400 meter.

Jag har velat säga detta för att visa, att i en framtid saken är möjlig att realisera, och jag ber att få framhålla lämpligheten af att redan nu bevilja anslag för undersökning af sträckningen mellan Sveg och Insjöns järnvägsstation, såsom i herr Daniel Perssons reservation är föreslaget. Nu torde det för en del af herrarne kanske icke vara alldeles klart, huruvida Sveg för närvarande är en järnvägsstation eller icke. Arbeten hafva ju pågått å en bana Orsa—Sveg. Som vi nyss hörde af herr statsrådet och chefens för civildepartementet anförande och hvilket jag kan vitsorda, saknas medel för denna banas fullbordande. Å sträckan Sveg—Tandsjö om cirka 50 kilometer äro ännu inga arbeten utförda och den återstående delen af banan är ej heller färdigbyggd. Det är just dessa 50 kilometer, som skulle kunna användas för den af herr Daniel Persson förordade banan. Naturligtvis skulle väl staten på något sätt understödja fullbordandet af den öfriga delen af

den nu pågående järnvägsbyggnaden. Det vore ju ej meningen, att den planen skulle alldeles öfvergifvas.

Då jag sålunda, herr grefve och talman, ingalunda kan ställa mig på den ståndpunkt, som regeringen i sin proposition framhållit, och då jag icke heller endast och allenast anser lämpligt att, på sätt statsutskottets majoritet föreslagit, stanna i Sveg, utan anser, att det vore skäl att redan nu kosta på en undersökning af bandelen Sveg—Insjön, skall jag, herr grefve och talman, be att få yrka bifall till herr Daniel Perssons reservation.

*Anslag för undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan m. m.*  
(Forts.)

Herr Pettersson, Fredrik: Efter de välvilliga ord, som herr statsrådet behagade yttra till förmån för den af mig m. fl. vid utskottets betänkande fogade reservation, dristar jag mig att hos kammaren yrka bifall till densamma, dock i så måtto förändrad, att de på 5 och 6 raderna förekommande orden: »samt upprättande af plan- och profilritningar jämte kostnadsförslag» utgå och klämman i öfrigt blir densamma som innefattas i reservationerna.

För dem, som läst statsutskottets betänkande, torde det icke vara förvånande, att detsamma ej rönt allmän tillslutning och allmänt gillande. Ty äfven om det emellanåt inträffat — och kanske icke minst denna riksdag — att statsutskottet funnit sig föranlåtet att i mångt och mycket afvika från Kungl. Maj:ts propositioner eller med andra ord icke kunnat tillråda Riksdagen att antaga desamma, får jag säga, att statsutskottets utlåtande i nu föreliggande fråga sällan torde hafva motsvarighet i Riksdagens annaler. Kungl. Maj:t har här framlagt en stor tanke, ett stort förslag, grundadt på synnerligen genomgående utredningar. Statsutskottet icke all-nast afstyrker detta kungliga förslag, utan tillstyrker i stället bifall till några motionärens framställning om en helt annan järnvägsundersökning, hvilken framställning icke varit åtföljd af någon som helst kostnadsberäkning eller utredning. Kungl. Maj:t ställer i utsikt ett jätteföretag, en inre förbindelseled mellan Västerhafvet och Norrbotten och önskar samla krafterna till detsamma, men hemställer, att undersökningen måtte få börja med den södra delen. I stället behagar statsutskottet afstyrka detta och föreslå undersökning af den norra delen samt afvisar all tanke på den af Kungl. Maj:t föreslagna delen. Och detta kunde väl gått för sig, om utskottet grundat sin mening på de skäl, som generalstabschefen framdragit, och liksom den siste talaren ställt sig utslutande på den strategiska ståndpunkten, hvilken synpunkt ju i år varit framme beträffande alla järnvägsfrågor i Riksdagen. Men statsutskottet har satt i främsta rummet helt andra motiv. Statsutskottet har sagt, att en stor del af de områden, som den södra delen af banan skulle genomlöpa, redan äro tillräckligt tillgodosedda med kommunikationer, och att andra delar af desamma icke äro af den betydelse, att de behöfva nya förbindelser. Ungefär så! Jag vill då fråga närvarande värländingar och män från Dalarne: Ar det verkligen så; har utskottet rätt i detta? Kungl. Maj:t

Anslag för  
undersök-  
ningar  
rörande den  
s. k. inlands-  
banan m. m.  
(Forts.)

säger tvärtom, och en blick på kartan torde öfvertyga litet hvar, att Kungl. Maj:t har rätt.

Nu blir frågan, huru det skulle i framtiden bli, om statsutskottets förslag skulle gå igenom. Riksdagen har för en stund sedan genom gemensam votering beslutat att bygga en ny bana i Norrland upp till Lappträsk, en bana, som — hvad vi veta om den, det veta vi — icke skall kunna bära vare sig ränta på anläggningskapitalet eller driftkostnaderna. Nu vill man köra fram genom lappmarkerna med en ny Lapplands-express, som, hvad landet här uppe än har att frambringa, ställer i utsikt, att en del af exporten därifrån skall gå öfver mellanriksbanan ut till Trondhjems hamn. Och för de områden, som inlandsbanans södra del skulle genomlöpa, ställer sig i utsikt, att fortfarande bibanor skola byggas och den svenska exporten från dem taga vägen ut öfver Norge. När jag för några år sedan vågade för Riksdagen framlägga en motion, att Riksdagen skulle begära, att, innan koncession medgäfvades af Kungl. Maj:t på en mellanriksbana, Riksdagen först måtte få tillfälle att yttra sig därom, kom till mig en framstående, i järnvägs- och handelsfrågor väl initierad man från Norge, som ansåg denna motion vara riktad mot ett då å bane varande företag, Orsa—Stöa-linjen. Jag ville på hans förfrågan ej neka till att så var, men då nämnde han för mig, af huru ofantligt stor betydelse dessa bibanor vore för Norge. »Vi behöfva ert grofva timmer», sade han, »för vår export öfver Kristiania». Jag invände att Riksdagen nog ej ville hindra orterna att skaffa sig kommunikationer, hvilket ju skulle hafva varit orätt, men att, så länge vi kunde hafva utsikt att få vår export öfver svenska hamnar, vi ville se till, om icke detta skulle låta sig göras, och att det vore särskildt i detta afseende, som Riksdagen ville hafva tillfälle att yttra sig öfver ansökningar om koncession å mellanriksbanor.

Skulle nu ej den södra delen af inlandsbanan komma i fråga, utan utskottets förslag, hvars motivering ställer denna sak för en oöfverskådlig framtid i skuggan, blifva Riksdagens beslut, då hafva vi snart efterföljare till dessa banor, som finnas och hvilka lasta ur svenska råvaror vid Narvik och Trondhjem; då hafva vi snart Orsa—Stöa och andra sådana tvärbanoer. På det sättet blir ju Sverige ett uppland, men jag hade tänkt, att vi i det allra längsta skulle söka bevara de exportmöjligheter, vi hafva, för oss själfva. Jag tänker nu icke allenast på våra goda hamnar, utan äfven därpå, att vi möjligen en gång skola kunna å egna fartyg föra våra varor ut i världsmarknaden. Fråga föreligger ju nu om inlösen af Trollhätte kanal, och i sammanhang därmed står oafvisligen frågan om utvidgning af denna trafikled. Hvarför skulle man icke kunna tänka sig, att en sådan utvidgning skall bereda tillfälle till export från hamn vid Vänern? Hvarför skulle man icke också kunna tänka sig, att genom andra befintliga kommunikationsleders inlösende af staten man kan få till stånd en inre förbindelse till en exporthamn vid Västerhafvet? Som sagdt, hvar denna exporthamn ligger i vårt land, är af mindre betydelse, blott exporten af våra varor i Sverige sker direkt från svensk hamn.

För att bereda den nu antydda möjligheten, för att få fram en undersökning, i hvad mån företaget blir räntebärande, i hvad mån det finnes förutsättningar för att kunna åstadkomma detta stora måls vinnande — äfven om tiden ej är mogen, kan dock tanken få se in i framtiden, och jag önskar en god utgång åt företaget — därför har jag afgifvit min reservation för utredning angående denna bana öfver hela linjen, och till denna reservation ber jag att få yrka bifall.

*Anslag för undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan m. m.*  
(Forts.)

Herr Tamm, Hugo: Den föregående talaren har i sin argumentation till och med vädjat till — såsom ett motiv — att statsutskottet farit för hårdt fram med Kungl. Maj:ts propositioner och ömhet i denna punkt därför skulle verka, att man icke skulle taga utskottets förslag. Jag kan mycket väl förstå och sentera, att naturligtvis, när en bana bjudes åt en ort, de, som äro af den banan närmast berörda, kämpa för att den skall gå igenom. Statsutskottet, som icke har rätt att låta sig hänföras af vare sig personliga eller lokala hänsyn, måste söka att vid frågornas afgörande taga en annan vidare synpunkt, nämligen hänsyn till och betraktande af frågorna från *hela landets* och den skattebetalande allmänhetens synpunkt, och ifrån denna söka fatta sitt beslut om ett till- eller afstyrkande.

Sedan jag sagt detta, vill jag dela in min argumentation i två afdelningar. Den ena, angående bandelen söder om Orsa, och den andra, angående bandelen norr om Sveg. Däremellan ligger en alldeles rak bana, som nu är under arbete och som, enligt hvad herr statsrådet och chefen för civildepartementet nämnde, varit i stora svårigheter. Jag vet icke, hvarför man på det stycket skall liksom draga sig undan från att taga raka vägen. Kungl. Maj:t synes ej vilja sammanbinda den norra delen af föreslagna banan med den södra via Sveg—Orsa, åtminstone såvidt ej den kungl. prop. bifogade kartan utvisar, utan banan skall göra en stor sväng åt väster. Hvarför ej ens här begagna sig af denna bana, som skulle, såvidt jag kan begripa, fullständigt tillfredsställa alla behof af en föreningsbana mellan de begge delarne af s. k. Inlandsbanan?

Kommer jag så till södra delen: huru ser det ut vid Orsa? Den punkten tyckes man så att säga vara rädd för att beröra, och det är dock en centralpunkt, hvarifrån i denna stund utgå, kan jag säga, eller åtminstone förbindelsen är lätt med fyra stora banor, nämligen Bollnäs—Orsa, Gäfle—Dala, Mora—Vänern och i anslutning till denna bana Bergslagens järnvägar. Af dessa banor föra två åt öster, en rakt söder ut Norra Vänern och en till Bohuslans västkust, Bergslagens järnväg. Dessa banor äro ju de starkaste och kraftigaste, som äro byggda i vårt land, och fullt jämförliga med statens järnvägar. Jag gör då den frågan: tro icke herrarne, att dessa banor äro i stånd att förmedla vare sig åt öster eller väster den trafik, som behöfver förmedlas från denna så kallade inlandsbana? Och tro herrarne icke, att dessa banor kunna tillföra inlandsbanan den trafik af varor, som därifrån kan ifråga-

Anslag för  
undersök-  
ningar  
rörande den  
s. k. inlands-  
banan m. m.

komma, äfvensom tillfredsställa behovet af aflastning af den trafiken? Jo, sannerligen! Och med en sådan kombination kan man vinna den förmån, att trafiken från Norrland lätt kan delas ut åt olika håll i landet i mån af behof.

Man har kallat äfven södra delen en inlandsbana. Jag kan ej begripa med hvad rätt. För mig vill det synas, att den endast är en vanlig trafikbana, eller rättare sagdt, att den är så långt ifrån att vara en inlandsbana, att den snarare borde benämnas en västra gränsbana. Den går så nära norska gränsen som möjligt, gör många krumbugter för att komma fram där och till sist mynna ut i Bohuslän. Jag kan icke medgifva, att denna bandel är en inlandsbana. Jag kan icke förstå, hvarför den skall kallas så. Att den norra har denna benämning, kan jag förstå, men den södra är helt enkelt en trafikbana för det distrikt den genomgår, och från den synpunkten är det också, som statsutskottet har betraktat densamma.

Nu kan man säga: hvarför har då statsutskottet gentemot denna bana ställt sig så pass, om jag så får säga, fientligt — som det nog anses af många —, att det icke har velat bevilja något anslag till undersökning af densamma för närvarande eller, som utskottet säger, »nu»? Jo, jag skall angifva de skäl, som i detta fall ledt utskottet till dess hemställan om afslag å den kungliga propositionen. Det kan icke nekas, mina herrar, att den trakt, som skulle af denna bana tillgodoses, är jämförelsevis väl försedd med kommunikationer för sina behof. Jag vill icke tala om Bohuslän med sin längdbana och äfven korsande banor. Samma förhållande med Dalsland. Äfven Värmland kan ingalunda sägas vara vanlottadt på järnvägar, då det genomkorsas af en statsbana från öster till väster, en Mora—Venerns, från norr till söder, förutom de från Uddeholm ledande banorna. Kanaler i Värmland, kanske flera än i de flesta andra provinser, och flottleder finnas. I Dalarna hafva de stora skogsfonderna framskaffat många järnvägar, hvilka år från år sträcka sig längre fram mot väster och norr, som bereda afsättning från den största och viktigaste produkt, som från provinsens norra delar kan afsättas. Dessa landskap hafva således sina naturliga kommunikationsleder ganska färdiga nedåt konsumtionsorterna. Vill man verkligen se, huruledes denna trakt är relativt väl försedd med kommunikationsleder, vill jag påpeka, att, för att denna gränsbana skall komma fram, den måste korsa Dalslands järnväg, nordvästra stambanan samt ett stycke af Mora—Venerns järnväg, och dessutom skall enligt Kungl. Maj:ts förslag tagas i öfvervägande, om icke inköp bör ske af Uddevalla—Lelångens järnväg, bandelarne Malung—Brintbodarne—Mora, järnvägarne Mora—Orsa och stycken af Orsa—Sveg samt Malung—Limesforsens järnväg. Man ser således, att, fast man drager banan så långt man kan åt väster, det icke är möjligt annat, än att den skär och korsar flera järnvägar. Detta bevisar väl just, att dessa trakter redan hafva ganska mycket järnvägslinjer.

(Forts.)

Statsutskottets andra skäl är, att dessa trakter dessutom mycket väl kunna få sina behof af järnvägsförbindelser fyllda genom sådana tvärbanor, som uppräknas på sidan 7 i utskottets betänkande. Projekt föreligga till byggande af fem eller sex banor där. Och vidare har det ifrågasatts, som det heter i utskottets betänkande, »att utveckla bibanenätet till redan befintliga svenska banor, särskildt Mora—Vänerns järnväg och Bergslagernas järnvägar». Förhållandena äro sådana, att det icke blir några svårigheter alls för dessa trakter att kunna få enskilda järnvägsförbindelser, som tillfredsställa deras behof. Och då frågar jag: kan det i vår tid vara skäl, att staten betalar ut bortåt 40 miljoner för banförbindelser, hvilka kunna åstadkommas utan att staten därför behöfver betala ut någonting? Vidare är det egendomligt i Sverige, att om t. ex. en fabrikation uppstår, så, genast som det förtjänas något därpå, skall det uppstå många bredvid och taga lifvet af den. Så snart något lönande yppar sig, om t. ex. en person gör en uppfinning, som kan med fördel användas, genast skall man anfalla honom och rycka af honom hvad man kan, så att ingenting kan få bära sig. Så är det också på detta område. Järnvägarne gå rätt bra där uppe, de tillfredsställa allmänhetens behof, men göra sig ingen oskäligen vinst på det, såvidt jag vet. Då kommer ett tu tre staten och anlägger en bana och konkurrerar med de förra. — Nåväl, men hurudan är denna statens bana? Jo, den sämsta af alla dessa banor, sämre än de andra, som man ej unnar sin förtjänst. Man låter den löpa parallellt mil efter mil med redan befintliga goda järnvägar. Är det icke mycket naturligare, att, *om och när* denna norrländska järnväg blir färdig, staten köper *Orsa—Sveg* och *Mora—Orsa* och *Mora—Vänern*, för hvilken det gifvits särskild koncession. På detta sätt skulle man ju komma i den yppersta beröring man kan begära med det stora statsjärnvägsnätet, och nu vill man i stället bygga en bana, som, förlagd i en ytterkant af Sverige och byggd i en mängd af krokar, först vid Åmot längst ut i väster vinner anslutning till statsbanenätet visserligen till fördel för Bohuslän, men till föga nytta för hela öfriga Sverige — en bana, som säkerligen icke kan bära sig.

Dessutom har ett annat förhållande gjort, att statsutskottet ställt sig tveksamt i denna fråga, ett förhållande, som berörts af den föregående talaren. Javäl, låt nu den omtalade Stöa-banan, som norska intressen och vestra Dalarne sträfva för, blifva en verklighet! Hvad åstadkommer den? Den för en del timmer till Norge, det är en möjlighet, likaväl som den kan föra timmer från Norge till Sverige. Det är möjligt, att en del timmer går bort. Men hvad gör längdbanan? Jo, längdbanan måste passera Åmot på stambanan. Den kan icke gå längre åt öster, emedan den då kommer ihop med Bergslagernas järnvägar. Man måste hafva något rum mellan dem. Nå, då den nödgas passera Åmot, huru ställer det sig då? Från Åmot är det 22 à 24 mil till olika hamnar på bohuslänska kusten, men till Kristiania är det 15,5 mil. Det blir sålunda en premie för Kristiania för hela trafiken utefter längd-

*Anslag för undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan m. m.*  
(Forts.)

Anslag för  
undersök-  
ningar  
rörande den  
s. k. inlands-  
banan m. m.  
(Forts.)

banan på 6 à 9 mil. Tro herrarna icke, att de, som skicka ut exportvaror, begagna sig af en sådan premie? I stället för att således en liten del af vår trafik eljest kunde komma att gå öfver på Stöa-banan, skulle man med denna längdbana draga in äfven hela Värmlands och södra Dalarnes trafik i Norge och t. o. m. bjuda en exportpremie för öfvergång till Norge. Dessutom är det väl icke herrarna obekant, att det i de norska hamnarna icke betalas några hamnumgälder för gods, utan allenast uttages en afgift för fartygen. I Sverige är förhållandet ett annat. Således skulle denna längdbana först och främst åstadkomma en premie för Norge på flera mil och dessutom bereda en premie vid hamnarna, såsom anordningarna nu äro. Om man, i likhet med mig, fäster sig vid detta, så finner man, att man på detta sätt ställt till mycket sämre för Sverige än genom en tvärbana, som aldrig kan komma att öfvertaga hela exporten. När man nu tillägger, att denna bana icke förkortar trafiken från Sveg en enda smula — ty den är lika lång från Sveg som de banor, hvilka nu gå ned till Bohuslän — hvad har man då vunnit? Tro herrarna verkligen, att man för nöjes skull skall begagna denna krokväg åt väster i stället för andra vägar, där man kommer fram både fortare och bättre?

Så kommer det sista äfven för mig talande skälet, att banan alls icke har någon militär betydelse, hvilket hvar och en kan förstå. Ty när man har flera banor, som kunna tillfredsställa de militära behofven, från Orsa ända ned öfver hela södra delen af Sverige, så kan man förstå, att denna bana genom glest befolkade trakter icke har stor betydelse i detta afseende.

För mig äro dessa skäl så afgörande, att jag icke kan vara med om att tillstyrka Riksdagen att låta verkställa en undersökning, som icke behöfves. När en dag den af utskottet förordade sträckningen af banan är färdig, då kan det vara tid att se till, huru man skall ställa sig till en ifrågasatt förmedling af trafik mellan denna norra del af banan och det öfriga Sverige eller särskildt västkusten. I detta afseende synes mig det naturligaste och enklaste sättet vara, att staten öfvertager Mora—Vänerns järnväg, hvilken, såsom jag nyss nämnde, i nästan rak linje sammanbinder västra kustbanan med hela det öfriga stambanenätet. Detta är för ett vanligt sundt bondförstånd en så enkel lösning, att jag icke kan se annat, än att det är den enda rätta och påtagliga.

Sedan jag sålunda angifvit skälen, hvarför jag för min del och utskottet för sin del icke kunnat tillstyrka att för närvarande göra en undersökning rörande den södra bandelen, så är jag, å utskottets vägnar, skyldig att angifva skälen, hvarför det tillstyrkt en undersökning af den norra delen.

Dessa skäl kan jag sammanfatta till tre.

Det första skälet är naturligtvis, att man aldrig kan tänka sig, att denna norrländska bana, om den öfver hufvud taget skall blifva någon bana, kan byggas af någon annan än staten. Den måste, om den skall komma till stånd, byggas af staten, och någon annan



möjlighet att få denna bana till stånd finnes icke. Det är det första skälet.

Det andra ligger i det uttalande af chefen för generalstaben, som nyss citerades af herr Ros. Sunda förnuftet säger, synes det mig, att denna bana har för öfre Norrlands försvar ett alldeles bestämdt företräde framför kustbanan; på den förra kunna vid ett eventuellt anfall sändas trupper mot norden, som kanske icke kunna komma fram på den östligare banan. Man synes icke i detta fall behöfva åberopa sig på generalstaben; saken faller alldeles af sig själf och förhållandet är af ingen förnekadt.

Det tredje skälet, som gjort, att statsutskottet gått med på att tillstyrka denna bandel, är de starka påtryckningarna för denna bana. Det är påtryckningar från militärt håll, det är påtryckningar från mina vänner norrlänningarna — det är helt naturligt, liksom att bohuslänningar och värmlänningar trycka på för den andra bandelen. Men det finnes dessutom här en tredje påtryckning för denna norrländska bana. Det där Norrland är som en fantasibild med sina slumrande miljoner, som skimra fram liksom en saga ur tusen och en natt. Där talas om dess utvecklingsmöjligheter, om dess vattenfall, om dess skogsresurser, om de hägrande odlingsmöjligheterna. Det är möjligt, att allt detta finnes — hvad vet jag? Jag vet det icke, och icke herrarna heller! Men detta utöfvar på folks fantasi ett så ofantligt tryck, att så snart det blir fråga om Norrland, så blir man ängslig, att man skall göra orätt att icke taga fasta på detta. Aladdins skatter vill man åt lite hvar, fastän man ännu icke vet, om de finnas.

Detta är också en grund, hvarför statsutskottet påyrkat en undersökning af denna norrlandsbana.

Men med denna undersökning menar statsutskottet icke en sådan där vanlig undersökning, hvilken i kriaform sättes in i kungl. propositioner, sådana som t. ex. järnvägsstyrelsen skrifer, att en järnväg utvecklar möjligheterna till odling, att järnvägen bereder möjlighet för västkustens fiskeribefolkning att afyttra sina varor i det inre landet, att ris och stubbar skulle kunna förvandlas till kol och lyckliggöra hela Sveriges bergslag — hvad är det för någonting? Man vill veta, om järnvägen kan bära sig; kan det bära sig att frakta kol utefter hela banan till bergslagerna? Kol kan icke transporteras många mil; det blir för dyrt. Man vill hafva klart för sig, hur det förhåller sig med de slumrande miljonerna, de dolda skatterna. Det är en sådan undersökning, som utskottet för sin del förordar, och utskottet skulle knappt hafva vågat sig in på detta, såvida icke förr i tiden — innan miljonerna sutto så löst, innan järnvägsbyggandet tagit en sådan fart — på 1850—60-talet en sådan verklig undersökning blifvit gjord af herrar Troilius, Beijer och Ericson. De delade upp hela södra Sverige i kvadratmil och räknade ut, huru många invånare det fanns på de olika områdena, för att därefter, med ledning af dessa siffror, öfverväga, hvar järnvägarne borde läggas. Då undersöktes också odlingsmöjligheterna. Mossar hafva vi nog öfverallt; men duga

*Anslag för undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan m. m.*  
(Forts.)

Anslag för  
undersök-  
ningar  
vörande den  
s. k. inlands-  
banan m. m.  
(Forts.)

mossarne att odla? Lönar det sig att afdika mossarne i den skala, som talas om, när man säger, att det finnes miljoner mossar att odla? Nej, visst icke. En och annan duger, en och annan bär sig, men det stora flertalet bär sig icke! Denna undersökning, som jag nyss nämnde, gick in på dylika utvecklingsmöjligheter för järnbruk, för malmdrift m. m. Huru är det med älfdalstenen, som skall vara en enastående exportartikel? Det säges, att det finnes ännu mera i Norrland. Ja, det är ju möjligt, att så är; och jag anser, att man bör bereda norrlänningarne tillfälle att uppvisa, hvilka dessa stora utvecklingsmöjligheter i Norrland äro, som oupphörigen af dem föras på tungan. När man af oss begär en trafikled på öfver hundra miljoner kronor, så anser jag det verkligen vara ett berättigadt kraf, att svenska Riksdagen, innan den fattar ett sådant beslut, har någon utredning, så att man vet problemets vidd och betydelse. Vi vilja veta hvilka kostnader denna bana kommer att medföra, icke blott i ränta, utan äfven trafikknaderna. Vi vilja veta hvilka utgifter för Norrland sålunda skulle betalas af svenska Riksdagen, d. v. s. af svenska folket i dess helhet.

Jag kan således icke finna annat, än att statsutskottet äfven i detta fall gått den rätta vägen. Jag vill blott gentemot reservanternas förslag anmärka, att om kammaren skulle antaga reservanternas förslag — hvad kommer då att ske? Jo, hela motiveringen faller bort! På herr Winells, af statsrådet vitsordade okulärbesiktning skola vi stödja oss i afseende å denna tilltänkta bana! Det går icke enligt min öfvertygelse. Jag är tveksam, om vi någonsin mäka bygga denna bana; jag är säker på att icke hela banan blir byggd, men blir någon del byggd, är jag öfvertygad, att det bör bli den norra; och om den norra delen skall byggas, så bör det först göras en undersökning och vi hafva reda på, hur det ställer sig med debet och kredit. Vi äro, enligt min öfvertygelse, nästan litet för lätthändta med miljonerna. Det var en tid, då vi hade skatteöfverskott, och då blefvo vi vana att rusta undan med penningar. Redan nu i år hafva vi gripit oss an med lån på 25 å 30 miljoner, och Kungl. Maj:t föreslår oss affärer af den omfattning, att man knappast kan räkna ut, huru många miljoner det fordras. Jag vill erinra om telefonköpet, Trollhättekanal, och så denna banbyggnad, som i hela sin längd kräfver öfver 100 miljoner. Det är således stora affärer, som det gäller. Jag tycker icke, att det är en obillig begäran, att Riksdagen ställer sig varsam och ser sig för, innan den går med på några som helst storaffärer.

På grund af hvad jag anfört ur statsutskottets motivering anser jag denna motivering vara mycket viktig, mycket viktigare än beslutet. Skulle man bifalla reservanternas förslag, som är utan någon motivering, så skulle vi stå alldeles lösa, icke veta, hurudan undersökningen skulle bli, och icke veta hvad vi skola gå in på eller ej, när järnvägens anläggning kommer före.

Jag kan således icke finna annat, än att statsutskottet har iakttagit nödig försiktighet. Utskottet har i en alldeles okänd, oviss fråga tillstyrkt en undersökning utan att på något sätt för-

binda Riksdagen att bygga denna banan. Men den andra, den södra delen behöfver icke någon undersökning. När tiden är mogen för den banan och vi få bättre råd att bygga banor, då är det också tid att framlägga förslag om undersökning af den banan. Till dess synes det vara klokast och bäst för svenska Riksdagen att gå den väg, som statsutskottet föreslagit, och därför anhåller jag få yrka bifall till statsutskottets förslag.

*Anslag för undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan m. m.*  
(Forts.)

Friherre Gripenstedt: Utskottets utlåtande synes, hvad den norra delen af inlandsbanan beträffar, vara helt och hållet baserad på strategiska skäl. Nu är det ju så, att när strategiska skäl komma med, falla nästan alla andra skäl till föga. Då böjer man sig för de militära auktoriteterna, och därmed punkt. Visserligen sätter äfven jag de strategiska skälen högt, men med fara att misskännas vågar jag dock påstå, att det finnes andra skäl, som äro lika viktiga som dessa. Jag tror, att vårt land är för fattigt för att bygga rent strategiska banor, och denna bana synes mig uteslutande vara afsedd för detta ändamål. Om jag dessutom skall tillåta mig göra en anmärkning, så förefaller det mig, som om riktningen af den tilltänkta banan icke ens ur strategisk synpunkt skulle vara fullt tillfredsställande. Den går nämligen på en 12 à 15 mils afstånd parallellt med norra stambanan, utan att någon förbindelseled dem emellan är ifrågasatt norr om Jämtland. Den mynnar äfven ut, långt norr om järnvägarnes knutpunkt och befästningen Boden, vid en station, som heter Näsberget på Gellivarebanan. Enligt ett annat förslag, som varit ifrågasatt, skulle den ansluta sig till norra stambanan vid Hednoret i närheten af Boden. Mig synes, som om denna anknytningspunkt skulle i strategiskt hänseende vara att föredraga.

Men jag vill icke inlåta mig vidare härpå. Ur kulturella och ekonomiska synpunkter däremot, som man ju också bör taga i betraktande, när det är fråga om en järnväg, tror jag, att man skulle vinna mera genom bibanor i floddalarna, hvilka banor skulle anknyta sig till den nuvarande stambanan. Där finnas utvecklingsmöjligheter i dessa älddalar. Det är äfven lättare att där anlägga järnbanor än att låta dessa gå tvärs öfver Lapplands ödemarker och strida älfvar.

Jag skall emellertid icke längre uppehålla mig vid denna sak. Jag vill för min del icke motsätta mig den föreslagna undersökningen rörande norra delen af inlandsbanan. Men det är utskottets uttalande i fråga om södra delen af denna bana, d. v. s. söder om Sveg, som jag för min del icke kan gilla. Här finnas, har utskottets ordförande nyss sagt, inga strategiska skäl, och därför vill man icke höra talas om denna bana. Jag tror dock, att där finnas så stora ekonomiska intressen att tillvarataga, att man bör tänka något olika med utskottet i detta afseende. Utskottet menar, att det är bra som det är; det är nog med de enskilda järnvägarna, och behöfves det flere förbindelser, så torde de kunna på enskild väg beredas genom utsträckning af det nu befintliga järnbananätet.

Anslag för  
undersök-  
ningar  
rörande den  
s. k. inlands-  
banan m. m.  
(Forts.)

Så resonerar utskottet utan att tänka på, hvart detta skulle leda. Följden skulle blifva, att exporttrafiken, hvilket väl ingen kan önska, skulle komma att gå från Västerdalarne öfver Norge. Jag unnar visserligen våra grannar norrmen allt godt, men icke på svenskarnas bekostnad. Jag önskar, att våra produkter skola söka sig ut öfver svenska hamnar, vare sig sådana vid västkusten eller ostkusten eller, såsom äfven varit på tal, vid Vänern.

Järnvägsstyrelsen framställer tre alternativ till lösning af järnvägsfrågan däruppe. Det första, som omfattar Dalarne—Bohuslänsbanan, förutsätter en undersökning af sträckan från Sveg till västkusten. Men styrelsen talar, som sagdt, om två andra alternativ, som skulle kunna komma i fråga. Dels kan man nämligen tänka sig tvärbanor till Norge, dels har man utvägar att med bibanor söka sig ned till redan befintliga svenska banor och på detta sätt skaffa kommunikationer åt de nu vanlottade gränstrakterna. Detta tredje alternativ att med bibanor söka sig fram till våra redan befintliga järnvägar har departementschefen, såsom det synes mig, helt och hållet tappat bort, och utskottet har gjort på samma sätt. Utskottets ordförande talade om Mora—Vänerns järnväg och att man kan gå ned den vägen. Ja, det kan jag var ense med honom om; men det bör då finnas kommunikationer till densamma från de trakter, som ännu icke hafva järnvägar och hafva svårt att komma dit.

För min del får jag säga, att det nu föreliggande förslaget till inlandsbanan från Sveg söder- och västerut förefaller mig något ensidigt. Jag vill gifva den siste talaren rätt däri, att banan skulle gå så nära norska gränsen och skära de banor, som gå öfver till Norge (vid Åmot och Ed) på ett sådant sätt, att man med de trafikförhållanden, som finnas i Norge, kan befara, att en stor del af exporten skulle draga sig öfver till norska hamnar. Jag erkänner således, att den föreslagna sträckningen icke är lyckligt vald. Jag tror, att det tredje af järnvägsstyrelsen omnämnda alternativet med bibanor, hvilket, som sagdt, borttappats, är att föredraga.

För att nu komma till ett yrkande, så kan jag tyvärr icke yrka bifall till detta järnvägsstyrelsens tredje alternativ, hvilket jag skulle anse vara det bästa, då något formuleradt förslag icke föreligger. Men om man går in på den af herr Pettersson m. fl. afgifna reservationen, så anser jag, att, om den föreslagna sträckningen befinnes olämplig, det finnes anledning för vederbörande att taga i betraktande den utväg, som jag nu antydt. Jag kommer således för min del att rösta för bifall till denna reservation.

Nu har det sagts af statsrådet och chefen för civildepartementet, att man icke kan begära, att trafiken skall drivas med delvis statsbanor och delvis enskilda. Jag kan för min del visserligen icke se något hinder för den saken; men i allt fall har järnvägsstyrelsen äfven hemställt att förebringa undersökning jämväl om inköp af denna Mora—Vänerns järnväg. Det finnes således åtskilliga saker att tänka på.

Angående utskottets förslag yttrade utskottets ärade ordförande, att om man icke kan ena sig om detsamma, faller motiveringen bort; och detta skulle han beklaga. Jag tvärtom skulle önska, att motiveringen fölle bort. Ty i densamma framhålles, att det är bra som det är, att vi icke vilja taga hänsyn till Västerdalarnes behof af bättre kommunikationer, utan att de få hjälpa sig själfva. Det är just här, som felet i motiveringen ligger. Jag tror icke, att dessa bygder kunna hjälpa sig själfva. Det finner man, om man tänker på Orsa—Sveg-banan, där arbetet nu afstannat. Dessutom har staten speciella intressen att tillvarata i dessa trakter. Staten äger stora skogskomplexer därstädes. Jag anser därför för min del, att staten bör lämna understöd för att få deras kommunikationer bättre ordnade. Skulle motiveringen antagas, så har staten därmed undandragit sig detta, och då blir sannolikt följden, att Orsa—Stöabanan, som vi helst skulle se icke komme till stånd, tvingar sig fram. Visserligen är det sannt, att Riksdagen begärt att blifva hörd, innan dylika koncessioner beviljas; men sätten äro mångahanda, och agitationsapparaten kan nog sättas i gång, så att den banan genomdrifves, om icke något göres för att förekomma det.

Nu finnes det tre förslag att välja på i dag. För det första utskottets. Det vill jag på inga villkor vara med om; och det tror jag, att jag gifvit tillräckliga skäl för. Rent afslag skulle jag för min del kunna gå med på. Då faller motiveringen bort, frågan står öppen och kan ånyo tagas under öfvervägande. Men för min del går jag helst med på den af herr Pettersson m. fl. framställda reservationen, synnerligast sedan han därur tagit bort några ord, så att ett beslut om undersökning kan tagas i mera vidsträckt omfattning och icke såsom gällande direkt den föreslagna linjen.

Jag ber att få yrka bifall till nämnda reservation med den af herr Pettersson gjorda ändringen.

Herr statsrådet Westring: Jag har icke begärt ordet för att ingå i något vidlyftigare bemötande af det anförande, statsutskottets ordförande hållit i denna fråga. Jag vill blott begagna tillfället — då jag antagligen strax måste gå in i Andra Kammaren — att beriktiga ett par upgifter, som förekommo i hans anförande.

Först anmärkte han, att det var högst oegentligt att icke tänka sig att begagna den redan påbörjade Orsa—Svegbanan såsom ett led i den södra delen af inlandsbanan. Det ser visserligen på den kungl. propositionen åtföljande kartan ut, som om man icke hade någon tanke därpå. I propositionen redogöres emellertid för att det är meningen att låta undersöka, huruvida man bör begagna denna bana eller gå en annan västligare sträckning. Undersökningen skulle således såsom ett alternativ jämväl omfatta den af talaren antydda sträckningen.

En annan anmärkning, som den ärade talaren gjorde, var, att, enär genom antagande af reservationen utskottets motivering komme

*Anslag för undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan m. m.*  
(Forts.)

Anslag för  
undersök-  
ningar  
rörande den  
s. k. inlands-  
banan m. m.  
(Forts.)

att bortfalla, man endast genom ett bifall till utskottets förslag skulle kunna försäkra sig om att den undersökning, som komme att verkställas, skulle komma att blifva fullständig, så att den komme att omfatta icke blott de tekniska möjligheterna för banans byggande, utan jämväl banans ekonomiska bärighet m. m. Med anledning häraf vill jag erinra, att jag i mitt yttrande till statsrådsprotokollet anfört:

»Efter min åsikt måste nämligen i detta fall, såsom jag äfven förut antydt, undersökningens uppgift tillsvidare blifva endast att lämna en ledning vid bedömandet af frågan, huruvida en järnväg af den utsträckning som ifrågasatts lämpligen bör af staten anläggas, om den därför erfordrerliga, säkerligen högst betydande kostnaden motsvaras af landets ekonomiska krafter och om anledning förefinnes därtill, att skäligen afkomst af järnvägen må kunna emotes.»

Det har således varit afsikten, att undersökningen skall blifva så fullständig som statsutskottets ordförande önskade, och det torde väl också gifvetvis vid en sådan undersökning, som nu är i fråga, blifva alldeles nödvändigt, huru än Riksdagens beslut kommer att formuleras.

Herr von Stapelmohr: Jag har inom kammaren framburit en motion, sammanfallande med den af herr Pettersson afgifna reservation, sådan denna finnes i utskottets betänkande omförmäld, eller att Riksdagen måtte anslå medel till undersökning samtidigt af såväl norra som södra delen af ifrågasatta banan från västkusten till Gellivare-banan. Statsutskottet har nu tillstyrkt motionen i hvad den rör den norra delen från Sveg, och såsom norrlänning kan jag icke annat än vara utskottet tacksam för den välvilja, med hvilken utskottet behandlat motionen, ty det är oemotsägligt, att statsutskottets förslag är tillfredsställande, såvidt saken ses endast från norrländsk synpunkt. Men frågan om denna inlandsbana uppbäres af så starka och lifliga intressen uti alla de orter, som banan tänkts att beröra, och så goda skäl hafva framlagts jämväl för dess södra del, att det förefaller mig, att utskottet icke bort ställa sig så skarpt afvisande mot undersökningen af jämväl den södra delen, som utskottet gjort. Det må vara, att förutsättningarna för den södra delen icke äro så goda, som de framhållits i den kungl. propositionen, och det kan ju vara möjligt, att behofvet af denna banas södra del icke är så trängande, att statens ingripande är oundgängligen af nöden. Men i dessa afseenden fordras en noggrann och sakrik undersökning, så att Riksdagen må hafva en fast och god grund för att bedöma banbyggnadsfrågan, då den tränger sig fram till slutligt afgörande.

På dessa skäl skall jag be att få yrka bifall till den af herr Pettersson m. fl. afgifna reservationen med den ändring däri, som herr Pettersson föreslagit.

Friherre Lagerbring: Det statsutskottsutlåtande, som vi här nu förehafva till behandling, har vid genomläsandet på mig gjort

ett mycket egendomligt intryck. Kungl. Maj:t har föreslagit Riksdagen att bevilja ett visst belopp till undersökning af en viss järnvägslinje. Statsutskottet föreslår Riksdagen att bevilja ett helt annat belopp till undersökning af en helt annan linje — och detta på yrkande af en enskild motionär.

En enskild riksdagsman är ju berättigad att äfven efter den ordinarie motionstidens slut väcka förslag, som stå i omedelbart sammanhang med något, som under riksdagen inträffat, såsom t. ex. aflämmandet af en kungl. proposition. Man väntar dock då, att dessa förslag skola hålla sig inom ramen för den kungl. propositionen eller innebära en utvidgning af densamma. Ur den synpunkten är naturligtvis den motion, som väckts af herr von Stapelmohr m. fl., fullkomligt berättigad. Men herr Bohnstedts motion innebär ingen utvidgning af det kungl. förslaget och kan så mycket mindre göra det, sedan statsutskottet slagit ihjäl det kungliga förslaget — man kan ej utvidga något, som icke finnes till. Det finnes således ur formell synpunkt betänkligheter vid detta statsutskottets förslag, men då det passerat grundlagens väktare, såväl de högre som de lägre, antager jag, att det icke vidare är något att däremot invända. Jag vill dock anmärka, att statsutskottet här frångått en princip, som det ofta, mycket ofta, framhållit för kamrarna, nämligen att man ej bör bevilja några större anslag på enskild motionärs yrkande.

Jag går nu till en granskning af utlåtandets, så att säga, materiella sida. Denna ter sig för mig ännu egendomligare. Utskottet har på en stor fråga, en mycket stor fråga, anlagt, i flera delar åtminstone, uteslutande små synpunkter. Jag har från mina tidigare år lärt mig att hysa stor aktning för det höga och mäktiga statsutskottet; och jag har alltid trott, att man där sökte sätta in, så att säga, blomman af hvad landet äger mest framstående i politisk visdom och ekonomiskt skarpsinne. Den känsla, med hvilken jag mottagit detta utskotts utlåtanden, har också oftast gränsat till vördnad; men jag måste bekänna, att den känslan, sedan jag genomläst detta utlåtande, blifvit icke så litet uppblandad. Det förefaller mig åtminstone först och främst, som om de skäl, hvilka här åberopas mot den södra delen af banan, egentligen äro mycket billiga godtköpsskäl. Statsutskottets ärade ordförande har för en stund sedan visserligen betonat, att man endast behöfde lita till det sunda bondförståndet för att finna de skälen riktiga. Ja, det låg nog mycket bondförstånd i den ärade utskottsordförandens anförande; men om det i alla afseenden var så sundt, vill jag dock lämna därhän.

Det skäl, som anfördes i första rummet, var, att de landsdelar, som skulle beröras af den södra inlandsbanan, redan äro försedda med utmärkta kommunikationer; och den ärade utskottsordföranden uppräknade dem. Ja, de finnas visserligen till dessa kommunikationer; men de ha det felet, att de icke ligga i de trakter, hvarom här är fråga och som de egentligen skulle tjäna. Dessa tvärbanor, som gå genom Värmland och Dalsland, beröra

*Anslag för undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan m. m.*  
(Forts.)

Anslag för  
undersök-  
ningar  
rörande den  
s. k inlands-  
banan m. m.  
(Forts.)

alls icke skogsdistriktet i nordvestra Värmland och vestra Dalarne, om hvilka här är fråga. Jag skulle vilja råda den ärade ordföranden att använda sommarferierna i år till att i sällskap med utskottsledamoterna leta reda på dessa kommunikationer; och om jag ledsagar detta mitt råd med en anmodan till honom att icke komma igen, förrän han funnit dem, så tror jag, att vi kunna ta afsked af hvarandra för alltid.

Vidare har det sagts, att denna södra del af banan icke vore någon militär bana. Nej, hvem har sagt det? Har Sverige råd att bygga endast militärbanan? Är Sverige uteslutande ett militärland? Sverige är väl framförallt ett jordbruksland och ett industriland; man måste ta hänsyn jämväl till dessa näringars intressen.

Generalstabschefen har påpekat, att faran för, att trafiken skall dragas öfver Norge, mycket väl kan afvärijas genom att bygga dessa banor endast i nordlig eller nordvästlig riktning. Detta visar, enligt min uppfattning, att generalstabschefen icke genomtänkt frågan annat än ur militär- och mobiliseringssynpunkt. Eller hvad tro herrarne de, som sökt koncession på de norska tvärbanan, skulle säga, om man svarade dem: ja, eder ansökan skall beviljas, men med villkor, att banorna uteslutande byggas på svensk mark och gå i nordlig eller nordvästlig riktning. Jag tror icke, att meningen hos vederbörande varit att bygga dessa tvärbananer så.

Vidare säges det i statsutskottets betänkande, att i dessa södra landsdelar kunde på enskild väg anskaffas medel för den ifrågasatta banan. Ja, jag vill då verkligen be statsutskottets ärade ordförande att ge mig anvisning på de svenska millionärer, som vilja lägga ned 15 à 16 millioner i ett sådant företag. Det enskilda järnvägsbyggandet i Dalarne har just icke verkat så uppmuntrande i detta afseende på sista tiden.

Det finnes slutligen ett positivt skäl för denna bana, som blifvit i någon mån vidrört under debatten och som jag också vill vidröra, om än med en viss varsamhet. Då två bredvid hvarandra liggande länder vilja bevara sin fulla politiska själfständighet, borde det också vara af vikt att söka bevara den ekonomiska själfständigheten. Och jag tror, att det ur den synpunkten är både finansiellt klokare och under alla förhållanden betydligt älskvärdare att bygga gränsbanor än att bygga gränsfästningar.

Den norrländska banan har jag naturligtvis ingenting emot, om Sverige mäktar bygga den. Jag missunnar icke norrlänningarna denna bana och skall gärna med min röst bidraga såväl till en undersökning af möjligheterna för banan som ock till banans byggande, om detta visar sig görligt. Jag hör icke till dem, hvilka vilja »hvälfva södern upp mot nordens», som det heter. Men jag önskar i gengäld, att Sveriges »nordstater», om jag så får kalla dem, icke efter amerikanskt föredöme öppna krig med »sydstaterna», utan att vi alla med samlad kraft må gå fram mot gemensamt mål.



För den norrländska banan, säger man, tala egentligen militära skäl. Men det har anförts äfven andra, och det finnes särskildt ett, som börjar få karaktären af ett slagord, när det gäller Norrland, nämligen att man skall befordra den »kulturella» utvecklingen. Ja, denna norrländska bana kommer nog att genomlöpa vissa trakter, som äro mäktiga af dylik utveckling, men äfven många sådana, där jag icke tror det finnes mark för någon annan kultur, tills vidare åtminstone, än den, som går under namnet skogskultur.

Till sist vill jag betona, att det här icke gäller *byggande* af järnväg utan endast en *undersökning*. Visar denna undersökning, att den södra delen af inlandsbanan icke bör byggas, få vi naturligtvis afstå därifrån. Visar den, att Sverige icke heller mäktar bygga den norra delen af banan, få vi afstå äfven från denna. Men att man skall stympa själfva *undersökningen*, såsom statsutskottet här föreslagit, då det gäller en stor och viktig fosterländsk fråga, som bör skådas ur många synpunkter, kan jag för min del ej finna lämpligt. Jag anhåller därför att få yrka bifall till den reservation, som afgifvits af herr F. E. Pettersson m. fl., med den förändring, som däri senast vidtagits.

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

Herr von Möller: Det var mycket intressant att åhöra den siste ärade talaren, men en sak gjorde mig mycket ledsen, och det var, att jag, på grund af hvad jag nu kommer att yttra, sannolikt kommer att af honom inrangeras i samma kategori som talaren på norrländsbänken, nämligen bland de stackars människor, som kanske äro begåfvade med *vanligt bondförstånd* men tyvärr icke med *sundt* sådant.

Äfven om jag förut känt mig tveksam, huru jag skulle rösta i denna viktiga fråga, där både skäl och motskäl äro ganska starka, tillstår jag att de mest öfvertygande skälen synas mig förebragta af herr Tamm, att man måste vara försiktig och skynda varligt och ej låta millionerna rulla alltför häftigt.

Då jag säger detta, mina herrar, ber jag att samtidigt få göra en bekännelse, som, efter hvad jag tager för gifvet, kommer att af kammaren uppfattas som en *syndabekännelse*: jag har icke röstat för västkustbanans inköp, ej heller för det sorgligt bekanta kompromiss-trillingsfostret, som hade till följd byggandet af järnvägarne Gellivare—Riksgränsen, Krylbo—Örebro och Bohuslänsbanan.

Då jag sålunda hyst betänkligheter i fråga om lämpligheten att nedlägga så stora belopp uti nämnda järnvägar, följer äfven att jag måste anse, att, när fråga nu uppstått om undersökning af en längdbana genom hela Sverige, man här om någonsin bör skynda varligt och inskränka sig till undersökning af den bandel, som jag anser vara den viktigaste och erkänner vara betingad såsom

Anslag för  
undersök-  
ningar  
rörande den  
s. k. inlands-  
banan m. m.  
(Forts.)

behöflig af rent strategiska skäl, nämligen den *norra*. Jag kan däremot icke vara med om någon undersökning af hela linjen.

Den siste ärade talaren sade, att det icke låg någon fara i att göra en undersökning; därmed hade man ej förbundit sig att bygga järnvägen. Detta erinrar precis om hvad som säges, då man vill ha Riksdagen att aflåta en skrivelse; då heter det: hvad gör det, att man skrifer; därmed har man icke förbundit sig till något. Jo, det är just hvad man gjort, enligt min mening. Och om vi här skriva och begära en undersökning af hela linjen, ha vi nog därmed gifvit på hand, att vi också vilja bygga den.

Jag nämnde, att jag känt mig tveksam i denna fråga, särskildt därför att jag anser det vara oundgängligen nödvändigt, att, innan nya undersökningar göras eller nya järnvägars byggande beslutas, förändringar vidtagas i hittills rådande förhållanden. Och vore det ej för hoppet, att dessa mina önskemål varda behjärtade, skulle jag finna betänkligheterna så stora, att jag nödgades här yrka rent afslag. Det finnes nog ingen af eder, mina herrar, som icke läst den bekanta sagan om »prinsessan på ärtan». Hon kom i regn och dusk till ett slott och begärde husrum; och den välvilliga drottningen där bäddade åt henne med tjugo bolstrar och tio madrasser, men lade under alltsammans en ärta för att undersöka om hon var en riktig prinsessa. Och den ärta kände prinsessan; hon kunde inte sofva utan klagade på morgonen öfver att hon legat så förfärligt illa. Ack, mina herrar, dylika prinsessor äro i våra dagar så ytterst sällsynta och icke alls så finkänsliga; jag tror, att man kan plocka bort många bolstrar och många madrasser och ta en ärta af de största dimensioner eller till och med en gråsten, tror jag, och prinsessan sofver ändock godt — och vill ingalunda lemna sin bekväma bädd. Här har statsutskottet på sid. 28 skrivit några rader, som jag ber att få kursivera, så att den kungl. järnvägsstyrelsen också måtte märka, att utskottet verkligen bäddat med en ärta för dess räkning.

De innefatta en vädjan till chefen för civildepartementet och lyda så: »— Med hänsyn jämväl därtill, att de under senaste åren byggda statsbanorna blifvit betydligt dyrare i anläggning, än som beräknats i de för dem uppgjorda kostnadsförslagen, har utskottet ansett sig böra framhålla vikten af att i detta fall en så vidt möjligt *tillförlitlig utredning* förebringas såväl rörande kostnaderna för anläggningen som och beträffande den afkomst, som under olika förutsättningar i fråga om järnvägens sträckning anses kunna af densamma beräknas». Jag har icke någon förebräelse att rikta mot den nuvarande chefen för civildepartementet, det är alldeles visst; men jag vill dock lägga honom på hjärtat att beakta detta med något mera uppmärksamhet, än hvad statsutskottets tidigare liknande häntydningar beaktats af vissa andra högtställda personer, så att vi icke, om vi nu gå in på en undersökning af denna bana till större eller mindre utsträckning, blifva, såsom förut varit fallet, lockade in i, man kan gärna säga, en rättfälla, ur hvilken vi ej slippa ut utan att betala nya miljoner och åter

miljoner. Kammarens ledamöter lära nog inse, åt hvilket håll jag riktar mina — jag vill det säga — förebräelser; ty hvad som passerat, vet hvar och en. Jag behöfver icke nämna Öfotenbanan; alla känna, huru därmed förhåller sig — dessa otillfredsställande undersökningar, som där utfördes under högtryck af unga oerfarna män — jag behöfver icke peka på den sorgligt ryktbara Bohusbanan med dess ständigt rasande bankar och oerhörda utgifter, beroende, man lär ej vilja neka därtill, bland annat därpå, att man ej tagit geologer och fullt sakkunnige till råds, ej ens, efter hvad det sagts mig från, som jag tror, fullt initieradt håll, aktat på ortsbefolkningens varningar, utan gått på helt hufvudlost. Men hvem har fått betala det? Jo, staten. Det är för sådana öfverraskningar, jag hoppas hädanefter se Riksdagen förskonad. Och jag vill därvid framhålla, att *undersökningarna* måste göras *noggrannare* och uppdragas åt *fullt sakkunniga personer*; likasom jag tror, att det vore önskvärdt, om man lade sig vinn om ett *godt samarbete*, ett *bättre samförstånd* mellan *öfverordnade* och *underordnade*. Jag skulle vidare vilja önska mindre knussel i småsaker och mindre slöseri och planlöshet vid de stora posterna — jag ber att få erinra om de bekanta borningsmaskinerna och elektriska anläggningen vid Abiskojokk. Jag tror, att det behöfves större förutseende och vidare blick än järnvägsstyrelsen för närvarande disponerar öfver; möjligen skulle det också behöfvas någon *ändring* af *systemet* eller *förändringar* på *annat sätt*.

Efter hvad jag nu har tagit mig friheten antyda, förklarar jag mig, herr talman, villig att rösta för bifall till statsutskottets förslag.

Herr Fahlbeck: Till en början ber jag att få instämma i den kritik af formell natur, som min granne på göteborgsbanken ägnade detta statsutskottets utlåtande. Utskottet har här genom upptagande af enskild motionärs förslag, som framkommit i anledning af Kungl. Maj:ts proposition men går i helt annan riktning än denna, nästan väl mycket handlat på fri hand och föreslagit sådant som kanske riktigast icke bort föreslås.

Men det är nu skedd. Det är frågans sakliga innebörd, som jag därför vill göra till föremål för granskning.

Få torde väl tro, att den blomstermålning i ekonomiskt afseende, som stundom upprullas, när fråga är om denna inlandsbanas norra sträckning, verkligen skulle kunna inom den närmare framtiden eller till och med i en ganska aflägsen framtid realiseras. Otvifvelaktigt finns det däruppe många vattenfall och mycket skogar och kanske äfven oupptäckta malmlager. Men, mina herrar, tillgodogörandet af allt detta kräfver så oändligt mycket förarbete, framför allt vattenfallen, att man härvidlag snarare kan tala om ekonomiska chimärer än om ekonomiska verkligheter.

Det är således icke de ekonomiska utsikterna, som i detta ögonblick kunna stämma mig för den norra inlandsbanan, utan uteslutande de strategiska fördelarna. Men äfven i det hänseen-

*Anslag för undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan m. m.*

Anslag för  
undersök-  
ningar  
rörande den  
s. k. inlands-  
banan m. m.  
(Forts.)

det bör man se saken kallt och lugnt. Det är nog alldeles riktigt, att en sådan bana behöfves; men det politiska världsläget för närvarande visar otvifvelaktigt, att vi fått en respittid och kunna något lugna oss — i alla händelser använda den gamla goda satsen att »skynda långsamt».

Jag medger likväl, att frågan är af den vikt, att jag icke skall motsätta mig en undersökning. Men då jag det gör, fordrar jag samtidigt en undersökning af den södra sträckningen af banan.

Här har sagts, att för denna södra del endast ekonomiska skäl men icke militära och strategiska skulle vara bestämmande, och de ekonomiska skälen har man samtidigt sökt göra så små som möjligt — jag tror, med orätt. Det förhållandet, att redan nu så starka krafter arbeta för åstadkommande af denna järnvägsförbindelse, visar väl, att behovet är stort å vissa af de orter, där banan skulle gå fram. Och att där äfvenledes finnas stora skogar, för hvilka nödiga transportmedel saknas, veta vi.

Viktigare emellertid för mig än denna synpunkt är — besynnerligt nog, kan man tycka — försvarssynpunkten, dock icke den militära och strategiska, som generalstaben haft tillfälle att behandla, utan en försvarssynpunkt af helt annat slag, nämligen den ekonomiska och nationella. Det gäller här att försvara en landsdel i ekonomiskt och nationellt hänseende. Och härmed berör jag en synnerligen viktig punkt i vårt järnvägsbyggande, nämligen det fall, då järnvägen får en internationell karaktär, hvilket är händelsen med alla s. k. mellanriksbanor.

Vid allt järnvägsbyggande af internationell natur måste man framför allt se till, att man ej åstadkommer andra samfärdsleder än sådana, som ha en stor, genomgående trafik. Att åter bygga mellanriksbanor, hvilka äro *lokalbanor*, är att göra de landsändar, som få dem, underdåniga ett främmande land. Det är enligt min åsikt den mest orimliga och befängda järnvägspolitik, som kan tänkas. Och uppenbart är, att om icke den svenska regeringen och Riksdagen göra något för att tillgodose dessa gränsorters järnvägsbehof, så kommer förr eller senare att först begäras och sedan byggas tvärbanor till Norge med den påföljd, att dessa delar af vårt land småningom i ekonomiskt och därmed äfven i nationellt hänseende skiljas från det öfriga landet. Men vi skola akta oss för en sådan splittring; hvad vi behöfva är tvärtom nationell samling. Och en af de största krafterna i det afseendet är ekonomisk samling.

Ur denna synpunkt framför allt förordar jag bifall till herr Petterssons reservation. Det är en nationell försvarsfråga, det gäller vid undersökningen af den södra sträckningen, likaväl som vid undersökningen af den norra, ehuru af annat slag.

Men samtidigt som jag detta gör, tillåter jag mig ock uttala, hvad som redan är sagdt såväl i den kungliga propositionen som i utskottets betänkande, att jag icke därmed bundit mig, då fråga sedan blir om att bygga eller icke bygga denna bana. Hvad jag begär, är en undersökning för att se möjligheterna och riskerna

— en undersökning alltså, som är så grundlig och omfattande som ordföranden i statsutskottet nyss antydde. Ty utan att ha en sådan utredning framför sig, lär man icke kunna fatta något definitivt beslut.

Med dessa ord ber jag att få tillstyrka bifall till herr Petterssons reservation.

*Anslag för undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan m. m.*  
(Forts.)

Herr Törnebladh: Då jag i statsutskottet antecknat mig som reservant mot utskottets förslag, har jag ingen skyldighet att försvara den formella behandlingen af frågan; men här hafva framställtts åtskilliga formella anmärkningar af den beskaffenhet, att de torde böra något närmare skärskådas, på det de därutinnan gjorda påståendena ej måtte få passera helt och hållet opåaktade.

Här har, bland annat, talats om att den motion särskildt, som väckts om undersökning af banans norra sträckning, ingalunda skulle utgöra någon utvidgning af Kungl. Maj:ts förslag, utan något helt annat. Nu vill jag för det första göra gällande, att om man läser statsrådsprotokollet uppmärksamt, skymtar där bakom äfven den norra delen af banan ganska tydligt fram. Men oafsedt detta har motionär, om han väcker förslag inom rätt tid — detta sista är en annan och mycket allvarsam fråga, som särskildt torde påkalla uppmärksamhet vid kommande riksdagar — har motionär, säger jag, full rätt att ställa sig i motsats till Kungl. Maj:t och, i stället för hvad Kungl. Maj:t föreslagit, yrka något helt annat. Sedan blir det Riksdagen förbehållet att pröfva, hvilket af de två förslagen den anser förtjäna företrädet.

Hvad nu beträffar upptagandet af enskild motionärs yrkande i statsutskottet med förbigående af Kungl. Maj:ts, vill jag gärna erkänna, att jag i hög grad beklagar den praxis, som i senare tid börjat utbilda sig, mindre inom statsutskottet än inom Riksdagen, att låta enskilda motioner gå, men Kungl. Maj:ts förslag falla. Detta kan icke för framtiden leda till goda resultat — framför allt icke för regeringen. Men om statsutskottet i ett eller annat fall på senare tid gjort detta — förr i världen kom det aldrig i fråga — så ligger skulden icke hos utskottet utan hos Riksdagen, som på många sätt och icke minst vid gemensamma voterings ofta visat sig behjorta mera enskilda motioner, då de stöds af kombinationer af intressen, framför allt lokala intressen, än de af regeringen efter moget öfvervägande framlagda förslagen.

Jag kan ock hänvisa till den diskussion, som här i dag ägt rum och af hvilken framgår, att man t. o. m. från regeringsbanken är villig att uppgifva sin egen ståndpunkt och genast ställa sig på den enskilde reservantens.

Sedan jag förutskickat detta om den formella behandlingen, vill jag anmärka, hvad jag redan förut antydde, att nämligen denna fråga i själfva verket är en ganska stor fråga, ty det är hela sträckningen från Gellivarebanan ned till den bohusslänska kusten, som afses särskildt i reservationen i statsutskottets betänkande, om det också icke kommit till uttryck i Kungl. Maj:ts proposition. Det

Anslag för  
undersök-  
ningar  
rörande den  
s. k. inlands-  
banan m. m.  
(Forts.)

är nu fråga om att denna bana skulle omfatta, om jag så får säga, två delar, den södra och den norra.

Nu har det särskildt framhållits, att den södra delen skulle vara så rentabel och att där skulle finnas så stora utvecklingsmöjligheter. I detta afseende hafva framlagts siffror, grundade på undersökningar, som verkstälts af ingenjörer. Ja, det kan ju hända, att dessa siffror äro tillförlitliga. Herrarne, som många gånger varit med i järnvägsstrider och afgjort järnvägsförslag, äro icke alls ovana vid att få se prospekt öfver hvad en bana skall afkasta, hvilken godstrafik den skall förmedla och dylikt. Men jag tror, att ju mera van man är att se dessa prospekt, desto mera mistrogen blir man mot deras verkliga betydelse, och den, som framför allt är mistrogen i sådant fall, det är den enskilde långgifvaren, ty han vet mycket väl att skilja hvad som står på papperet från hvad som kan antagas komma att sedermera inträda i verkligheten.

Hvad återigen den norra banan angår, skulle dess rentabilitet mera stå i vida fältet. Jag instämmer mycket gärna med den talare, som nyss hade ordet, däruti, att mycket i sådant fall är chimärer. Utvecklingsmöjligheterna kunna vara stora, men för att de skola blifva tillgodosedda någorlunda hastigt, om också icke allt för hastigt, fordras betydligt kapital och betydlig företagsamhet. Men dessa båda faktorer kunna icke i fullt mått komma till sin rätt på en längre tid, och det gör, att afkastningen i början icke kan antagas blifva stor, om man också för kulturen i framtiden kan hoppas mycket däraf. Beträffande denna norra bana, finnes emellertid ett särskildt skäl, som här är antydt, nämligen det strategiska. Jag skall dock icke därvid fästa så stor vikt, ty, utan att förneka banans strategiska betydelse, vill jag dock anmärka, att när Ofotenbanan byggdes, så tänkte man ju egentligen på behovet af att tillgodose försvaret genom fästningsanläggningarna vid Boden, hvilka anläggningar emellertid ännu icke äro färdiga och för öfrigt torde kräfva ytterligare utvidgning, innan de blifva verkligen effektiva. Vidare vill jag anmärka, att det ser ut, som om Riksdagen icke precis är så angelägen att bevilja tillräckliga medel till försvaret öfver hufvud, och då kan man vara tveksam, huruvida icke det finnes andra försvarsändamål, som kunna gå före det ändamålet, huru viktigt det än i och för sig må vara. Därför får jag säga, att man måste ställa sig tveksam, huruvida tiden är inne att bygga denna bana nu.

Man har sagt, att det är en undersökning, som begäres, och icke något vidare. Ja, undersökningen är dock A och hvad som kommer vidare, det är B; och har man sagt A, så kommer den vanliga satsen att tillämpas: riksdagen har sagt A, nu skall den säga B. Jag vädjar till kammarens ledamöter, om man icke i många fall har sett den satsen så klart tillämpad och följd, att man icke kan sluta ögonen till för dess betydelse, allra helst om den kraftigt stödes af starka kombinationer från olika landsdelar. Jag fruktar således, att man möjligen skulle underlåta att följa

det goda råd, som den näst föregående talaren gaf och hvilket jag till dess fulla värde uppskattar beträffande både den södra och den norra banan, nämligen att man skall lugna sig och skynda långsamt.

Hvarför skall man nu göra så? Jo, Sverige har byggt mycket järnvägar. Många järnvägar äro byggda med svenska statens hjälp, några också utan svenska statens hjälp. Förhållandet är nu det, att vårt land har i jämförelse med andra länder en så betydande väglängd af järnvägar, att vi i detta afseende stå bland de allra främsta i hela världen. Det är mycket vackert af oss att hafva kunnat genomföra detta utan större skuldsättning för staten än den, som för närvarande är för handen. Svenska statens kredit är därför god, och den kommer nog att förblifva god. Men i samma mån som vi utsträcka vårt järnvägsbyggande och göra det på ett sådant sätt, att rentabiliteten af våra svenska järnvägar i deras helhet blir mindre, i samma mån minskas vår kredit på världsmarknaden, icke så att den skulle fela eller brista, men så att räntorna blifva högre och de utgifter, man för en lång framtid ikläder sig, sålunda svårare att fylla med järnvägarnes inkomster, till följd hvaraf man måste mer eller mindre repliera på skattemedel.

Det är sant, att man har, särskildt i Norrland, byggt en betydlig sträcka järnvägar med medel på riksstaten; huruvida det var riktigt eller icke, lämnar jag därhän. Det var under öfver-skottsåren. Men ingen af herrarne tror, att under de närmaste åren man vidare kommer att lägga några järnvägsbyggnader på budgeten, ty det blir nog i alla fall svårt att få den att gå ihop. Man kommer i stället att taga till lånen. Lån äro mycket goda att hafva för tillfället, men de äro visst icke goda i framtiden. Detta gör att man måste säga ett varningens ord: bygg icke för mycket järnvägar, det inverkar på vår framtid ganska otrefligt och ganska ledsamt. En undersökning gör det visserligen icke, men hvad som följer efter undersökningen kan komma att drabba rätt tungt.

Jag ställer mig sålunda i denna fråga utan tvekan på rent afslag å både utskottets hemställan, Kungl. Maj:ts proposition och de enskilda motionerna. Jag vet mycket väl, att jag troligtvis icke får många med mig i det fallet, men jag har velat uttala dessa ord och särskildt få yrkandet ställt under proposition. Jag kan så mycket mindre biträda det förslag af en reservant, hvilket här har blifvit omfattadt med mycken välvilja och intresse, som till och med den ändring i reservationen, som i dag är gjord, gör densamma mindre antaglig. Det är orden »samt upprättande af plan- och profiliritningar jämte kostnadsförslag»; som skulle utgå. Jag förstår mycket väl, hvarför dessa ord äro borttagna; det är af samma skäl som i utskottets egen kläm ett liknande uttryck, hvilket förekom i afdelningens ursprungliga förslag, blifvit utslutet. Skillnaden är emellertid den, att i utskottets motivering finner man ungefär detsamma; här åter kommer det icke att blifva

*Anslag för undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan m. m.*  
(Forts.)

Anslag för  
undersök-  
ningar  
rörande den  
s. k. inlands-  
banan m. m.  
(Forts.)

någon särskild motivering utan sålunda att endast heta »fullständiga undersökningar». Hvad menas då med fullständiga undersökningar? Man har här icke fått fram den rätta synpunkten, nämligen att undersökningen skall framför allt gå ut på att utreda möjligheterna för att järnvägen skall kunna lämna tillräcklig afkastning och bereda tillräcklig utveckling af kulturen. Herr statsrådet och chefen för civildepartementet har också alldeles tydligt sagt på sid. 24 i utskottets betänkande: »Efter min åsikt måste nämligen i detta fall, såsom jag äfven förut antyddt, undersökningens uppgift tills vidare blifva endast att lämna en ledning vid bedömandet af frågan, huruvida en järnväg af den utsträckning som ifrågasatts lämpligen bör af staten anläggas, om den därför erforderliga, säkerligen högst betydande kostnaden motsvaras af landets ekonomiska krafter och om anledning förefinnes därtill, att skäligen afkomst af järnvägen må kunna emotses».

Men i reservantens förslag, om det antages, talas icke om något annat än »fullständiga undersökningar». Ar det nu så, att man kan tolka ändringen på det sättet, att »fullständiga undersökningar» skulle egentligen vara ekonomiska undersökningar, så har man ett stöd därför i strykandet af de öfriga orden. Men någon visshet därför finnes icke. Man kan också möjligen ställa den andra frågan i förgrunden, den om hufvudriktningen af banan och kostnadsbeloppet i dess helhet.

Jag tror således, att detta förslag är allt för obestämdt, och förnyar därför mitt yrkande om afslag å alltsammans.

Herr Bergström: Herr grefve och talman, mina herrar! Statsutskottet har i sitt utlåtande yttrat: »det synes emellertid utskottet ingalunda vara *ådagalagd*, att den omförmälda järnvägen Bohuslänska kusten—Sveg är af den betydelse, att staten bör direkt inskrida för att bringa densamma till utförande». Jag skulle vilja göra den frågan, huruvida det är *ådagaladt*, att den norra delen af järnvägen är mera af behovet påkallad än den södra. Mig förefaller det, som om de undersökningar, hvilka ligga till grund för Kungl. Maj:ts framställning därom, att i första hand den södra delen skulle undersökas, tala mera till förmån för den södra än för den norra delen af järnvägen.

De skäl, som ledt statsutskottet och helt visst äfven många andra, äro de strategiska skälen, men statsutskottet har, på samma gång det talat om dessa, äfven framhållit den ekonomiska sidan, då det sett en nödvändighet i att få den utredd. Ser man saken ur denna synpunkt som väl till sist blir den afgörande, så tror jag, att man har skäl i att begära att få en undersökning äfven af den södra delen af banan, ty hvad blir den norra delen utan den södra? Omkring den norra delen finnas företrädesvis malm- och mineralfyndigheter, hvilka, om den södra delen icke finnes, komma att såsom råvaror exporteras kanske företrädesvis öfver norska hamnar. Det är icke ett svenskt intresse att befördra dylikt, i synnerhet om det föranleder direkta statsutgifter. Industrien



har mycket små utsikter att befordras, om den norra banan får sin slutpunkt i Sveg. Sveg—Orsabanan tillkom till stor del på grund däraf, att de industrier, som funnos söder om denna bana, började att sakna tillgång på skogsprodukter. Det är sålunda säkert, att efter denna bana virkestillgången redan är disponerad för de industrier som finnas; en sammanbindning där kan icke skapa nya industrier. Det kan däremot den del af banan, som Kungl. Maj:t har föreslagit, i förbindelse med den norra.

Det förhåller sig nämligen så, att af skogsprodukter kan man flotta stammar och kommer att i långliga tider så göra, men man kan icke flotta affallet, af skäl som här torde vara onödigt anföra, hvilket dock utgör två tredjedelar af virkesproduktionen. Detta kan man icke frakta och sålunda ej heller tillgodogöra sig utefter en järnväg på längre distanser från järnvägen än ett par, högst tre mil. Drager man nu en linje utefter de banor, som finnas söder om Sveg, på tre mils afstånd från dessa ned till västkusten, så får man mellan denna linje och norska gränsen ett bälte af ungefär 50 mils längd och 6 mils bredd, hvars hufvudsakliga virkestillgångar nu måste fullständigt förfaras, då de äro lika oåtkomliga för tillgodogörande där, som om de vore belägna i de mest oåtkomliga delarna af det inre Norrland. Det är icke oviktiga trakter dessa. Staten har, om jag icke misstager mig, till och med på västra sidan om den linje, som Kungl. Maj:t föreslår, en skogspark, där stamvirket för några år sedan var värderadt till 20 miljoner kronor.

Man får höra det påståendet, att Värmlands skogar där nedom äro utdöda. Dem, som så säga, skulle jag vilja hänvisa till bergskollegii protokoll för ett eller annat århundrade sedan. Man finner däraf, att klagomålen öfver brist på skog voro väl så högljudda då, som de varit någonsin sedan dess, och dock har Värmland under hela denna tid varit, jag vågar säga, ett guldland för staten, ett guldland i det afseendet, att dess industrier, som företrädesvis varit grundade på skogarnes tillgodogörande, frambragt exportartiklar. Man har exporterat virke, järn och pappersmassa, och det har varit betydande summor, som dessa industrier i Värmland tillfört vårt land. Får man nu kommunikationer längre uppåt, så finnas fullkomligt samma förutsättningar för att de närmaste provinserna, nämligen de öfre västliga delarne af Dalarne, Härjedalen och Jämtland, skola kunna blifva hvad som Värmland hittills varit. Man säger, att Värmland är tillräckligt försedt med kommunikationer. Det gäller om östra delen af Värmland, knappast om hälften, och om de delar, hvilka ligga närmast grufvorna och som genom denna sin närhet haft ekonomisk styrka att själfva skaffa sig kommunikationer. I dessa trakter, men också endast i dem, äro skogarne fullständigt tillgodogjorda äfven med afseende på affallet.

Skall man anställa en undersökning beträffande banan, anser jag således, att, därest industrien skall uppmuntras, hvilket för oss måste vara hufvudändamålet dels för att skaffa marknad för

Anslag för undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan m. m.  
(Forts.)

Anslag för  
undersök-  
ningar  
rörande den  
s. k. inlands-  
banan m. m.  
(Forts.)

våra jordbruksprodukter, dels ökad afsättning för den förut befintliga industri, som har sin hufvudsakliga afsättning inom landet, dels för att skapa arbete och bärgning åt de skaror som eljest utvandra, den södra delen måste undersökas samtidigt med den norra, emedan man under andra omständigheter icke får något begrepp om hvad detta stora företag i sin *helhet* innebär.

Man talar om att man icke kan bygga banor genom glest befolkade trakter. Ordföranden i statsutskottet har visat oss, huru banor lagts med afseende fäst å folkmängden, för hvars utrönande för ändamålet man inrutat kartor. Ja, det är sant, att detta är en riktig metod, där landets produktion i hufvudsak redan förut är tillvaratagen, men det är icke en riktig metod i fråga om obygd, och såsom sådana kan man beteckna de trakter, som denna bana skulle komma att genomlöpa. I detta fall hafva vi ett exempel på huru banor böra läggas i vår nordligaste tvärbana. Denna tvärbana hade väl icke någonsin kunnat komma till, om det varit fråga om att fästa afseende vid befolkningssiffran i de bygder, genom hvilka banan skulle dragas, men den har kommit till och detta på grund däraf, att där funnos stora naturliga, ej förut använda tillgångar, och resultatet har visat, att banans afkastning betäcker ränta och amortering redan från första början. Se vi i motsats härtill på den norrländska kustbanan, så går den genom de folkrikaste delarne af Norrland och lämnar dock icke tillgång till att betala ränta och ännu mindre amortering. Hvarför? Emedan kusten ligger nära och dessa traktors naturtillgångar förut varit tillgodogjorda.

Jag anser sålunda tillkomsten af den bana, som här är i fråga, vara af den största vikt för vår ekonomiska utveckling, och jag är vidare för min del öfvertygad därom — ehuru jag befarar att få i denna kammare dela denna min åsikt — att banan icke skall komma att belasta staten utan tvärtom hjälpa oss att bära de bördor, vi redan hafva och som mången gång synas oss tunga.

Man har i riksdagen vid många tillfällen hört klagomål däröfver, att regeringen icke vidtagit tillräckligt energiska åtgärder för att upphjälpa vår ekonomiska ställning. Detta förslag, sådant regeringen framställt detsamma, anser jag vara det största, följderikaste och för vår framtida ekonomiska trygghet viktigaste förslag, som under den nuvarande representationsformen framlagts för Riksdagen. Är det nu så, att detta förslag på grund af lokalintressen eller på grund af andra förhållanden kommer att på ett eller annat sätt snedvridas eller förfuskas, så hafva vi icke regeringen att längre skylla på. Den har gjort sin plikt och gjort den på ett sådant sätt, att jag tror, att den skall hafva vunnit ett varmt och tacksamt erkännande i vida kretsar af landet.

Jag för min del anhåller, på grund af hvad jag nu anfört, att få yrka bifall till herr Petterssons reservation.

Friherre Åkerhielm: Kammaren kan möjligen finna, att tillräckligt många representanter för Bohuslän redan hafva tagit

del i debatten. Jag skall emellertid icke göra något längre inlägg i densamma, men den föreliggande frågan synes mig så viktig, att jag icke vill underlåta att yttra åtminstone några ord.

Det gäller efter min mening här icke enbart eller företrädesvis några lokalintressen, det gäller ett stort och viktigt riksintresse. Ty hvad är syftet med denna inlandsbana — jag tillåter mig fortfarande att, trots hvad den ärade ordföranden i statsutskottet har yttrat, kalla den för en inlandsbana, och för mig är den i alla händelser en inlandsbana i den meningen, att den är afsedd att upptaga trafik, som eljest skulle gå öfver utländska banor. Syftet med denna inlandsbana är naturligtvis — förutom de militäriska fördelar som — jag erkänner det gärna och villigt — företrädesvis skulle vinnas genom den öfre delen af banan — att bevara vidsträckt område af Sverige åt svensk näring och industri, svenskt arbete, svenska utfartsvägar och svensk handel, i stället för att eljest betydliga delar af dessa områden skulle blifva ett uppland till Norge. Jag unnar mycket gärna normmännen alla möjliga förmåner, men jag kan för min del icke vara med om att bereda dem förmåner, som skulle vinnas på bekostnad af vårt eget lands viktiga intressen. Det kan icke heller, vare sig ur nationell eller politisk synpunkt, vara likgiltigt, om den ena delen efter den andra af vårt land får sina utfartsvägar och sina handelsförbindelser öfver Norge. Detta kan ju icke alltid undvikas, men man borde åtminstone icke underlåta att begagna de tillfällen som kunna yppa sig att undvika det.

Man må ställa sig aldrig så skeptisk mot möjligheten att åstadkomma den ifrågavarande banan och mot de fördelar, som skulle kunna vinnas med densamma; men så mycket borde man väl kunna enas om, att den tanke, som ligger till grund för förslaget, är värd att icke utan vidare kastas öfver bord och att den är förtjänt af den jämförelsevis obetydliga uppoffring, som en undersökning af hela den ifrågavarande bansträckningen skulle taga i anspråk. Det gäller för öfrigt här endast en undersökning — jag pointerar det gentemot åtskilliga talare, som sagt, att om man gör en undersökning, har man också tagit konsekvenserna. Men då skulle jag vilja ställa till utskottet den frågan: om utskottets förslag bifalles, har man då tagit på sig, att man skall bygga den del af banan, som utskottets hemställan afser? Nej, jag förmodar att åtminstone icke utskottet anser det, ty utskottet har i sin motivering sagt: »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». Hade man velat tillstyrka en undersökning af den nedre delen af banan, så hade man varit i tillfälle att i fråga därom insätta samma förbehåll, och jag kan icke förstå, att det skulle hafva haft mindre betydelse beträffande den nedre delen af banan, än hvad som är fallet beträffande den öfre.

Jag beklagar lifligt, att statsutskottet har kommit till det slut, som betänkandet angifver, men jag beklagar ännu lifigare, att det

*Anslag för undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan m. m.*  
(Forts.)

Anslag för  
undersök-  
ningar  
rörande den  
s. k. inlands-  
banan m. m.  
(Forts.)

skett med en motivering, som går ut på att fullständigt slå tanken om den sydliga delen af banan till marken, så att den aldrig skulle kunna sedan återupptagas. Ordföranden i statsutskottet har visserligen sagt, att utskottet ställt sig *tveksamt* till denna del af frågan och att utskottet icke velat för *närvarande* tillstyrka någon undersökning för den nedre banan. Ja, har det varit utskottets mening, så får jag säga, att det är bra besynnerligt uttryckt i utlåtandet, ty man finner där ingenstädes denna tanke, utan en definitiv förkastelse af förslaget. Jag tror, att om utskottets ordförande behagar genomläsa motiveringen, skall han där icke återfinna vare sig denna tvekan eller detta, att det endast skulle vara fråga om att icke för närvarande tillstyrka en undersökning af ifrågavarande del af banan. Möjligen finner man i betänkandet hvad man kallar statsutskottssvenska, men säkert är där icke sagt hvad som, enligt statsutskottets ordförande, skulle vara åsyftadt.

Det har också sagts, att man bör taga sig till vara för att låta miljonerna rulla. Det är jag mycket gärna med om, och jag kan visserligen erkänna, att understundom Riksdagen är mycket frikostig med sina anslag. Men men kan icke kalla det för att låta miljonerna rulla, om man anvisar några hundra tusen kronor för att anställa en undersökning i en för landet, efter hvad åtminstone många anse, så högst viktig fråga.

Statsutskottets ordförande har emellertid hänvisat till vissa möjligheter i fråga om den nedre delen af banan, hvilka skulle kunna följa en gång i framtiden, sedan man byggt den öfre delen af banan färdig. Han har velat, att man då skulle inköpa Sveg—Orsa, Orsa—Mora och Mora—Vänerns-banorna. Det var intressant att höra, att statsutskottets ordförande har blifvit så hågad att köpa järnvägar; det brukar eljest icke vara hans svaga sida. Jag tror för öfrigt, att det icke skulle blifva så synnerligen billigt att köpa dessa järnvägar, utan att de sannolikt skulle kosta fullt ut lika mycket som en bana från Sveg och ned till västkusten.

Det har också sagts af statsutskottets ordförande, att det syfte, man ville särskildt vinna, nämligen att trafiken skulle gå till svensk exporthamn, icke skulle uppnås, då banan komme att passera Åmot, utan att trafiken därifrån skulle taga sig ut öfver norsk i stället för svensk exporthamn. Jag erinrar då om att någon särskild sträckning här icke är föreslagen. Det är fråga om att undersöka sträckningen, och det är icke sagdt, att den definitiva sträckningen kommer att gå öfver Åmot. Visserligen är det möjligt, att den kommer att gå så nära den norska gränsen, att utfartsvägen öfver norsk hamn skulle blifva några kilometer kortare än öfver svensk hamn, men då vore väl Sverige det enda land i världen, där man icke i sådant fall skulle ordna samtrafiken så, att exporten komme att gå öfver svensk i stället för norsk hamn.

Jag anser för min del, att det skulle vara ett stort missgrepp af Riksdagen, om den nu afvisade frågan om en undersökning af *hela* bansträckningen, och jag ber därför, herr greve och talman, att få ansluta mig till det yrkande, som här framstälts af herr Fredrik Pettersson.

I detta anförande instämde herrar *Hammarström* och *Nyström*, *Carl*.

Herr Fränckel: Då jag mottog Kungl. Maj:ts proposition om den ifrågasatta undersökningen, får jag säga, att jag icke kunde underlåta att anställa jämförelse med det sätt, hvarpå beslut förut fattats i fråga om utvidgning af statsbanenätet. Här har redan påvisats, huru man gått till väga, då man först började bygga stambanor, då man sedan utvidgade dem och då man för andra gången utvidgade dem. Man lät genom sakkunniga personer utreda, hvar banans sträckning möjligen skulle kunna läggas med hänsyn till profil och plan, men man lät äfven i ekonomiskt afseende utföra vidlyftiga utredningar. Det sätt, man då begagnade, visade sig vara särdeles fördelaktigt, så fördelaktigt att jag tror att efterföljande generationer med nöje följt de då af våra stormän utstakade linjerna. Då detta första järnvägsnät blef färdigt, hade man en så god erfarenhet, huru man skulle gå till väga, att man icke ens sedan, med den järnvägserfarenhet som då förelåg, ansåg sig böra tillvägagå på annat sätt, utan tillsatte ånyo sakkunniga personer för att tillse, huru järnvägsnätet borde utsträckas. Äfven detta visade sig fördelaktigt, och man fortsatte järnvägsbyggandet, i den mån landets ekonomiska krafter medgäfvö. Man gick framåt så småningom och man har, såsom jag tror, äfven lyckats. Men aptiten växer medan man äter, och detta torde i synnerhet kunna tillämpas på bohuslänningarne, ty, mina herrar, när vi — och jag var bland dem, som ifrigt arbetade för en längdbana genom Bohuslän — röstade för denna bana, tänkte nog ingen af oss, att dessa bohuslänningar skulle blifva så djärfva i sina pretentioner, att de, innan samma bana ännu är färdig, skulle vilja sträcka sina vingar upp till norrländska tvärbanan. Man tänkte åtminstone, att bohuslänningarne först skulle smälta hvad de fått, innan de ansågo, att trafiken å deras ännu ofullbordade hamnar borde vara af den beskaffenhet att till dem skulle tillföras äfven sådan, som kom ända från tvärbanan öfver Gellivare inåt Norge. Men i dag hafva vi sett, att så icke är förhållandet. Vi hafva funnit, att dessa lokalintressen hafva så skynt vederbörandes intresse för landet i dess helhet, att man nu för dessa intressen anser sig villig att om icke undanskjuta så åtminstone försvaga möjligheten af stambanenätes utveckling i rationell riktning. Det ligger framför oss här, mina herrar, förslag till undersökning af en stambana med ritningar på papperet af en längd utaf 137 à 140 svenska mil. Hvad detta betyder, kan bäst bedömas, om man jämför denna distans med afståndet mellan Storvik och Boden, ungefär 100 svenska mil, jämför på hvad sätt denna del af statsbanorna tillkommit samt nu ser, huru man anser sig böra åstadkomma föreliggande bana.

På detta svarar man nu såsom mången på bohuslänsbänken sagt: det gäller ju blott en undersökning, här är icke fråga om att besluta sig för byggandet af järnväg, blott om en undersökning, och det måtte man väl icke neka oss. Huru förhåller det

Anslag för undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan m. m.  
(Forts.)

Anslag för  
undersök-  
ningar  
rörande den  
s. k. inlands-  
banan m. m.  
(Forts.)

sig med dessa herrars axiom? Det är nu så, att då vid många tillfällen enskilda motionärer framkommit med begäran om undersökningar för att å den undersökta sträckan sedan åstadkomma en statsbana, har man återförvisat detta och sagt: vi gå icke in på några undersökningar annat än om de komma från Kungl. Maj:t; kommer däremot ett förslag från Kungl. Maj:t, skola vi pröfva det, huruvida man skall bygga järnvägen som statsbana eller icke. I flera dylika fall har, sedan sådan undersökning en gång beslutits, järnvägen blifvit byggd såsom statsbana. Det synes bäst af den debatt, som här varit i dag, att man redan ser den 137 mil långa banan färdig hägra af det beslut, som nu skulle fattas; det gäller således icke blott denna undersökningsfråga, ty i sådant fall vore det icke af betydelse, om man började i ena eller andra ändan af den tillämnade banan.

Om man nu, såsom jag gjort vid behandlingen af ifrågavarande ärende, försöker att ställa sig opartisk och anser, att landets kraft icke medgifver banans byggande genast i hela dess längd samt frågar sig: hvilken bandel är det som närmast kräfvcs, så måste man såsom jag svara: jo, det bör afgöras på samma sätt, som krafvet å statsbanor förut afgjorts; finnes det inne i landet stora orter, hvilka absolut sakna kommunikationer, så böra dessa i första rummet förses med sådana kommunikationer. Om jag ställer mig på denna ståndpunkt, måtte väl ingen mot mig kunna bestrida, att södra delen af banan då har mycket mindre berättigande än den norra. Ty det kan väl icke bestridas, om man också inbjuder oss att se på dessa trakter, som den södra delen af banan skulle beröra, och hvilka fortfarande skulle sakna kommunikationer, att denna saknad på många andra sätt kan tillgodoses än genom en längdbana genom samma orter. Då man ser på kartan öfver dessa trakter från Bohuslän upp till Sveg, hvad finner man naturligare, än att dessa orters utvecklingsmöjligheter böra kunna tillgodoses genom tvärbanor till nu redan existerande banor? Men huru ser det ut i norra delen? Där finnes ingen järnväg alls. Skall man ur denna synpunkt bevilja medel, är således saken klar.

Jag skall emellertid icke tilltro mig att stödja mig blott på min egen åsikt, utan går till Kungl. Maj:ts proposition. Huru förhåller det sig enligt denna? Jo, Kungl. Maj:t har icke, såsom friherre Lagerbring sagt, endast lagt fram frågan om den södra delen af banan, utan Kungl. Maj:t har i propositionen tydligt förklarat, att det gäller hela banan, och att nu efter sakens öfvervägande Kungl. Maj:t ansåge, att södra delen borde undersökas först. Men ser man på de skäl, som föreligga för ett sådant beslut, måste jag i strid emot Kungl. Maj:ts åsikt i detta senare fall framhålla, att motiveringen går i alldeles motsatt riktning. Först och främst torde det vara klart, att en undersökning på södra delen icke allenast involverar en järnvägsundersökning; den involverar vida mer: huruvida de hamnar, dit trafiken skulle föras, äro af den beskaffenhet, att de kunna mottaga den trafik, som är i fråga. Jag skall uppehålla mig först vid denna fråga: är den trafik, som

man här kan påräkna och för hvilken en järnväg ännu icke åstadkommits, så stor, att det bör ifrågasättas att ytterligare belamra dessa hamnar, och att man därför redan nu bör utvidga dessa? Om denna trafik, som här ifrågasättes, får gå sin naturliga väg, söker den sig, man må klaga bäst man vill, fram på tvärbanan till Norge. Detta kan icke hämmas; det ligger i sakens natur, att trafiken söker sig väg till hafvet på närmaste håll, och inga samtrafiksafstal eller bestämmelser lära kunna hämma en sådan naturlig utveckling.

Men hvad är som involveras ytterligare i denna undersökning? Jo, inköp af åtskilliga enskilda järnvägar, hvilka så att säga ligga i vägen för den tilltänkta nya stambanan, som icke behöfves. Och om man icke vill inlösa dem, hvad betyder det? Att den föreslagna järnvägen måste konkurrera med dessa järnvägar. Kan det vara klokt att, då man så att säga lefver på förhoppningen, att vissa af dessa järnvägar småningom skola kunna bära sig, redan nu, innan de fått upp hufvudet i sin ekonomiska tillvaro, bygga en statsbana där bredvid, som antingen tvingar till inlösning eller till att slå ihjäl dem? Nej, mina herrar, sedan man etablerat principen om ett statsbanesystem jämte ett privatbanesystem, bör man respektera denna, samt måste resonera så, att äfven enskilda järnvägar måste blifva länkar i den kedja, som kräfves för att föra fram trafiken närmaste vägen.

Den nu ifrågasatta undersökningen afser, såsom sagdt, alltså de villkor på hvilka ifrågavarande järnvägar böra eller kunna förvärfvas. Den går således vida utöfver järnvägsundersökningar i sådan mening, som man förut i vårt land önskat, nämligen, huruvida det funnits orter, hvilka kräfde kommunikationer och icke på något sätt kunde skaffa sig sådana annat än genom statens försorg. För sådana orter byggdes sedan statsbanor utan hänsyn till, huruvida det ekonomiska reultatet blifvit större eller mindre. Jämför jag i detta afseende orterna i södra delen med de norra, så få herrarne medgifva, att för de senare finnas inga förutsättningar att själfva skaffa sig järnvägar. Det finnes endast den förutsättningen, som möjligen kan göra sig gällande, att man kommer in i en landsdel, som är fullkomligt i saknad af kommunikationer och på denna grund behöfver statens mellankomst för att få förbindelser till stånd. Här har dessutom från det andra hållet i dag framhållits, att genom undersökning af norra delen utaf inlandsbanan utredning skulle vinnas, om icke genom samma bana gods skulle kunna tillföras tvärbanan till Norge öfver Gellivare. Man har således här rakt motsagt den grundsats man i afseende å banans södra del vill tillämpa. Där förutsätter man att bygga en järnväg söderut, på hvilken trafik skulle tillföras Ofotenbanan till Norge, och här vill man icke tillåta att, när banan framdragits till en punkt, hvilken ligger så nära gränsen som Åmot, trafiken föres öfver till Kristiania. Det kan icke vara rätt att se en så stor och viktig fråga som denna från synpunkten, huruvida utförseln från Vesterdalarne och Värmland kan på en eller annan järnväg ske

*Anslag för undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan m. m.*  
(Forts.)

Anslag för  
undersök-  
ningar  
rörande den  
s. k. inlands-  
banan m. m.  
(Forts.)

på annat sätt än öfver Norge, utan frågan är, på *hvad* sätt statsbanenätet skall fortsättas och *hvar* det skall fortsättas. Det är på denna ståndpunkt, som statsutskottet ställt sig, då det anspråklöst föreslagit, att den stora järnvägsundersökning i så väl ekonomiskt som tekniskt afseende, hvilken måste ske innan järnvägen kan påtänkas, först och främst skulle företagas med afseende å de orter, som helt och hållet sakna kommunikationer.

Jag vill vid denna sena timme icke inlåta mig på besvarande af åtskilliga invändningar, som framkommit af lokalt intresse och gå ut på att undersökning skall ske af såväl södra som norra delen. Det är icke frågan som föreligger, utan här gäller det, huruvida Riksdagen skall frånträda den förut beträdda vägen att endast förbereda statsbanebyggnader, där verkligt behof påkallar dylika, och för sådant ändamål, för att sätta undersökning i gång och för att icke lämna Kungl. Maj:t utan medel, har utskottet föreslagit, att 131,000 kronor skulle af Riksdagen beviljas, således icke det belopp, som erfordras för undersökning af bägge delarne af banan, ty detta spelar icke någon roll, men tillfredsställer endast lokala intressen. Går man till Kungl. Maj:ts proposition, finner man, att här föreligger ovillkorligen det viktigaste behofvet af en sådan undersökning, just på den norra delen.

Af dessa skäl, herr grefve och talman, yrkar jag bifall till utskottets förslag.

Herr Moberg: Jag ber herrarne icke befara, att jag skall upptaga någon längre tid med hvad jag har att anföra. De skäl, som tala för Kungl. Maj:ts proposition, äro efter mitt förmenande så tydligt och klart utvecklade, att jag för min del, äfven om jag vore mannen därtill att närmare utveckla saken, icke hade många andra skäl att lägga till de anförda. Men då jag såsom ordförande i Värmlands läns landsting underskrifvit en underdånig framställning till Kungl. Maj:t angående den ifrågakarande saken, ber jag, med särskildt afseende jämväl på hvad en ärad talare på göteborgsbänken har sagt, då han vädjade till värmlandsrepresentanter, att få yttra några ord.

Jag vill icke beröra själfva saken, men känner mig däremot manad att ingå på motiveringen, och jag gör det så mycket hellre som den ärade utskottsordföranden yttrade, att om man tager reservationen, slår man ihjäl motiveringen. Det är just detta jag skulle finna särdeles önskvärdt, ty denna motivering strider enligt mitt förmenande både emot sakens sammanhang och de grunder, som föreligga för densamma. Det har sagts i betänkandet med afseende på den norrländska sträckan af denna bana, att den skulle komma att genomskära vidsträckt delar af vårt land, hvilka hittills varit helt och hållet i saknad af tidsenliga kommunikationer, men som ägde rika naturtillgångar i skogar, mineralfyndigheter och vattenfall m. m. Detta har man sagt, men när det åberopas såsom skäl för anslag till den norra delen af banan — och ordföranden i statsutskottet sade att han särskildt lade vikt



derpå, att det måtte medgifvas norrlänningarne tillfälle att visa sina utvecklingsmöjligheter — tager jag mig friheten att fråga, hvarför man icke kan tänka sig, att dessa utvecklingsmöjligheter finnas äfven i Värmland och Dalarne. Hvarför skulle en del af landet hafva rätt att få tillgodose, krafven på att få visa sina utvecklingsmöjligheter, men icke en annan? Jag vågar äfven påstå, att sådana utvecklingsmöjligheter, såsom redan framhållits af en ärad talare, finnas äfven i Värmland.

Vidare förekommer i motiveringen något, som förefaller mig högst besynnerligt: att de flesta delarna af de landsändar, som banan skulle genomlöpa, utom Norrland, redan vore försedda med kommunikationer. När jag läste detta, var jag mycket förvånad, men nu får jag en förklaring, då den ärade utskottsordföranden säger sig räkna flottleder såsom kommunikationsmedel. Ja, för timmerstockar äro de att anse såsom kommunikationsleder, men i öfrigt kunna de väl svärigen räknas härtill. Jag vill emellertid påpeka, att hela norra delen af Värmland, såsom Älfdalen och Fryksdalen, alldeles äro i saknad af kommunikationsmedel annat än om sommarmånaderna. Därför har för dessa landsdelar den närmaste och angelägnaste omsorgen varit att söka finna en utfartsväg, och de hafva tid efter annan riktat sina ansträngningar att söka komma i förbindelse med statsbanenätet, men det har visat sig förenadt med så dryga omkostnader, att man icke kunnat nå målet. Då har följden blifvit, att man kastat sina blickar åt Norge och särskildt åt den järnvägssträckning, som blifvit ifrågasatt mellan Orsa och Stöa. Det är, enligt mitt förmenande, det mest beklagliga i detta utskottets betänkande, att där icke framhållits och klargjorts de olägenheter, som för Sverige i dess helhet och dessa landsdelar i synnerhet skulle förefinnas, om man sträcker blicken endast till Norge. Nu har man i dessa Värmlands trakter, inseende olägenheten af förbindelseleder öfver Norge, riktat uppmärksamheten till den nu ifrågasatta banan, och man har tänkt, att därigenom en annan utfartsväg skulle kunna vinnas än genom Norge. En min kamrat på värmlandsbanken har vid ett annat tillfälle i en af honom afgifven motion framhållit, hurusom äfven inom Värmland och Dalarne slumrade stora rikedomar, och det utskott, som yttrade sig därom, framhöll att just därigenom, att en järnväg droges genom dessa trakter, kunde de s. k. slumrande miljonerna väckas till lif. Undersökningen för den ifrågasatta banan skulle gifva tillfälle att visa dessa slumrande miljoner och hvad af dem kan tagas. Det förefaller mig verkligen högst besynnerligt, att Riksdagen gång efter annan är villig att uppoffra medel för undersökningar af både sydliga och nordliga polartrakterna, men icke är angelägen att anslå en icke större summa, än hvarom nu vore fråga, för undersökning af områden inom vårt land, som verkligen äro i behof af undersökningar för att kunna ådagalägga sina rikedomar och naturliga tillgångar.

Jag yrkar bifall till reservationen med de ändringar, som reservanten, herr Pettersson, under diskussionen föreslagit.

Anslag för  
undersök-  
ningar  
rörande den  
s. k. inlands-  
banan m. m.  
(Forts.)

Herr Jonsson: Om man är inskränkt till ett val mellan den södra och den norra del, som en undersökning här skulle gälla, får jag bekänna, att på de skäl, som hufvudsakligen blifvit anförda af herr Fränckel, det synes mig tydligen framgå, att den norra i så fall förtjänar företräde, och det är ju naturligt nog, ty kastar man blicken på den karta, som medföljer den kungl. propositionen, framgår genast, att en järnväg i sydliga delen endast på sträckan mellan norra Värmland och södra Dalarna skulle komma att genomgå trakter, som för närvarande äro i saknad af kommunikationer, under det den föreslagna järnvägen i Bohuslän, Dalsland och ett godt stycke in i Värmland skulle löpa jämsides med redan befintliga järnvägar. Det måtte då väl icke vara svårt att göra sig ett begrepp, hvilkendera af dessa tvenne sträckningar bör komma i första rummet. Vi böra väl icke i ekonomiskt hänseende gå så till väga, att vi med berådt mod störta eller skada redan befintliga järnvägar endast för nöjet att vid sidan af dessa få en statsbana anlagd, och detta skulle ovillkorligen blifva fallet beträffande den sydliga delen af banan, som komme att gå genom sydvästra Värmland, Dalsland och Bohuslän. Sådant kan aldrig äga rum med den norra delen, och ur denna synpunkt bör företrädet vara klart.

Jag får likvisst säga, att jag likväl ställer mig tämligen tveksam till båda dessa delar och det af ekonomiska skäl. Jag vill erinra, att en framstående fransk nationalekonom för en tid sedan uti en tidskrift redogjorde för, huru många kilometer järnväg under ett gifvet år hade byggts i Europas olika stater, och, enligt däröfver lämnade uppgifter, hade Frankrike 1,000 kilometer nya järnvägar att uppvisa. Han beledsagade denna uppgift med den förklaringen, att för Frankrike med hänsyn till dess ekonomiska ställning detta järnvägsbyggande var alltför mycket på ett år. I samma uppgift förekom för Sverige 600 kilometer. Jag hemställer då, i fall denne författare hade rätt beträffande järnvägsbyggandets förhållande till den nationalekonomiska bärkraften i sitt land, om vi icke haft skäl att göra oss den frågan: huru passa dessa 600 kilometer nybyggd järnväg för Sverige gentemot vår ekonomiska bärkraft? Jag förmodar ingen skall tveka att svara, att vi byggt järnvägar något för fort, och att det nu gäller att med yttersta försiktighet se till, huruvida vi skola fortsätta i samma tempo som hittills, och, i fall järnvägar skola byggas, hvilka banor äro af högsta nöden påkallade och hvilka kunna göra mesta gagn för staten både ur ekonomisk och ur andra synpunkter.

Jag skulle således, såsom jag sagt, känna mig mycket tveksam, om jag borde gifva min röst för någondera af dessa undersökningar, men jag vill ändå nu gå med på att undersökning af den norra delen sker, icke därför att jag tror på möjligheten af denna banas utförande under en lång följd af år framåt, men emedan jag tror, att en undersökning där kan vara af nytta, på det man en gång må komma bättre på det klara med, hvilka betingelserna äro för byggande af denna mycket dyrbara inlandsbana

från Sveg till Gellivare, samt hvilken möjlighet det kan finnas för att trafiken på denna bana skall bära trafikkostnaderna och i en framtid gifva något däröfver. Det synes mig vara af sådan vikt att man får svar på denna fråga genom en ordentlig, sorgfällig undersökning, att man här kan finna sig i att bevilja det belopp, som begäres för denna undersökning. Då har Riksdagen i en framtid åtminstone något mer och bättre att hålla sig till vid bedömandet af dessa frågor, än om afslag skulle följa på det hela.

Af dessa skäl ansluter jag mig till statsutskottet och yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr Tamm, Hugo: Jag tänker icke taga upp till besvarande de mer eller mindre sarkastiska anmärkningar, som blifvit mot utskottet gjorda; herrarne hafva hört mina skäl — jag har icke hört något af sakskaalen vederlagdt — och de må gälla hvad de böra gälla. Jag vill endast mot herr Moberg säga, att det icke var rätt uppfattadt hvad han yttrade, om att jag skulle på något sätt vilja förneka, att utvecklingsmöjligheterna vore lika stora eller till och med större i Värmland och Dalarne än i Norrland. Tvärtom: jag anser dessa utvecklingsmöjligheter så stora, att *staten* icke behöfver bygga en bana där — kommunikationsleder hafva och få nog de landsdelarne ändå — och jag sökte bevisa det ur Kungl. Maj:ts egen proposition; der står anfördt på sidan 7 af utskottsbetänkandet, att lösningen af dessa kommunikationsfrågor antingen kan ske genom den föreslagna järnvägen Dalarne—Bohuslän, genom ett system af tvärbanor från dessa trakter till norska trafikleder eller genom utveckling af bibanorna till redan befintliga svenska banor. Järnvägsstyrelsen förordar såsom det bästa af dessa tre system utförandet af en statsbana, »hvaremot de båda andra lösningarna syntes resultera uti trakternas större eller mindre beroende af med enskilda affärsintressen, svenska eller norska, förbundna järnvägar». Skälet mot dessa två sista utvägar, förstår jag icke; jag kan icke se faran af monopol af intresserade järnvägar, då flera stycken komme att byggas, som med hvarandra konkurrera.

Jag begärde ordet egentligen i anledning af friherre Åkerhielms yttrande. Han sade nämligen, att han unnade Norge mycket godt, men att han unnade Sverige bättre. Det var till svar på den hittills ovederlagda bevisningen, att alla varor för import som export städse söka sig den kortaste och billigaste vägen — att då från Åmot, som längdbanan måste passera i skärning af nordvästra stambanan, det endast vore 15 1/2 mil till Kristiania, men till bohusbanan minst 20 mil, man genom denna bana premierade export till norsk hamn — och då drog jag den slutsatsen, att godset skulle taga sin naturliga väg till Kristiania. Nu kommer friherre Åkerhielm med en annan lösning och uttalar den förhoppningen, att ingen svensk regering skall ställa på annat vis, än att genom frakttaxorna det blefve dyrare att komma till Norge än genom Sverige till bohuslänska hamn. Hvad skulle detta betyda?

Anslag för undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan m. m.  
(Forts.)

Anslag för  
undersök-  
ningar  
rörande den  
s. k. inlands-  
banan m. m.  
(Forts.)

Det betyder naturligtvis, att Värmland och Västerdalarnes befolkning skulle tvingas betala ut mera penningar för att få ut sina varor öfver bohusbanan än de eljest skulle få, om de följa den öppnade västra vägen till Kristiania. Jag tror icke att jag orätt karakteriserar friherre Åkerhielms ställning i denna fråga sålunda, att han älskar Norge mycket, älskar Sverige mera, men älskar mest de bohusslänska hamnarna och deras intressen.

Friherre Palmstierna: Jag ber om ursäkt, att jag upptager kammarens tid, men det skall icke blifva länge.

Jag hade icke tänkt yttra mig i denna fråga, men då statsutskottet blifvit anfallet af så många inflytesrika personer och endast två af utskottets ledamöter uppträdt till dess försvar, anser jag mig skyldig att framhålla några saker, bland annat, att majoriteten af utskottet äfven från denna kammare var med om utskottets förslag, och skälet därtill har varit det, att man icke fann det nödvändigt att bygga statsbana på den södra linjen, då den har trafikmöjligheter, äfven om de kunde vara ännu bättre. Skulle de blifva bättre, skulle det dock göra, att redan befintliga enskilda trafikleder skulle lida förlust. Och så fort banan kommer ned till tvärbanan från Norge, kommer en ganska stor del af trafiken, som naturligtvis söker sig fram på den billigaste exportvägen, att gå till Norge. Och hvarför skulle staten undersöka leden, om icke staten tänkt sig att bygga denna bana? 30 à 40 miljoner skulle läggas ned på denna sträcka, som dock icke har så litet banor förut. Det har varit skälet, hvarför utskottet ansett sig icke böra tillstyrka undersökning af den södra linjen.

Hvad den norra linjen beträffar, finnes den omnämnd i Kungl. Maj:ts proposition, och där finnas på sidan 16 alla siffror anförda för denna undersökning, ehuru Kungl. Maj:t tänkt sig, att det skulle ske i sista rummet. Det skäl, som af statsutskottets ordförande framhållits, eller att det är lämpligt att göra undersökning huruvida där finnas tillräckliga utvecklingsmöjligheter, synes mig vara godt. Och det kan ju icke komma i fråga annat än att, om det skall byggas en bana där, den bör byggas af staten.

Af dessa skäl, herr greve och talman, anhåller jag om bifall till utskottets förslag.

Herr Säve: Jag begärde ordet för att få till protokollet antecknad, att jag gifver min röst för herr Petterssons med fleres reservation.

Medan jag nu har ordet, kan jag icke undgå att fästa de herrars uppmärksamhet, hvilka uttalat sina farhågor för att Riksdagen, i händelse den lämnar sitt samtycke till den undersökning, som här är ifrågasatt, därigenom ikläder sig förbindelser att äfven bygga banan, därpå, att de icke behöfva hysa sådana farhågor, äldendstund både Kungl. Maj:t och statsutskottet på det bestämdaste framhålla, att Riksdagen icke alls ikläder sig några förbindelser genom det begärda anslaget beviljande, och jag tager för

afgjordt, att en sådan passus äfven kommer att ingå i Riksdagens skrifvelse.

Här har talats mycket om lokala intressen i afseende å denna järnvägsundersökning. Jag har föreställt mig, att tanken på denna storartade banbyggnad företrädesvis uppbäres af ett stort allmänt intresse. Sällan lärer väl en bana med så stor utsträckning vara projekterad utan att kunna påräkna stödet af ett stort allmänt intresse. Men nu är det de lokala intressena, säger man, som drifva fram denna sak. Hvilka äro då de, som representera dessa lokala intressen? De äro landskapen Bohuslän, Dalsland, Värmland, Dalarne, Härjedalen, Jämtland samt Väster- och Norrbotten. Om herrarne behagade sammanföra dessa provinser, så visar det sig, att de utgöra den större delen af Sveriges rike. De hafva alla ett samfäldt intresse i denna bana, men med deras geografiska utsträckning blir detta intresse här i sjelfva verket ett riksintresse och ett riksintresse af mycken betydelse.

Det har sagts, att den nya banan skulle konkurrera med nu befintliga banor, speciellt i södra delen af dess sträckning. Vi, som äro bosatta i dessa sydvestra provinser, veta väl, att denna bana mycket väl kan läggas så, att den icke kommer att taga bort trafiken för de andra järnvägarne, lika så litet som dessa kunna taga bort trafikutsiktterna för den ifrågasatta banan. Denna bana har sådana trafikintressen att tillgodose, som ej kunna tillgodoses af de nu befintliga banorna.

Min kamrat på värmlandsbänken framhöll såsom något eget, att, då vi icke sparade på anslag till undersökningar af aflägsna trakter i främmande land, vi vore synnerligen sparsamma då det gällde anslag till undersökningar, som äro af vikt för kändedomen om våra egna förhållanden. Detta vill äfven jag betona. Jag har under senare riksdagar icke kunnat undgå att förvåna mig öfver att man med så utomordentlig beredvillighet anslagit det ena 100,000-talet kronor efter det andra för understödjande af undersökningar af Spetsbergen eller af polartrakterna. Detta har också stått för mig lefvande nu, då fråga är om att göra en till grunden gående undersökning icke blott af trafikförhållandena utan äfven af andra omständigheter, som stå i samband därmed i våra västliga landsdelar. Af denna undersökning kan dock framgå åtskilligt, som för landets ekonomiska utveckling är af största vikt och intresse. Och på våra utvecklingsmöjligheter måste vi taga vara för att sätta landet i stånd att bära de allt större och större bördor, som komma att läggas på detsamma.

Jag ber att få yrka bifall till herr Petterssons med fleres reservation.

Herr Lindgren: Vid ett föregående tillfälle under denna riksdag uttalade jag den önskan och förhoppning, att det icke måtte dröja alltför länge, innan regeringen ville bringa på tal frågan om en inre järnväg. Jag anade icke då, att denna min önskan skulle så snart uppfyllas. Denna fråga om en inre järn-

Anslag för undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan m. m.  
(Forts.)

Anslag för  
undersök-  
ningar  
rörande den  
s. k. inlands-  
banan m. m.  
(Forts.)

väg är för mig mycket enkel. Jag känner, att längs hela vår förbindelselinje med Norge finnas ofantligt stora sträckor, som innehålla mycket skog och omfatta långa flod- och sjödalar och som antagligen också innehålla mycket malm. Jag vet att dessa trakter ligga till större delen öde. De tillgångar, som där utan tvifvel finnas, kunna för närvarande icke på något sätt tillgodogöras. Jag finner det då som ett ofantligt slöseri och en stor misshushållning, om man icke skulle med alla till buds stående medel försöka bringa dessa tillgångar till någon nytta. Det är alldeles gifvet, att därtill fordras en inlandsbana. Lika gifvet är det, att denna inlandsbana kostar mycket pengar. Men den behöfver ju icke byggas i *ett* slag, men det är nödvändigt att ställa upp en plan, efter hvilken man skall arbeta för att komma fram på den vägen.

Jag är uppfödd i ett af våra kargaste landskap, i Småland. När där en torpare hade en liten bit jord bredvid sin åker, uppfylld af sten, tänkte han dock på att utvidga täppan, men han tänkte icke på det arbete och den möda det skulle kosta att bära bort stenen. Han utförde emellertid arbetet, och när det var gjordt, hade han en större åkertäppa än förut. Det är ett tillvägagångssätt, som man också bör begagna här. Och jag tror, att man bör göra det så mycket mer, som det ligger i den svenska karaktären att slita och arbeta, men vi kunna icke behålla mer än som går åt till det dagliga brödet. Jag tvekar icke uti att vi böra ställa oss litet i förknappning, när det gäller att vinna ett sådant mål, ställa oss i förknappning i de delar som äro öfverflödiga, och det synes mig med den önskan alldeles gifvet, att vi först böra undersöka, huru denna bana rimligen och bäst bör dragas. Den undersökningen kostar ett par tre hundra tusen kronor, det är en ren bagatell. Det är tydligt, att undersökningen bör verkställas i den tilltänkta banans hela sträckning. Därmed har man, såsom herr Törnebladh sade, sagt A. Hvad B beträffar hoppas jag, att det kommer efter, men det är ju icke gifvet, att man på en gång på kort tid kan taga det. Har man klart för sig att man bör gå den vägen, finnes det nog något remedium att komma fram, och jag tycker det kan vara tids nog att till dess spara tvisten om man skall börja i den ena ändan af banan eller i den andra. Jag tvekar således för min del icke att rösta för undersökning längs hela banan ända upp till Ofotenbanan och yrkar för den skull bifall till herr Petterssons reservation.

Friherre Åkerhielm: Statsutskottets ordförande utgick, när han nyss vände sig till mig, fortfarande från den förutsättning, att den föreslagna banan skulle korsa statsbanan vid Åmot. Jag tillät mig framhålla, att banan kunde dragas till en annan punkt, och jag yttrade tillika — och därvid talade jag icke om Åmot — att om en utfartsväg genom Sverige komme att blifva en eller annan kilometer längre än en öfver Norge, kunde det icke inträffa i något annat land än Sverige, att man icke så ordnade

saken, att den svenska utfartsvägen komme att användas framför det andra landets. Det uttalandet vidhåller jag fortfarande, och jag är fullkomligt öfvertygad, att våra grannar skulle förfara på det sättet.

Hvad herr Tamms slutord beträffar, beklagar jag, att man i diskussionen gör sig skyldig till sådana insinuationer mot sina motståndare. Då jag förut hade ordet, betonade jag särskildt, att jag ansåg denna fråga vara mindre en fråga rörande ortsintresset än en fråga om ett verkligt statsintresse, och jag kan för min del ej tillerkänna statsutskottet eller statsutskottets ledamöter några anspråk att framför kammarens andra ledamöter representera den opartiska ståndpunkten.

Grefve Lewenhaupt: Jag beklagar att i den tid, hvori vi lefva, de stora järnvägsbyggnaderna och därmed sammanhängande frågor med så öfverväldigande makt lagt beslag på det allmänna intresset, att man tyckes hafva glömt, att det finnes något, som heter vattenvägar i landet och som icke heller bör försummas. Den frågan har ju flere gånger varit på tal, att man skulle försöka sammanbinda Vänerns vattenområde med saltsjön i väster, och jag tror, att de som trängt djupare in i denna fråga finna, att det icke är ur vägen att kosta på en allsidig och noggrann undersökning. Jag håller före att, innan staten besluter en undersökning af järnbana genom Värmland, Dal och Bohuslän mot norska gränsen, den frågan bör tagas i öfvervägande, huruvida icke samtidigt undersökning bör göras af en vidgad förbindelseled mellan Vänern och västerhafvet. Jag skall gärna med min röst votera för en undersökning rörande den s. k. inlandsbanan från Sveg till Gellivare, viss om att det skall dröja ganska länge, innan det förslaget kommer att realiseras. Visserligen har denna bana många talande skäl för sig, det oaktadt vill jag framhålla, att vi bygga väl mycket järnvägar i vårt land af tämligen litet rentabel natur, och att vi icke böra gå på för fort i den riktningen utan att hafva bragt de nuvarande i ett rentabelt skick.

Men undersökning af en bana från Sveg västerut genom Dalarne och Bohuslän vill jag nu icke biträda, ty jag anser, att jämte en sådan undersökning bör också fogas undersökning, huruvida icke det kan vara skäl att förbinda Vänerns vatten med västerhafvet att trafikeras af sådana fartyg, som kunna befraktas till Nordsjökusterna.

Jag yrkar afslag.

Herr vice talmannen: Liksom en föregående talare ber jag att till protokollet få antecknadt, att jag kommer att rösta för reservationen, och jag gör det af det skäl, att jag icke är tillfreds med den motivering, hvarmed utskottet beledsagat sin kläm.

Jag skulle hafva kunnat finna mig i utskottets förslag till kläm, om den hade varit åtföljd af en motivering, som icke hade stött bort de sympatier, som man vet på många håll göra sig gällande för

*Anslag för undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan m. m.*  
(Forts.)

Anslag för  
undersök-  
ningar  
rörande den  
s. k. inlands-  
banan m. m.  
(Forts.)

den södra delen af den s. k. inlandsbanan. Jag anser det vara oberättigadt, att dessa sympatier underkännas, åtminstone då det endast gäller en undersökning. Såsom här förut blifvit sagdt, är undersökningen icke slutet, utan på densamma kommer att byggas det omdöme, som skall ligga till grund för ett beslut.

Man kan icke förneka, såsom här också blifvit framhållet, att detta är en fråga af så stor räckvidd — ända upp från öfversta tvärbanan ned till Bohuslänska kusten — att den icke bör ensidigt betraktas, utan att man bör söka öferskåda den i hela sitt sammanhang. Man vet ju icke nu, hvilket beslut kan komma att fattas när undersökningens resultat föreligger, men man kan åtminstone gå till ompröfning däraf med full förvissning om att man för detsamma har fullt tillförlitliga faktorer; och om man då besluter sig för den norra delen, är det därför att man finner den vara den viktigare. Besluter man sig däremot för den södra, är det därför, att skälen tala mera för den södra än för den norra.

Det ena med det andra mynnar för mig ut i tillslutning till reservationen, som gör det möjligt att, då detta ärende en gång återkommer, man skall kunna med full klarhet om förhållandena ingå i pröfning och till beslut rörande hela denna för vårt land så viktiga fråga.

Sedan öfverläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr talmannen, att beträffande förevarande utlåtande yrkats: 1:o) att hvad utskottet hemställt skulle bifallas; 2:o) af herr *Pettersson, Fredrik*, att kammaren skulle antaga det förslag, som innefattades i den af honom m. fl. afgifna reservation med den ändring, att orden »samt upprättande af plan- och profilritningar jämte kostnadsförslag» uteslötes; 3:o) af herr *Ros*, att kammaren måtte antaga det förslag, som angäfvos i herr *D. Perssons* vid utlåtandet fogade reservation; och 4:o) att utskottets hemställan skulle afläs.

Sedermera gjorde herr talmannen propositioner i enlighet med dessa yrkanden och förklarade sig finna propositionen på godkännande af herr *Petterssons* yrkande vara med öfvervägande ja besvarad.

Votering begärdes, i anledning hvaraf och sedan till kontraposition därvid antagits bifall till utskottets hemställan, uppsattes, justerades och anslogs en omröstningsproposition af följande lydelse:

Den, som antager det förslag, som innefattas i den vid statsutskottets utlåtande n:o 107 fogade, af herr *F. E. Pettersson* m. fl. afgifna reservation med den af herr *Pettersson* däri under öfverläggningen gjorda ändring, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles utskottets hemställan.



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

Ja — 78;

Nej — 52.

Föredrogs å nyo statsutskottets den 9 och 10 i denna månad bordlagda utlåtande n:o 108, i anledning af framställt förslag om vidtagande af åtgärder för försäljning af Vislanda—Bolmens järnväg m. m.

*Ang. reglering  
af Vislanda—  
Bolmens järn-  
vägsaktie-  
bolags skuld  
till staten.*

I en till Riksdagen den 15 april 1904 afåten proposition (n:o 112) hade Kungl. Maj:t, under återopande 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 Kamraren 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 öfverskjuter 800,000 kronor, från 1904 års utgång och tills vidare i statsräkenskaperna föres inom linjen;

att bolaget skall å detta belopp 800,000 kronor erlægga dels 4 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 varder till fullo inbetaldt inom loppet af 50 år därefter;

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

att, sedan bolaget ställt sådan säkerhet som ofvan sägs, statens fordran utöfver angifna kapitalbeloppet 800,000 kronor och därå upplupen ränta varder 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 skall äga vidtaga åtgärd för järnvägens exekutiva försäljning.»

Ang. reglering  
af Vislanda—  
Bolmens järn-  
vägsaktie-  
bolags skuld  
till staten.

(Forts.)

Utskottet hade i föreliggande utlåtande på andragna skäl hemställt, »att Riksdagen, i anledning af Kungl. Maj:ts förevarande proposition och med afslag å den af herrar Magnusson och Persson i ämnet väckta motionen, må bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att vidtaga sådana åtgärder, hvarigenom Vislanda—Bolmens järnväg försäljes till ett pris, ej understigande 768,299 kronor 12 öre, och under villkor att fullgod säkerhet ställes för den del af köpeskillingen, som ej kontant erlagges.»

Vid utlåtandet hade afgifvits reservation af herr *J. A. Sjö*, som ansett, att utskottets hemställan bort hafva följande lydelse:

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

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

att bolaget skall å detta belopp 800,000 kronor erlägga 4 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 varder till fullo inbetaldt inom loppet af 50 år därefter;

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

att, sedan bolaget ställt sådan säkerhet som ofvan sägs, statens fordran utöfver angifna kapitalbeloppet 800,000 kronor och därå upplupen ränta varder 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 skola äga vidtaga åtgärd för järnvägens exekutiva försäljning.»

Herr von Oelreich: Efter den långvariga järnvägsdiskussion, som nyss förekommit i kammaren, kan det icke vara angenämt för kammaren att blifva indragen i en ny, men jag kan försäkra herrarne, att det är icke odeladt angenämt för mig heller att nödgas taga kammarens uppmärksamhet i anspråk. Jag skall dock söka att bli så kort som möjligt.

Det är ett ledsamt blad i de enskilda järnvägsbolagens historia, som nu framlägges för kammaren. Frågan gäller icke allenast, att staten måste afstå från en betydande del af sin fordran hos ett enskildt järnvägsbolag utan jämväl att staten med fordringsägarens rätt tillägnar sig den för statens fordran ställda panten, och därmed är också för bolagets intressenter helt och

hållet möjligheten afskuren att kunna rädda något af det kapital, desamma nedlagt i järnvägen. Och då dessa intressenter äro till icke oväsentlig del fattiga kommuner, får naturligtvis åtgärden en ännu större betydelse. Orsaken till bolagets obestånd torde väsentligen kunna tillskrifvas flera samverkande förhållanden. Jag vill icke uppehålla mig vid banans tillkomst, dess planläggning och dess byggande, men det har framhållits redan långt förut, att dessa icke grundats på fullt säkra och fullt tillförlitliga beräkningar. Jag tror emellertid, att vid den tidpunkten var en järnvägsbyggnad mellan statens station Vislanda och södra ändan af sjön Bolmen ganska berättigad. Icke allenast de närmast banan liggande trakterna voro synnerligen vanlottade på kommunikationer, men dessutom var banans ändpunkt vid Bolmens strand troligen mycket väl vald. Därigenom sattes det vidsträckta området kring denna stora sjö i beröring med järnvägen, och vid den tidpunkten var det område, som omgaf sjön, ännu försedt med betydande skogar. Men sedermera hafva tillkommit flere järnvägsförbindelser i orten; först tillkom Halmstad—Bolmens, som gifvetvis från just de trakter, jag nyss nämnde, medför kortaste afståndet till hafvet för skogsprodukters export, därefter Skåne—Smålands järnväg, med ändpunkt i Helsingborg och sedan Alfveta—Borås järnväg, med ändpunkt i Göteborg. Att alla dessa järnvägar medverka till minskning af trafikinkomsterna på Vislanda—Bolmens järnväg är ganska naturligt. Men det oaktadt hafva likväl ifrågakommande järnvägs trafikinkomster alltjämt fortskridit, och jag har här i dag fått en upplysning, som vittnar om att särskildt detta års första kvartal gifvit större trafikinkomster än samma kvartal något föregående år.

Mot bolagets sätt att förvalta järnvägen och dess angelägenheter tror jag icke någon grundad anmärkning kan göras. Sedan år 1899, då bolaget frivilligt ställde sig under likvidation, med staten såsom ensam fordringsägare, har bolaget vidtagit alla åtgöranden för att stärka statens säkerhet, genom banans förseende med stålräls, genom förbättring och ökning af den rörliga materielen, ty det bör i sammanhang härmed kanske nämnas, att bolagets verksamhet började med otillräcklig materiel, hvadan sådan för ganska dryg kostnad måste hyras af andra bolag eller, med andra ord, bolagets verksamhet börjades med för litet kapital, och det är en omständighet, som icke är alldeles främmande i vårt land vid bildande af järnvägsbolag och byggande af järnvägar, där man understundom låter det viktiga kapitalet ersättas af goda förhoppningar, men det är med dessa liksom med andra förhoppningar, att de stundom gäckas. Bolaget har också länge insett omöjligheten af att fullgöra sina förbindelser till staten, och därför har bolaget redan år 1897 gjort en underdånig hemställan, att Kungl. Maj:t ville föreslå Riksdagen nedsättning af statens fordran. Detta hade ingen påföljd. Sedermera har, såsom jag nyss nämnde, bolaget ställt sig under likvidation. Förhoppningarna för bolaget att kunna vidmakthålla sin verksamhet voro gan-

*Ang. reglering af Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolags skuld till staten.*

(Forts.)

Ang. reglering  
af Vislanda—  
Bolmens järn-  
vägsaktie-  
bolags skuld  
till staten.

(Forts.)

ska mörka. Men sedan Riksdagens revisorer förlidet år i sitt yttrande tillkännagifvit, att man möjligen skulle kunna genom eftergifter af betalningsvillkoren och efterskänkande af möjligen förfallna räntor minska statens fordran, af billig hänsyn till läntagarne, har det synts bolaget, att litet ljus i mörkret inträdt. Och det är med anledning däraf, som bolagets styrelse i afgifvet infordradt utlåtande detta år i underdånighet hemställt om proposition till Riksdagen, att Riksdagen ville medgifva, att statens fordran nedsattes till belopp af 768,299 kronor 12 öre att förräntas och amorteras på 40 år eller samma kapitalbelopp, hvarå anbud ingifvits från Halmstad—Bolmens järnvägsbolag. Bolaget är dock beredt att gå ännu längre, oaktadt det synes vara rättvist och billigt, att det kapitalbelopp, som kunde komma att bestämmas för bolaget, icke sattes högre än det som man ansett till fyllest, då det afgafs af annat främmande bolag. I afgifvet utlåtande år 1903 hafva fullmäktige i riksgäldskontoret efter gjorda beräkningar uttalat, att de ansågo järnvägen för framtiden böra kunna lämna en årlig nettobehållning, som utgjorde skälig ränta på ett kapital af 800,000 kronor, och att detta belopp vore det minsta, hvarmed staten vid en eventuell försäljning af Vislanda—Bolmens järnväg borde kunna låta sig nöja. Konungens befallningshafvande i Kronobergs län, som äfven blifvit affordrad utlåtande, har också förklarar sig anse järnvägen värd vida högre belopp, samt att detta belopp, 800,000 kronor, borde kunna af bolaget både förräntas och amorteras med en omtänksam och sparsam förvaltning, och i en inom Andra Kammaren väckt motion hafva motionärer, som äro från de trakter, som af banan beröras, yrkat att statens fordran måtte bestämmas till 800,000 kronor, och har bolagets styrelse i skrifvelse till motionärerna — en skrifvelse som här ligger i min hand — förklarar, att bolaget skulle känna sig synnerligen belåtet om detta beslut kunde blifva Riksdagens, och att den är förvissad, att bolaget skulle kunna fullgöra sin skyldighet i det hänseendet.

Nu stå vi vid slutakten. Kungl. Maj:ts proposition till Riksdagen och statsutskottets betänkande i ärendet föreligga till afgörande. I den nådiga propositionen föreslår Kungl. Maj:t Riksdagen medgifva, att sådana åtgärder finge vidtagas, hvarigenom Vislanda—Bolmens järnväg försälldes 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, hvadan sålunda Vislanda—Bolmens bolags hemställan, ehuru med 31,700 kronor 88 öre öferskjutande Halmstad—Bolmens anbud, icke vunnit Kungl. Maj:ts bifall. Enligt herr statsrådet och chefens för civildepartementet anförande är skälet till detta dels det betänkliga i efterskänkandet af en del af statens fordran, då likartade anspråk kunna uppstå från andra i samma läge varande järnvägar, och dels att bolaget icke erbjudit någon säkerhet för fullgörande af de förpliktelser, som därefter änyo skulle åligga bolaget. Det första skälet har ett visst berättigande, men så afgörande betydelse borde

det väl icke få hafva, ty om man skulle utdraga en sådan princip i sina konsekvenser, skulle det i många fall leda till obillighet och orättvisa; och hvad sistnämnda skäl vidkommer, borde det kunna förfalla, då bolaget är benäget att, inom viss tid som förelägges detsamma och som faller inom den tid Halmstad—Bolmens bolags anbud äger bestånd, ställa sådan säkerhet, som af vederbörande kan prövas nödig och skälig, utom den inteckningssäkerhet som staten förut har i järnvägen. Om man nu frånser, att staten genom antagande af Halmstad—Bolmens järnvägs anbud kan indraga länekapitalet på 4 år, som ur ren affärssynpunkt mellan enskilde kan hafva stor betydelse, men från statens synpunkt icke torde hafva så stor, ställer sig förhållandet sålunda, att genom Vislanda—Bolmens bolags hemställan erhåller staten 31,700 kronor mer i kapital och  $4\frac{1}{2}\%$  ränta å det utestående kapitalet, och det kan väl icke anses vara någon ofördelaktig placering af statsmedel, och utom annan säkerhet kan staten påräkna, att Vislanda—Bolmens bolag, som noggrant känner den undergångens brant, inför hvilken bolaget står, skall göra allt hvad det förmår för att undvika fallet, om något andrum lämnas detsamma. Denna säkerhet bör icke underskattas. Statsutskottets utlåtande har emellertid grusat de små förhoppningar, som bolaget har kunnat hysa — fruktar jag. Men en räddningsplanka finnes än, och det är den af herr Sjö afgifna, vid betänkanDET fogade reservationen.

På grund af hvad äran anföra för att söka medverka till de fattiga små socknarnas fromma i Kronobergs län, skall jag anhålla, herr grefve och talman, att få yrka bifall till den af herr Sjö afgifna reservationen.

Herr Fränkel: Då statsutskottet hade att behandla den kungl. propositionen, kunde man icke draga någon annan slutsats af denna framställning än den, att Kungl. Maj:t vid behandlingen af denna fråga ansåg sig böra noga beakta det svåra prejudikat, som skulle uppstå, ifall Riksdagen i ett fall sådant som detta skulle börja, om jag så får säga, göra eftergifter på de förbindelser, som enskilda järnvägar hafva iklädt sig till staten. Kungl. Maj:t hade således att tillse, då nu en åtgärd skulle vidtagas i afseende på denna järnväg, hvars finanser sedan länge varit oklara, huru på lämpligaste sätt för framtiden denna fråga borde lösas. Då borde det böra tillses att, om exekutiv auktion på denna järnväg genom riksgäldskontoret skulle ske, det vore nödvändigt öfverväga, på hvad sätt järnvägen i statens hand, ifall bolaget icke orkade inlösa densamma, skulle komma att skötas. Det befinner då, att järnvägen är smalspårig, således, om statens järnvägar skulle sköta den, erfordrades komplettering i åtskilliga afseenden, möjligen ökad materiel. Den måste skötas alldeles för sig utan samband med statsbanorna. Den lösning som då förelåg var den, huruvida Halmstad—Bolmens järnvägsbolag, som har samma spårvidd, kunde på lämpligt sätt förvärfva järnvägen. Nu föreligger också ett definitivt

*Ang. reglering af Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolags skuld till staten.*

(Forts.)

Ang. reglering  
af Vislanda—  
Bolmens järn-  
vägsaktie-  
bolags skuld  
till staten.

(Forts.)

anbud rån Halmstad—Bolmens järnvägsbolag för sådant förvärfvande, och Kungl. Maj:t har föreslagit, att riksgäldskontoret må få i uppdrag att, om icke högre anbud inkommer vid den exekutiva auktionen, antaga detta anbud. Det är den frågan, som föreligger för Riksdagens pröfning, och nu har man från järnvägens sida, om jag så får säga, ansett, att man borde lämna den gamla järnvägen möjlighet att på något sätt för egen räkning förvärfa banan. Men, mina herrar, hvad utsikt finnes för ett sådant förvärf? Konungens befallningshafvande har i sitt yttrande till Kungl. Maj:t anfört, att Kungl. Maj:ts befallningshafvande, som noga öfvervägt denna fråga, kunde icke dela bolagsstyrelsens säkerligen alltför hoppfulla uppfattning angående möjligheten att under den närmaste tiden medelst årsbehållningarna å bolagets rörelse samtidigt både — efter 4½ procent — förränta och — med beräkning af 40-årig amorteringstid — amortera bolagets nuvarande kapitalaskuld.

Således har Konungens befallningshafvande satt i tvifvel, huruvida det vore möjligt, att bolaget kunde på egen hand förvärfva banan. Nu har emellertid utskottet i motiveringen för bifall till Kungl. Maj:ts förslag ställt i utsikt den möjligheten, att bolaget skall, ifall det under den återstående tiden förskaffar riksgäldskontoret full säkerhet, afgifva anbud att själf blifva köpare af banan. Nu har man åter här satt i fråga, huruvida detta kan vara möjligt på den återstående tiden. Jag ber då att få fästa uppmärksamheten på att Halmstad—Bolmens bolags anbud är bindande för bolaget åtta månader, sedan Kungl. Maj:t i öfverensstämmelse med Riksdagens beslut vidtagit åtgärd i frågan. Då är det möjligt för det gamla bolaget, ifall det skulle så önska, att uppträda som köpare vid den exekutiva auktionen, som naturligtvis icke kommer att äga rum, förrän denna tid förflutit. Inom utskottet gjorde sig också den åsikten gällande, att man liksom Kungl. Maj:t här borde beakta, huru frågan ställde sig för framtiden. Är det icke för orten och de nuvarande ägarne af banan af större vikt att genom detta arrangemang, då staten skall underkasta sig en förlust af närmare 800,000 kronor, banan komme i starka händer, som kunde sköta den väl, underhålla den samt utvidga den, utan att därför något nytt kapital behöfde af bolaget upplånas? Allt detta har gjort, att man ansåg sig gagna saken i sin helhet vida bättre, om man nu tillstyrkte Kungl. Maj:ts proposition, så mycket mer som man icke kunde finna, att man därigenom tillskyndade orten någon skada. Den enda skada vore ju i taxehänseende, men det råder ju i afseende på godstaxan samtrafik, och det är icke sannolikt, att Halmstad—Bolmens bolag skulle införa passagerareafgifter, som blefve till skada för de gamla ägarne. Af dessa skäl har utskottet ansett sig böra bifalla Kungl. Maj:ts proposition, och jag ber därför att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Törner: Den siste talaren har framhållit önskvärdheten af att banan skulle säljas nu, samt att, om den komme i Halmstad—Bolmens bolags ägo, staten skulle i framtiden hafva stort

gagn häraf, ty detta bolag skulle med sin ekonomiska bärkraft kunna drifva denna bana bättre, än om Vislanda—Bolmens bolag finge behålla den. Jag vågar för min del, om icke betvifla, så åtminstone anse denna uppgift vara tämligen oviss och böra räknas till gissningarne. Skulle Vislanda—Bolmens järnväg komma i Halmstad—Bolmens bolags ägo, skulle följden naturligtvis blifva den — åtminstone har man stor anledning antaga — att detta bolag skulle ställa trafiken på Vislanda—Bolmensbanan, såväl person- som godstrafiken, på sådant sätt, som är lämpligt för Halmstads—Bolmensbanan, med staden Halmstad som exporthamn, utan att något taga i betraktande förhållandena på Växjöbanan och statsbanan söderut. Det är gifvet, att Ljungby, som är hufvudstation på denna bana, har Växjö stad som sin hufvudstad såväl i andligt som civilt hänseende, och för Ljungby är det af vikt, att persontrafiken på Växjö och på södra statsbanan ställas så fördelaktigt som möjligt. Detta skulle dock icke blifva följden, ty Halmstad—Bolmens bolag skulle naturligtvis i hufvudsak tillgodose sina intressen och ordna trafiken med hänsyn därtill, till skada för statens järnvägar, åtminstone hvad beträffar godstrafiken. Den stora trafik af gods, som nu går öfver Vislanda till statens banor, skulle i stället dragas till Halmstad, åtminstone det hufvudsakligaste däraf. Således skulle staten göra en stor förlust.

Men, mina herrar, hvad gäller det nu? Jo, att dessa fattiga kommuner, som släppt till 200,000 kronor och upplånat dessa medel, å hvilka ännu återstår 15 å 20 års amortering, och de enskilda hemmansägarna i dessa fattiga kommuner, som släppt till betydliga belopp, de skulle förlora all möjlig utsikt för framtiden att äga någon valuta för sina penningar. Hvad begära de nu? De begära att få betala 800,000 kronor, således utöfver det minimibelopp, som Kungl. Maj:t och utskottet fastställt såsom nödvändigt för statens fordran. De hafva tillika tillförbundit sig att betala  $\frac{1}{2}$  % högre ränta på beloppet än Halmstad—Bolmens bolag erbjudit. De erbjuda också att ställa fullgod säkerhet för detta kapital 800,000 kronor, men begära såsom gengäld att få betalningen ställd på 50 års amortering. Detta sista skulle vara skuggsidan. Halmstad—Bolmens bolag säger sig vara villigt att betala under fem år med 4 % ränta ett kapital, som är 31,000 kronor mindre. Nu säga riksgäldsfullmäktige på sidan 12, att det vore önskvärdt, att en reglering af Vislanda—Bolmens skuldförhållande komme till stånd, oaktadt staten därvid måste vidkännas en afsevärd förlust. Och det vore ju förenadt med rättvisa och billighet, när detta bolag släppt till penningar och under tio år nedlagt 308,000 kronor på en bana, som nu är fullbordad. Nu är denna bana i sin helhet försedd med nya stålskenor, fullständigt i ordning med materiel med undantag af ett lokomotiv, som skulle kosta 50,000 kronor, men däraf hafva de redan 24,000 kronor, och resten hoppas de få i år. Trafikförmågan har uppbringats år för år, och nu, säger styrelsen, kunna vi betala ränta och amortering på dessa 800,000 kronor. Är det icke skäl, då staten icke löper någon ekonomisk

*Ang. reglering af Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolags skuld till staten.*  
(Forts.)

Ang. reglering  
af Vislanda—  
Bolmens järn-  
vägsaktie-  
bolags skuld  
till staten.

(Forts.)

risk, men hvad landet beträffar förlust kan uppstå genom trafikens dragande från Vislanda söderut öfver till Halmstad, att då gå dessa arbetsamma och fattiga kommuners önskan till mötes? Staten lider ingenting, tvärtom, på att gå in på herr Sjös reservation, och hvad den farliga konsekvensen med afseende på andra banor beträffar, så är det ett helt annat förhållande. Här skall en bana ovillkorligen säljas för en summa betydligt understigande statens fordran, och utskottet råder oss, att staten skall nöja sig med 768,000 kronor. Jag tror icke att, om man går in på att taga 800,000 kronor, det kan leda till några farliga följder. Därför ber jag, herr greve och talman, att få yrka bifall till herr Sjös reservation såsom en gärd af rättvisa och välvilja mot dessa fattiga kommuner.

Öfverläggningen ansågs härmed slutad, hvarefter herr talmannen yttrade, att beträffande nu föredragna utlåtande yrkats, dels att hvad utskottet hemställt skulle bifallas, dels ock, att kammaren, med afslag å utskottets hemställan, måtte antaga det förslag, som innefattades i den af herr Sjö vid utlåtandet afgifna reservation.

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

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

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande n:o 108, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslås utskottets hemställan och antages det förförslag, som innefattas i den af herr Sjö vid utlåtandet afgifna reservation.

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

Ja — 39;

Nej — 62.

Vid förnyad föredragning af statsutskottets den 9 och 10 innevarande maj bordlagda utlåtande 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, biföll kammaren hvad utskottet i detta utlåtande hemställt.



Föredrogs å nyo andra särskilda utskottets den 9 och 10 i denna månad bordlagda 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.

*Samman-  
jämkning af  
beslut i fråga  
om statslån  
för egna hem  
på landet.*

I utlåtande den 2 innevarande maj, angående lån af statsmedel för beredande af tillfälle för arbetare att på landsbygden skaffa egna hem samt därmed i samband stående ämnen, hade utskottet hemställt, bland annat, under A, 3:o), att andra stycket af *mom.* 2 uti de allmänna villkor och bestämmelser, som skulle gälla för ifrågavarande lånerörelse, måtte hafva följande lydelse: »Egnahemslån må ej utgå, där det beräknade värdet öfverstiger: för jordbrukslägenhet 4,500 kronor och för bostadslägenhet 3,000 kronor.»

Enligt utskottet tillhandakomna protokollsutdrag hade kamrarna vid föredragning af utskottets berörda utlåtande stannat i skiljaktiga beslut i så måtto, att Första Kammaren bifallit hvad utskottet hemställt, under det att Andra Kammaren bifallit utskottets hemställan med den ändring, att under *mom.* 2 af allmänna villkor och bestämmelser för ifrågavarande lånerörelse det högsta beräknade värdet å jordbrukslägenheter, för hvilka egnahemslån skulle kunna utgå, bestämts till 6,000 kronor.

För sammanjämkning af dessa skiljaktiga beslut hade utskottet i nu föredragna memorial hemställt, att kamrarna, hvardera med frånträdande af sitt beslut vid andra stycket af *mom.* 2 uti de för ifrågavarande lånerörelse gällande allmänna villkor och bestämmelser, måtte antaga följande lydelse af berörda stycke:

»Egnahemslån må ej utgå, där det beräknade värdet öfverstiger: för jordbrukslägenhet 5,000 kronor och för bostadslägenhet 3,000 kronor.»

Vid memorialet fanns reservation afgifven af herr *Cederberg*, som dock ej däri angifvit sin mening.

Herr *Cederberg*: Jag har låtit anteckna mig som reservant mot utskottets beslut. Detta gäller dock icke, om jag så får säga, den formella delen af utskottets förslag utan det beror därpå, att jag vidhåller den åsikten, att låneunderstöd till jordbrukslägenheter icke böra vara högre än 4,500 kronor såsom Första Kammaren beslutat. Då jag emellertid befarar, att kammaren icke är benägen att nu, då tiden är långt framskriden, ingå på denna fråga, skall jag icke göra något yrkande.

Herr *Svedelius*: Ehuru icke något yrkande har blifvit gjordt, anser jag mig dock böra hemställa, att kammaren behagade bifalla utskottets jämkningsförslag. Utskottet har ju haft att taga i öfvervägande de beslut, som i båda kamrarna hafva fattats. Då dessa beslut varit samstämmigt eniga så i ena som andra hänseendet

Samman-  
jämkning af  
beslut i fråga  
om statslån  
för egna hem  
på landet.  
(Forts.)

utom i fråga om summan af högsta beloppet, hvartill egendom skulle blifva föremål för egnahemslån, i det Första Kammaren beslutat 4,500 kronor och Andra Kammaren 6,000 kronor, har särskildt med afseende äfven på röstetalen i de båda kamrarna utskottet för sin del icke kunnat finna annat, än att skälig sammanjämkning borde kunna äga rum på siffran 5,000 kronor, och får jag, herr grefve och talman, yrka bifall till detta förslag.

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

---

Som tiden var temligen långt framskriden, blef, på hemställen af herr talmannen, behandlingen af det återstående ärendet på föredragningslistan uppskjuten till ett följande sammanträde.

---

Justerades fyra protokollsutdrag för denna dag.

---

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

hvarjämte, likaledes på hemställen af herr talmannen, medgafs, att de anslag, som utfärdats till nu pågående sammanträdes fortsättande på aftonen, finge nedtagas.

---

Kammaren åtskildes kl. 4,45 e. m.

In fidem  
A. v. *Krusenstjerna*.