

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1905. Andra Kammaren. N:o 13.

Tisdagen den 21 februari.

Kl. $\frac{1}{2}$ 3 e. m.

§ 1.

Justerades protokollet för den 14 innevarande februari.

§ 2.

Följande till kammaren inkomna läkareintyg upplästes:

Härmed får jag på begäran meddela, att ledamoten af Riksdagens Andra Kammare herr Olof Gustaf Erikson från Viby, Örebro län, på grund af nyss genomgången operation för den närmaste framtiden är hindrad att i Riksdagens förhandlingar deltaga. Sabbatsbergs sjukhus den $18\frac{1}{2}$ 1905.

Erik Edholm,
leg. läkare.

§ 3.

Upplästes och lades till handlingarna ett till kammaren inkommet protokoll, så lydande:

Protokoll, hållet vid sammanträde med herr talmannen i Riksdagens Andra Kammare och de kammarens ledamöter, hvilka blifvit utsedda att jämte herr talmannen tillsätta kammarens kansli-personal och vaktbetjäning, den 18 februari 1905.

Sedan herrar deputerade vid sitt sammanträde den 17 nästlidne januari bestämt, att hos kammaren skulle anställas femton vaktmästare, beslöto af förekommen anledning herrar deputerade nu att hos kammaren anställa ytterligare en vaktmästare; och efter det inkomna ansökningshandlingar genomgått, antogo herrar deputerade till vaktmästare *J. A. Bratt*.

In fidem
Herman Palmgren.

§ 4.

Herr *H. Hedlunds* härefter föredragna motion, n:o 208, hänvisades till kammarens tillfälliga utskott n:o 4.

§ 5.

Föredrogos, men bordlades åter konstitutionsutskottets utlåtande n:o 1 samt statsutskottets utlåtanden n:is 2, 3, 4 och 17.

§ 6.

Efter föredragning härupå af bevillningsutskottets memorial n:o 7, i anledning af kamrarnas skiljaktiga beslut rörande bevillningsutskottets betänkande n:o 3 i anledning af väckt motion om ändring i gällande bestämmelser angående viktsatsen för inrikes bref, blef den i memorialet föreslagna voteringspropositionen af kammaren godkänd.

§ 7.

Vidare föredrogos hvart för sig, men blefvo ånyo bordlagda bevillningsutskottets betänkanden n:is 8, 9^a och 10, bankoutskottets memorial n:o 5 samt lagutskottets utlåtande n:o 9.

§ 8.

Justerades protokollsutdrag.

§ 9.

Till bordläggning anmäldes:

Riksdagens revisorers berättelse om den år 1904 af dem verkställda granskning af statsverkets jämte därtill hörande fonders tillstånd, styrelse och förvaltning under år 1903;

sammansatta stats- och bankoutskottets utlåtande n:o 1, i anledning af verkställd granskning af fullmäktiges i riksbanken och fullmäktiges i riksgäldskontoret åtgärder för utförande af det dem gemensamt lämnade uppdrag i fråga om uppförande å Helgeandsholmen af riksdags- och riksbankshus; och

bankoutskottets memorial n:o 6, angående afskrifning af osäkra fordringar vid riksbankens afdelningskontor i Göteborg, Malmö, Falun, Halmstad, Jönköping, Kalmar och Växjö.

§ 10.

Afgåfvos motioner af:

herr *J. Andersson* i Baggböle, n:o 209, om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående nedsättning af fraktafgifterna för kalk och andra konstgjorda gödningsämnen å statens järnvägar; och

herr *A. Hedin*, n:o 210, om skrifvelse till Kungl. Maj:t rörande allmän polisförfattning för rikets städer och därmed jämförliga orter.

Dessa motioner blefvo på begäran bordlagda.

§ 11.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr <i>F. Andersson</i> i Helgesta ...	under 8 dagar fr. o. m. d. 23 februari,
» <i>A. Hansson</i>	» 2 » » 24 »
» <i>W. Johansson</i> i Öija	» 2 » » 23 » och
» <i>O. A. Ericsson</i> i Ofvanmyra	» 6 » » 21 » .

Härefter åtskildes kammarens ledamöter kl. 2,49 e. m.

In fidem
Herman Palmgren.

Onsdagen den 22 februari.

Kl. 11 f. m.

§ 1.

Justerades protokollet för den 15 innevarande februari.

§ 2.

Herr statsrådet m. m. *H. G. Westring* aflämnade Kungl. Maj:ts propositioner till Riksdagen:

med förslag till lag angående ändrad lydelse af vissa paragrafer i förordningen om landsting den 21 mars 1862;

angående pension å allmänna indragningsstaten åt e. o. vaktmästaren hos länsstyrelsen i Stockholms län *Jöns Ohlson*; och

angående brobyggnad öfver Lule älf vid Trångforsen.

De kungl. propositionerna blefvo på begäran bordlagda.

§ 3.

Anmälades och godkändes *dels* Riksdagens kanslis förslag till Riksdagens skrifvelse n:o 1, till Konungen, angående val af Riksdagens justitieombudsman och hans efterträdare;

dels Riksdagens kanslis förslag till Riksdagens förordnanden:

n:o 2, för revisionssekreteraren m. m. C. E. Leijonmarek att vara Riksdagens justitieombudsman, och

n:o 3, för häradshöfdingen m. m. J. P:son Ernberg att vara Riksdagens justitieombudsmans efterträdare;

dels ock bevillningsutskottets förslag till Riksdagens skrivelser till Konungen:

n:o 4, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående nedsättning af afgiften för inrikes postförsändelses rekommendation m. m., och

n:o 5, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående nedsättning af afgiften för inrikes postpaket m. m.

§ 4.

Härefter föredrogos hvar för sig de på kammarens bord hvilande motionerna; och hänvisades därvid herr *J. Anderssons* i Baggböle motion, n:o 209, till kammarens tillfälliga utskott n:o 3 och herr *A. Hedins* motion, n:o 210, till kammarens tillfälliga utskott n:o 4.

§ 5.

Vidare föredrogos och hänvisades till statsutskottet Riksdagens revisorers berättelse om den år 1904 af dem verkställda granskning af statsverkets jämte därtill hörande fonders tillstånd, styrelse och förvaltning under år 1903.

§ 6.

Föredrogos, men bordlades åter sammansatta stats- och bankoutskottets utlåtande n:o 1 och bankoutskottets memorial n:o 6.

§ 7.

Efter föredragning häruppå af lagutskottets utlåtande n:o 10, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående ordnande af utsökningsförhållandena med afseende å kommunlån m. m., begärdes ordet af motionären,

Herr Palme, som yttrade: Herr talman, mina herrar! I lagutskottets föreliggande betänkande n:o 10 hemställes om afslag å min

motion angående ordnande af utsökningsförhållandena med afseende å kommunlån och om förmånsrätt för sådana lån, som afslutats med Kungl. Maj:ts stadfästelse framför sådana lån, som afslutats utan dylik stadfästelse. Jag ber att få till lagutskottet uttala mitt tack för den välvilja mot motionen, som utskottet uttryckt i sin motivering och för det erkännande, som lagutskottet gjort, nämligen att den större osäkerhet, som förefinnes, »blifvit en eller annan gång, särskildt under senare tid, utnyttjad på ett sätt, som kanske ej varit fullt förenligt med en sund kommunal finansförvaltning», hvarför lagutskottet också erkänt min motion vara af aktuell intresse.

Såsom chef för en stor penningförvaltande inrättning, som under de sista tolf månaderna beviljat ett tjugotal kommunlån, har jag med stort intresse omfattat denna fråga, och jag kan icke fullkomligt dela lagutskottets åsikt, att det icke behöfves några särskilda stadganden i fråga om kommunlån utöfver gällande utsökningslag och konkurslag, ty jag har svårt att se, huru man skulle kunna på kommunlån tillämpa 61—64 §§ utsökningslagen angående den ordning, i hvilken gäldenärs egendom skall utmätas. Detta står i sammanhang med en annan åsikt hos lagutskottet, nämligen den, att, om en långgäfvare vill hafva någon säkerhet utöfver den rätt, som vanliga förbindelser å kommunlån innebära, han skulle kunna taga särskild pant eller in-teckning. Jag har i min motion anført, att vissa af kommunens tillhörigheter äro af natur, att kommunen för utförandet af lagstadgade funktioner ovillkorligen behöfver dem, och under sådana förhållanden kan det väl sättas i fråga, huruvida man skulle kunna äga rätt att hos en kommun utmäta t. ex. dess kyrka, dess skolhus o. s. v. Och i hvarje fall föreställer jag mig, att dessa värdeföremål icke kunna vara till gagn för andra än kommunen själf. Jag vet icke heller mer än ett kommunlån, för hvilket särskild pantförskrifning af kommunen tillhörigt värdeobjekt ägt rum, och i detta fall har kommunen särskildt pantförskrifvit sin kyrka. Lånet torde för öfrigt vara ett af de säkraste kommunlån, som i vårt land finnas, ty kommunen är Lund, och panten är Lunds gamla ärevördiga domkyrka, hvilken år 1884 lärt ställts såsom säkerhet för ett belopp af 690,000 kronor.

Lagutskottets betänkande innehåller vidare en punkt, som är af särskildt intresse, nämligen hvad där yttras beträffande kommunernas borgensförbindelser. Hammarskjöld uttalar i sin kommentar till kommunallagarne den åsikten, att äfven för borgensförbindelser af kommuner erfordras samma stadfästelse af Kungl. Maj:ts som beträffande vanliga kommunlån på längre tid än två år. Men detta har icke alltid iakttagits. Jag har tagit närmare reda på dessa förhållanden och vet, att det finnes kommuner, hvilka ingått borgensförbindelser på lån med lånetid utöfver 2 år, utan att Kungl. Maj:ts tillstånd begärts för dessa förbindelsers ingående.

Lagutskottet gifver mig nu en liten förebräelse, därför att jag icke ingått på frågan, huru man skulle kunna omgärda kortare kommunlån, d. v. s. sådana på mindre än två års tid, med några lämpliga garantier, liknande dem, som uppställts för de långa lånen. Ingenting skulle vara mig kärare, än om man skulle kunna åstadkomma en lag-

stiftning i det afseendet, och jag skulle vara tacksam för en antydan, huru något sådant möjligen skulle kunna tänkas.

Hittills har jag nu sett denna sak uteslutande ur långfivarens synpunkt, men jag är öfvvertygad, att äfven ur den låntagande kommunens synpunkt en lagstiftning sådan som den i motionen föreslagna skulle vara till gagn. Såsom herrarne veta, löpa för närvarande kommunlånen med en ränta, som något öfverstiger räntan för vissa lån med andra förstklassiga säkerheter. Om nu förmånsrätt bereddes sådana kommunlån, som afslutats efter Kungl. Maj:ts stadfästelse, är det min tro, att kommunerna till gagn en något lägre ränta kunde betingas för dylika lån, och att sålunda en bestämmelse i motionens syfte skulle vara till gagn icke blott för långfivaren, utan äfven för låntagaren.

Jag har intet yrkande att framställa.

Vidare anfördes ej. Hvad utskottet hemställt bifölls.

§ 8.

Angående
ersättning för
betande hem-
djur, som
skadas genom
järnvägsdrift
m. m.

Till afgörande förelåg vidare lagutskottets utlåtande n:o 11, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående ersättning för betande hemdjur, som skadas genom järnvägsdrift m. m.

Lagutskottet hade till behandling fått emottaga en af herr *P. Hörnstén* inom Andra Kammaren afgifven motion, n:o 80, hvori föreslagits, att Riksdagen ville besluta en skrifvelse till Kungl. Maj:t med anhållan, det Kungl. Maj:t täcktes låta utreda och för Riksdagen framlägga de lagförslag, som i syfte att bereda ersättning för betande hemdjur, som skadas genom järnvägsdrift, kunde anses af behovet påkallade.

Utskottet hemställde dock, att förevarande motion icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Sedan utskottets hemställan blifvit uppläst, yttrade motionären,

Herr Hörnstén: Herr talman, mina herrar! Jag kan icke underlåta att vid behandlingen af detta ämne yttra några ord i afseende på min motion. Lagutskottet har här framhållit eller sökt framhålla först och främst, att den grund är oriktig, på hvilken jag stödt min motion, nämligen att likhet i fråga om ersättning för skada till följd af järnvägs drift bör råda mellan de nomadiserande lapparne, å ena sidan, och den öfriga betesrättsägande befolkningen å den andra. Utskottet anser, att här icke föreligga likartade förhållanden, utan att den bofasta befolkningen icke har samma svårighet att öfva tillsyn öfver sina betande djur som den nomadiserande lappbefolkningen. Dock gäller för Norrland en särskild egendomlighet i fråga om just det slags smärre djur, som jag i främsta rummet afsett i den väckta motionen, nämligen fåren. De gå där under hela sommaren lösa utan någon tillsyn; således är det med afseende å tillsynen öfver dem sämre ställt

än till och med i fråga om renarne, hvilka dock få tillsyn en gång hvarje dag. Då nu järnvägsstyrelsen pröfvar skäligen att förändra ett förut uppsatt stängsel, som hade så pass effektivitet, att detsamma ifrån järnvägen uteslöt dessa smärre betande hemdjur, och förändrade dem så, att denna effektivitet borttagits, då anser jag, att vi stå här rättslösa, rent ut sagdt, i detta afseende. Visserligen säger utskottet, att från statens sida en viss hägnadsskyldighet ålägges järnvägsinnehafvare. Ja, det är egendomligt detta. Vi ha ett rättsfall från år 1900, där järnvägsstyrelsen, nämligen den *kungliga järnvägsstyrelsen*, fritagits ifrån ansvarsskyldighet för djur, som dödas vid järnvägsdrift, oaktadt staten öfvertagit järnvägen ifrån ett enskildt bolag, som hade förbundit sig att hålla ett sådant effektivt stängsel. Men statens järnvägar ansågos icke skyldiga att upprätthålla dessa stängsel vid samma effektivitet som den enskilda järnvägen. Det förefinnes således här en olikhet, som bör regleras genom en lagstiftning, och jag kan för min del icke annat än uttrycka mitt beklagande af, att man lämnar detta så alldeles å sido. Det drages en järnväg genom trakter, där folk under alla tider varit vanda att ha sin betesrätt oförkränkt. Först bestämmes det tydligt, att här skall stängas i laga ordning, och några år därefter kommer järnvägsstyrelsen och dekreterar helt nonchalant, att i samma mån som det gamla stängslet upphör att gälla, skall det ersättas af ett nytt med vida mindre effektivitet. Inom den valkrets, som jag representerar, pågår för närvarande en process inför häradsrätten angående denna sak, och om jag för närvarande icke kan yrka någonting i anledning af min motion, torde denna process möjligen gifva ett uppslag, som skall komma ett lagutskott vid en blifvande riksdag att se denna sak i en annan belysning, än lagutskottet vid årets riksdag sett densamma.

Jag har intet yrkande att göra.

Herr Persson i Tällberg: Herr talman, mina herrar! För min del anser jag, att motionären bjudit mycket goda skäl för sitt yrkande, och att motionen följaktligen icke bör affärdas så lätt, som lagutskottet här har föreslagit.

Lagarna af den 12 mars 1886 och den 22 juni 1904 förplikta järnvägsägare i regel till skadestånd endast i det fall, då skadan vållas från antingen järnvägsförvaltningens eller järnvägsbetjäningens sida, för såvidt det icke gäller lapparnes renar. Nu säger utskottet, att det icke förefinnes samma skäl att tillämpa samma skadestandsregel för den bofasta befolkningen som beträffande lapparne, dels emedan det är svårt för de sistnämnde att hålla renarne i sin hand, och dels därför att renarne äro lapparnes enda inkomstkälla. För min del måste jag säga, att detta är ett mycket hårdt tal. Ty däri ligger ju dels det antagandet, att den bofasta befolkningen kan ha tillfälle att ha sina kreatur i sin hand, och dels ligger också däri, om man så vill, det påståendet, att det icke är så farligt, om den bofasta befolkningen mister ett eller annat af sina kreatur, därför att dessa kreatur icke äro den bofasta befolkningens enda inkomstkälla.

Jag anser vidare, att utskottet dragit en oriktig slutsats af det förhållandet, att när någon bestämd skyldighet i lag icke finnes för

Angående
ersättning för
betande hem-
djur, som
skadas genom
järnvägsdrift
m. m.
(Forta.)

Angående ersättning för betande hemdjur, som skadas genom järnvägsdrift m. m. (Forts.)

järnvägsägare att hålla järnvägen inhägnad, skall den hägnad, som järnvägsägare då hålla på grund af de administrativa föreskrifter, som vederbörande myndigheter lämna, anses för laggild, huru usel den än må vara. Men vi ha dock en lag, som säger, huru laggild hägnad skall vara beskaffad, och detta stadgande finnes i byggningsbalkens 5 kap. 3 §: »Gärdesgård bör stängas, tät och fast, två alnar hög och två alnar emellan hvart par stör». Nu kan man väl icke säga, att ett järnvägsstängsel, bestående af tre à fyra slanor, är »laggildt» stängsel eller stängsel, som är »tätt och fast».

Utskottet säger vidare, att den stängselskyldighet, som ålagts järnvägsägare, har till sitt förnämsta mål trafiksäkerheten. Ja, är detta antagande riktigt, så utgör detta ett skäl för oss att lagstifta uti den af motionären angifna riktningen.

Slutligen gör utskottet en antydan om, att någon större eller bättre skyldighet att hålla stängsel kanske borde åläggas järnvägsägare, men anser motionen icke gifva anledning till närmare pröfning af den frågan. Här för utskottet frågan in på ett område, som motionen icke egentligen åsyftat, nämligen stängselskyldigheten.

Motionären har däremot, såvidt jag fattat motionärens förslag, framhållit vikten och nödvändigheten utaf, att järnvägsägare måtte åläggas *ansvarspflicht* i öfverensstämmelse med hvad som gäller beträffande renar. Och hade utskottet använt sin sakkunskap till att pröfva det af motionären framlagda förslaget om denna ansvarspflicht, tror jag, att utskottet skulle hafva kommit till ett annat resultat, än hvad det nu gjort.

Då jag emellertid anser, att motionären anvisat den rätta grunden eller, om man hellre så vill, lagt den »hörnsten», hvarpå ett blifvande lagförslag i detta ämne bör byggas, skall jag, herr talman, yrka afslag å utskottets hemställan och bifall till motionen.

Herr Zetterstrand: Herr talman, mina herrar! Vi kunna väl i alla fall vara ense om, att det icke finnes skäl att tillämpa samma skadeståndsregler i afseende å skada, som tillskyndas kreatur i allmänhet, som i afseende å den skada, hvilken tillskyndas lapparnes renar. Den frågan hafva vi debatterat vid föregående riksdag och hafva varit ense därtutinnan.

Hvad beträffar den föreliggande motionen, tror jag, att lagutskottet har ägnat den en välvillig behandling. De skäl, på grund af hvilka lagutskottet icke ansett sig kunna biträda motionen, återfinnas i utlåtandet. Och till dem har jag intet att tillägga. Emellertid vill jag icke neka till, att motionen har haft och kan hafva ett visst värde därtutinnan, att genom densamma uppmärksamheten blifvit fäst vid de förhållanden, som råda i afseende å stängsel såväl vid statens som de enskilda järnvägarna. Den kan gifva anledning till, att statens järnvägsstyrelse å sin sida tager sig till vara att alltför lättvindigt minska de stängsel, som kunna förefinnas vid statens järnvägar, och kan å andra sidan, och ännu mer, gifva anledning till, att vid afsyning af enskilda järnvägar ej hvilket stängsel som helst godkännes.

Vill man emellertid åstadkomma någon rättelse i frågan, bör detta väl icke ske på den vägen, att man ökar järnvägarnas ersättnings-

skyldighet, utan i stället på den vägen, att man meddelar förändrade bestämmelser i afseende å stängselskyldigheten. Väckes motion i den riktningen, har man att taga frågan under behandling. Men oafsedt om en sådan motion väckes eller icke, så och då uppmärksamheten genom nu föreliggande motion blifvit fäst på nödvändigheten däraf, att järnvägars stängsel hållas i någorlunda tillfredsställande skick, kommer nog den frågan i alla fall att få sin lösning.

Angående ersättning för betande hemdjur, som skadas genom järnvägsdrift m. m.
(Forts.)

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Herr Persson i Tällberg: Herr talman! Jag kan mycket väl förstå, att förslaget denna gång icke kan leda till något resultat. Men jag hoppas dock, att vederbörande kommer att taga denna fråga under ompröfning. Emellertid vill jag för min del bestämdt uttrycka den meningen, att jag icke anser det önskvärdt, att frågan löses i den riktning, som angafs af den siste ärade talaren, eller genom att man skulle föreskrifva laggildt stängsel omkring järnvägar. Det skulle blifva ofantligt mycket dyrare såväl för de enskilda järnvägsägare som för statens järnvägar. Jag har därmed icke sagt, att stängselskyldigheten skulle upphöra. Men ersättningsskyldigheten för järnvägsägare bör bringas i närmare öfverensstämmelse med hvad som gäller beträffande lapparnes renar.

Herr Zetterstrand: Herr talman! Jag minns icke, om jag nämnde ordet »laggildt» stängsel, men äfven om jag nämnde det, icke trodde jag, att herr Daniel Persson skulle fatta mig så, som han gjorde.

Hvilken åsikt man än må bysa i nu förevarande fråga, lärer väl icke ändå från någon sida kunna göras gällande, att sådana stängsel, som på vissa ställen användas vid järnvägarna, och som bestå af endast en slana och för öfrigt af stältråd, få anses vara af tillfyllestgörande beskaffenhet. Dylika stängsel lämna ju uppenbarligen icke det ringaste skydd.

Med de stängsel, på hvilka jag syftade, menade jag för öfrigt endast sådana stängsel, som verkligen kunna freda gent emot större djur. Att de jämväl skulle freda gent emot smådjur, har jag icke afsett.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats afslutad samt herr talmannen framställt propositioner på de därunder gjorda yrkandena, biföll kammaren utskottets hemställan.

§ 9.

Härefter föredrogs och godkändes lagutskottets utlåtande n:o 12, i anledning af väckt motion om ändring af 103 § skiftesstadgan.

§ 10.

Efter föredragning vidare af konstitutionsutskottets utlåtande n:o 1, i anledning af väckt motion om tillägg till § 7 riksdagsordningen, begärdes ordet af motionären,

Herr Jönsson i Yngsjö, som yttrade: Herr talman, mina herrar! Då konstitutionsutskottet icke behagat biträda min motion, tager jag mig friheten att uttala protest mot det beslut, hvartill utskottet kommit.

Det är utaf sparsamhetsskäl, som jag väckt motionen. Jag tycker, att tiden är inne äfven för de olika länen inom vårt land att spara, där sparas kan. Konstitutionsutskottet har visst upplyst i sin motivering, att under 39 år endast 28 urtima landsting blifvit hållna. Låt så vara. Vi hafva dock i år redan tvenne fall, där urtima landsting komma att äga rum, nämligen i Södermanlands och Värmlands län. Hvad må hindra, att jämväl flera dylika kunna blifva hållna under detta och påföljande år? Och i så fall blir det naturligtvis ändå mycket mera kännbart för dessa län.

Då emellertid konstitutionsutskottet enhälligt afstyrkt min motion, är det naturligen klart, att frågan denna gång faller, men jag hoppas, att den faller framåt.

Herr talman! Jag skall icke heller göra något yrkande.

Vidare anfördes ej. Utskottets hemställan bifölls.

§ 11.

Statsutskottets härefter föredragna utlåtande n:o 2, afseende regeringen af utgifterna under riksstatens första hufvudtitel, innefattande anslagen till kungl. hof- och slottsstaterna, blef af kammaren godkändt.

§ 12.

Vidare föredrogs statsutskottets utlåtande n:o 3, angående regeringen af utgifterna under riksstatens andra hufvudtitel, innefattande anslagen till justitiedepartementet.

Punkten 1.

Utskottets hemställan bifölls.

Punkterna 2 och 3.

Lades till handlingarna.

Punkterna 4—10.

Hvad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 11.

Lades till handlingarna.

Punkterna 12—17.

Hvad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 18.

Lades till handlingarna.

Punkten 19.

Utskottets hemställan bifölls.

§ 13.

Till afgörande förelåg häruppå statsutskottets utlåtande n:o 4, angående regleringen af utgifterna under riksstatens tredje hufvudtitel, innefattande anslagen till utrikesdepartementet.

Punkterna 1—3.

Hvad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 4.

Lades till handlingarna.

Punkterna 5—8.

Hvad utskottet hemställt bifölls.

§ 14.

Å föredragningslistan fanns vidare upptaget statsutskottets utlåtande n:o 17, i anledning af Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag för statens järnvägar.

Efter föredragning af *punkten 1*, angående nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar, lämnades på begäran ordet till

Herr Centerwall, som yttrade: Herr talman! Jag har icke något yrkande att göra med afseende på den föredragna punkten. Men hade vi engelska parlamentariska seder, skulle jag tillåtit mig yrka ett litet afdrag af hundra kronor eller så vid pass, för att därmed gifva ett uttryck åt det starka missnöje, som råder i min ort gentemot järnvägsstyrelsen. Ett dylikt yrkande skulle naturligtvis icke leda till något resultat, men i alla fall vore det en liten opinionsyttring. I realiteten åter skulle jag snarare vilja föreslå en *ökning* af det ifrågasvarande anslaget, ty jag tycker icke, att järnvägsstyrelsen begär för mycket, men väl tycker jag, att den i ett speciellt fall begärt för litet. Den kunde nämligen mycket väl hafva begärt en summa för tillbyggnad af stationshuset vid Kilafors.

Saken är den, att genom sydöstra Hälsingland går en sekundär statsbana från Kilafors till Stugsund, och öfver det sätt, hvarpå driften är anordnad på denna statsbana, det sätt, hvarpå samtrafiken med den

stora hufvudbanan tillgår, och det sätt, hvarpå staten sörjer för bekvämligheterna vid ändstationen Kilafors, däröfver hafva vi i vår ort åtskilligt att klaga. Jag vet, att framställning ingått till distriktsstyrelsen och förmodligen äfven till järnvägsstyrelsen, att åtminstone så mycken lättnad skulle beredas trafikanter från sydöstra Hälsingland, att man erhöle ordentliga väntrum vid Kilafors. Om man nu reser från Söderhamn vid sex-tiden för att taga nattåget, kommer man till Kilafors något före klockan nio och sedan får man vänta där till 2,43 på morgonen nu. Visserligen finnes ett hotell på platsen, men det egendomliga med det hotellet är, att man ibland icke slipper in där och det är för öfrigt ganska dyrt att bo där. Då återstår stundom intet annat än att sätta sig i väntrummet, som staten består. Detta är för litet redan om dagarna, särskildt då det regnar och mycket folk kommer in, hvarigenom en högst otreflig atmosfär uppstår. Huru mycket mera skall då icke detta vara förhållandet på nätterna — i synnerhet som ifrågavarande väntrum, ehuru afsedt endast för andra klassens passagerare, äfven tages i anspråk af resande i tredje klassen. Detta gör, att nattresorna från dessa trakter äro något af det otrefligaste, en människa kan företaga sig.

Låt oss därjämte litet närmare tillse, huru kommunikationerna på banan Kilafors—Stugsund äro ordnade. Vi få åka i gamla, utrangerade vagnar, som ibland äro hela, ibland trasiga. Belysningen — stearindankar i stället för gas eller elektricitet såsom på andra ställen. Vi ha många gånger hos vederbörande förgäfvets anhållit om en boggiévagn, om också en af de äldsta. Därpå har svarats, att det icke går, ty man skall ha gas i boggiévagnar, och man har svårt att transportera gas till Kilafors, där det icke finnes något gasverk. Vi ha då frågat, om man icke kunde använda elektrisk belysning, ty de — ackumulatörer — äro icke så dyra att använda. Man har svarat — visserligen icke officiellt, men svaret är i alla händelser gifvet —: »då skulle ju ni åka 'schanstilar' på en sekundär bana än på hufvudbanan». Är detta något giltigt skäl?

Vidare äro tågförbindelserna i öfrigt mellan Stugsund och Kilafors anordnade på föga lämpligt sätt. Afståndet mellan Söderhamns centralstation och Kilafors är omkring 30 kilometer. För att tillryggelägga denna sträcka, behöfver ett godståg cirka tre timmar — detta säger jag mindre om — men ett blandadt tåg en timme och tjugu eller trettio minuter. Detta är alldeles orimligt och beror på förhållanden, som torde kunna rättas.

Är det nu riktigt att behandla en af Sveriges folkrikaste landsdelar på detta sätt? Hvaraf kommer sådant och mycket annat dylikt? Jo, däraf, att järnvägsstyrelsen allt mer och mer byråkratiseras, blir en juridisk myndighet, inför hvilken icke ens distriktsstyrelserna vinna tillräckligt gehör. Jag vet, hvad jag säger; jag har själf hört det af personer, som tillhört eller tillhöra distriktsstyrelse. Under sådana omständigheter är det icke värdt att göra någon framställning till järnvägsstyrelsen och icke heller till civildepartementet, som är så oerhördt öfverhopadt af ärenden. Det skulle icke tjäna mycket till. Och kanske, när det gäller lokalfrågor, det icke heller tjänar till mycket att frambära sina klagomål i Riksdagen. Men det är nu gjort, och

jag hoppas, att mina ord må genljuda så pass starkt, att järnvägsstyrelsen icke längre kan afspisa oss med det svar, som den har till hands, när alla andra möjligheter äro uttömda, att saken är under utredning, d. v. s. bordlagd för en oöfverskådlig framtid.

Jag har, som sagdt, intet yrkande.

Häruti instämde herr *Sundström*.

Vidare anfördes ej. Hvad utskottet hemställt bifölls.

Punkterna 2—4.

Hvad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 5.

Kungl. Maj:t hade föreslagit Riksdagen att till fortsättning af statsbanan från Göteborg till Skee för år 1906 anvisa 1,670,000 kronor,

*Angående
fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.*

Utskottet hemställde, att Kungl. Maj:ts förevarande framställning måtte på det sätt bifallas, att Riksdagen, till fortsättning af statsbanan från Göteborg till Skee, för år 1906 anvisade 1,475,600 kronor.

Sedan utskottets hemställan blifvit uppläst, yttrade:

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet Westring: Herr talman, mina herrar! Ehuru jag i föreliggande fråga icke har mycket att tillägga till hvad jag anført vid föredragning af den kungl. propositionen, skall jag dock an hålla att med anledning af hvad utskottet yttrat få tillägga några ord.

Skiljaktigheten mellan Kungl. Maj:ts förslag och utskottets består däruti, att utskottet på det föreslagna anslaget afprutat 194,400 kronor. Och detta har sin grund däruti, att utskottet ansett, att en bro, som skulle byggas öfver Göta älf strax ofvanför Göteborg, skulle byggas med mindre dimensioner, än Kungl. Maj:t tänkt sig. Kungl. Maj:t har ansett, att bron borde byggas på det sätt, att vattendjupet i farleden vid bron skulle kunna blifva 6 meter, och anledningen härtill är, att det föreligger ett förslag att ombygga Trollhätte kanal till detta djup.

Att nu denna farled behöfver ombyggas, därom finnas knappast stridiga meningar, men däremot äro visserligen meningarna delade om dimensionerna på denna kanal. Jag vill emellertid fästa uppmärksamheten därpå, att detta förslag att bygga kanalen till ett djup af 6 meter icke är något löst hugskott. Det har tillkommit efter en grundlig utredning och upprättats af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som dock därvid framställt alternativa förslag om 4 och 5 meters djup. Öfver detta förslag hafva åtskilliga myndigheter äfvensom korporationer och enskilda trafikanter yttrat sig, hvarvid olika meningar uttalats angående dimensionerna. Från flera håll har ett djup af 4 meter ansetts tillräckligt, men från andra håll, särskildt från Värmland, har med synnerlig kraft den åsikt gjort sig gällande, att anordningar, som

Angående
fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)

äro af bestående art, såsom slussar och dylikt, borde byggas med 6 meters djup, under det att till en början upprensningen af kanalen icke behöfde göras lika djup, utan endast 4 meter. Nu är det visserligen sant, såsom jag äfven anfört till statsrådsprotokollet, att det förefaller mig ganska tvifvelaktigt, huruvida man bör besluta sig för att bygga kanalen med det större djupet, men *den* frågan är nu icke färdig att lösas. Till en början sammanhänger hela denna byggnadsfråga med det sätt, hvarpå man skall uttaga vattenkraft ur Trollhättefallen, och för öfrigt hafva nästan samtliga myndigheter ansett, att ytterligare utredning i frågan är af behovet påkallad. Vid dessa förhållanden synes det vara alldeles för tidigt att, såsom utskottet nu gör, i detta frågans skede förklara, att kanalen icke bör byggas med större djup än 4 meter.

Såsom jag antydde, är den utredning, som af Kungl. Maj:t föranstaltats, ännu icke afslutad, och Riksdagen har icke fått handlingarna rörande denna utredning sig förelagda. Jag tror således, att det är stridande mot hvad eljest brukar vara fallet, att i ärendets så beskaffade skick Riksdagen nu gör ett bestämdt uttalande, huru kanalen bör byggas.

Om det emellertid är så, att det får anses ovisst, hvilka dimensioner kanalen bör få, då synes mig klokheten bjuda, att man icke bygger denna bro så, att kanalen icke kan utvidgas utöfver 4 meter. Det gäller ett belopp af icke fullt 200,000 kronor; men skulle man komma att besluta sig för att bygga kanalen med det större djupet, så måste bron i sin helhet ombyggas och förläggas på ett annat ställe, hvilket skulle medföra, att järnvägssträckningen äfven måste läggas på ett annat ställe, och i sådant fall komma mångdubbla kostnader att uppstå.

Vidare har utskottet ansett, att man borde kunna förvänta bidrag från Göteborgs stad, då bron byggande med 6 meters segeldjup borde medföra fördelar för stadens hamn, som då kunde sättas i förbindelse med området närmast ofvanför denna bro. Detta låter mycket väl säga sig, men det råder nog olika meningar om, huruvida Göteborgs stad har förmån af att få kanalen större eller mindre. Det finnes nog en ganska utpräglad mening därom, att det är fördelaktigare för Göteborg, om kanalen *icke* bygges med det större djupet. I hvarje fall vill jag fästa uppmärksamheten därpå, att det ju icke är fråga om att till förmån för Göteborgs stad verkställa en upprensning af denna segelled, utan frågan gäller, att staten skall bygga en järnvägsbro, som genom sin konstruktion omedelbart medför vissa följder för segelleden. Genom att staten lägger denna bro på det ena eller andra sättet bibehålles eller borttages möjligheten att i framtiden utvidga segelleden till ett större djup. Under sådana förhållanden torde det icke vara obilligt, att staten tillser, att den vid den anläggning, som den skall utföra för ifrågavarande järnväg, icke förhindrar segelledens anordnande till möjligen erforderligt djup.

Herr Thorsson: Herr talman, mina herrar! Jag har begärt ordet i denna fråga för att erinra om en sak, som jag anser böra framhållas vid behandlingen af det föreliggande anslaget till järnvägsbyggnad.

Man har här i Sverige länge praktiserat den metoden, att vid statens arbeten dessa utlämnats till *generalentreprenörer*, hvilka sedan i sin tur utlämnat detta till s. k. *underentreprenörer*; detta användande af mellanhänder har onödigt fördyrat järnvägsbyggandet utan att arbetarne därigenom tillförsäkrats någon ökning i sina knappa inkomster. Särskildt i nu föreliggande fall har användts detta fördärfliiga entreprenadsystem.

Angående
fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)

Arbetarne begärde genom en deputation år 1902 hos dåvarande chefen för kungl. järnvägsstyrelsen en förändring i detta system, och denne lofvade, såvidt jag har mig bekant, att förändring skulle ske och att man skulle taga nödig hänsyn till arbetarnes intressen. Detta var icke endast ur den synpunkten, att man på något sätt ville tillgodose arbetarnes möjliga anspråk att förtjäna så mycket som möjligt, utan man ville därigenom äfven borttaga en ditills många gånger förekommande olägenhet, att dessa mellanhänder icke aflönade fullt rättvist och enligt de mellan dem och arbetarne uppgjorda bestämmelser. Emellertid, sedan man hade lofvat detta och, såvidt jag känner, också börjat praktisera det genom att direkt till arbetslag utlämna arbete åt förmän, som valts af arbetslagen och godkänts af järnvägsstyrelsen, har man sedermera så småningom börjat att åter införa den gamla principen att öfverföra arbetarnes aflönande från dessa direkta arbetslag till nya mellanhänder dels i form af bolag, som uppstått såsom entreprenörer, och dels i form af andra entreprenörer. Särskildt vill jag här betona, att samtidigt med att man öfverlätit en del arbeten åt privata entreprenörer på detta sätt, har man öfverlätit lika vidtomfattande arbeten till arbetslag, och jag för min del hyser den uppfattning, att det bästa förhållande kommer att råda mellan arbetare och arbetsgivare, om staten i största möjliga utsträckning uppträder genom sina organ såsom arbetsledare och icke öfverlåter sina arbeten åt mellanhänder, hvilka i sin mån naturligtvis skola hafva någon viss extra förtjänst för ledningen af arbetet. Det förefaller mig, som om man i detta fall skulle underkänna de personers intelligens, som stå till statens förfogande, och betvifla statens ingenjörers förmåga att leda de af staten igångsatta arbeten.

Jag har känt mig manad att säga dessa ord, emedan detta är en fråga af så vidtgående betydelse och en sak, som kan framkalla och har framkallat en nu pågående konflikt mellan arbetarne och statens entreprenörer, som jag tror icke bidrager till att minska, utan snarare öka statens kostnader vid ifrågavarande järnvägsbyggnad.

Herr Jansson i Edsbäcken: Herr talman, mina herrar! Ehuru jag icke hyser den ringaste förhoppning, att någon ändring skall kunna åstadkommas i det förslag, som utskottet gjort i förevarande punkt, har jag dock i alla fall velat få till protokollet antecknad, att jag för min del icke kan biträda detta utskottets förslag.

Jag anser det nämligen vara af största vikt, att vi inom en snar framtid få Trollhätte kanal ombyggd, så att man genom denna kanal kan gå upp till Vänern äfven med djupgående fartyg. Om vi emellertid nu antaga utskottets förslag, stänga vi utsiktarna för en sådan ombyggnads lyckliga genomförande. Följden af ett sådant beslut skulle

Angående
fortsättning
af slottsbanan
från Göteborg
till Skee.

(Forts.)

blifva den, att när man till äfventyrs i en framtid vill ombygga kanalen på ett sådant sätt, att den må kunna trafikeras jämväl af djupgående fartyg, blir kostnaden för anläggande af ny bro afsevärdt större, än om man redan nu beslutar sig för att öka anslaget till brons ombyggnad med dessa 194,000 kronor och med ens får en bro, som är användbar, äfven sedan kanalen blifvit ombyggd.

Alla de myndigheter, korporationer och enskilda, som hörts i denna fråga, ha ju samstämmigt förklarat, att det är ett nödvändigt villkor för järnhandteringen, synnerligast för den värmländska, att Trollhätte kanal blir ombyggd på sådant sätt, att djupgående fartyg kunna gå fram där. Särskildt på senaste tiden har mycket kraftigt fordringar framställts på vidgade och förbättrade kommunikationer utefter Göta älf upp till Vänerns hamnar. Bland dem, som sålunda uttalat sig, är äfven det stora Uddeholmsbolaget, hvars yttrande i frågan finnes återgifvet i den kungl. propositionen.

Nu säger utskottet, att det närmast ligger i Göteborgs stads enskilda intresse, att bron bygges på det sätt, som myndigheterna förordnat. Det heter härom i utskottets motivering: »Det synes dock, som om fördelen häraf i främsta rummet skulle komma Göteborgs stad till godo, hvarvid särskildt må erinras, att staden omedelbart ofvanför bron äger icke mindre än 6,000 meter kaj och plats för kaj». Jag kan då nämna, att de värmländska järnbruken redan under innevarande år komma att använda 24,000 ton järnmalm ifrån öfre Norrbottens malmfält, och all denna malm måste forslas ifrån Kiruna öfver Narvik till Göteborg och därifrån på järnväg upp till bergslagen. Man kan tänka sig, hvilka oerhörda fraktkostnader dessa malmtransporter draga, och det redan nu, omedelbart efter det att malmbrytningen där uppe begynt. Och än ansenligare måste dessa kostnader blifva inom den närmaste framtiden, då den malmkvantitet, som på den af mig nu nämnda leden behöfver fraktas, säkerligen kommer att fördubblas, ja, kanske mångdubblas, allteftersom malmtillgången i bergslagen aftager.

Jag kan naturligtvis icke gentemot ett enhälligt statsutskott framställa något yrkande, men jag har i alla fall velat gifva till känna, att jag anser det vara mycket oklokt att spara på den summa, som det här gäller, då därigenom ett viktigt företags lyckliga utförande riskeras.

På den tiden, då järnvägar först började byggas i vårt land, tänkte troligtvis ingen på, att vissa sträckor af dessa inom en nära liggande framtid måste göras dubbelspåriga, men om någon då hade framkommit med ett förslag att på dessa sträckor grundlägga järnvägsbroarna med tagen hänsyn till framtida behof af dubbelspår, så skulle helt visst detta varit ett uttryck af sparsamhet och klokhet. Ingen lär kunna bestrida, att icke rätt afsevärda summor på så sätt nu och framdeles kunnat inbesparas. Jag tror, att ett liknande förhållande äger rum i nu förevarande fall och att det sålunda är mycket oklokt att spara på detta belopp, 194,000 kronor, och på samma gång stänga utsikterna för att Trollhätte kanal skall kunna ombyggas på ett sådant sätt, att man kan gå fram där med djupgående fartyg.

Jag har, som sagdt, herr talman, icke för närvarande något yrkande att göra, men kanhända någon annan talare under den fortsatta

behandlingen af frågan kommer att framställa ett yrkande i den af mig önskade riktningen, och i sådant fall kommer jag naturligtvis att förena mig med honom och instämma i detsamma.

*Angående
fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

Herr Elowson: Herr talman! I det anslag, som till fortsättning af bohuslänska längdbanan nu föreligger till Riksdagens pröfning, ingår en ansenlig summa för byggande af en bro öfver Göta älf. Frågan koncentrerar sig hufvudsakligen om det djup, som segelrännan under bron bör hafva.

Då järnvägsstyrelsen år 1896 upprättade förslag och kostnadsberäkningar för byggande af järnvägen från Göteborg till Skee, på grund af hvilka beräkningar Riksdagen sedan beslöt banans anläggning, hade järnvägsstyrelsen helt naturligt ingen anledning att för sin del ingå i någon särskild pröfning om det djup, som borde finnas under bron i segelrännan. Men 6 år därefter eller 1902 inkom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till Kungl. Maj:t med ett förslag, gående därpå ut att Trollhätte kanal borde i sin helhet ombyggas. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordade, att, med afseende å den i en framtid beräknade trafiken, kanalen borde byggas till ett djup af 6 meter. Rörande detta förslag hafva nu myndigheter och enskilda personer på offentliga möten inför Konungens befallningshafvande haft tillfälle att yttra sig, och olika meningar hafva där uttalats. Å ena sidan har det ansetts, att anordnandet af segelleden mellan Vänern och Kattegat till det djup och det omfång, att oceanångare af 3,000 à 4,000 tons dräktighet kunde genom Göta älf komma upp på Vänern, skulle ofantligt bidraga till industriens, jordbrukets och öfriga näringars förbättrande i de delar af landet, som omgifva Vänern. Å andra sidan har man haft den meningen, att en fördjupning af kanalen vore skadlig, och mellan dessa båda yttersta gränser finnas flera olika meningar.

Nu har man inom statsutskottet bestämt sig för ett djup af 4 meter. Den meningen, som går ut på att segelrännan skall hafva nämnda djup, låter hänföra sig till två väsentligt olika grupper. Den ena af dessa representerar tvifvelsutan, så att säga, ett afslag; den vill icke ha till stånd någon egentlig förbättring af Trollhätte kanal och segelleden på Göta älf, utan anser det bästa vara, att, på det stora hela taget, de förhållanden, som för närvarande råda i detta fall, finge fortfara. Den andra gruppen af dem, som uttala sig för nyssnämnda djup, gör, mina herrar, ett väsentligt tillägg. Enligt dess åsikt är nog under den närmaste framtiden ett djup af 4 meter tillräckligt, och därför bör man inskränka sig till detta djup på de sträckor af älfven, där denna flyter fram med ringa hastighet och där man kan muddra lika bra om några år som nu, men i fråga om slusströsklar och bergsprängningar bör man — enligt den ifrågavarande gruppens mening — icke stanna vid ett djup af 4 meter, utan nu genast aptera dessa för ett kanaldjup af 6 meter, hvilket torde vara det djup, som kanalen inom en framtid — kanske icke så afägsen — skall erhålla.

Hvad skulle man i själfva verket vinna genom att muddra upp älfven och sjön Vänern, där så behöfdes, till ett djup af 6 meter? Jo, man skulle, kort sagdt, vinna det, att hafsångare kunde passera älfven och befara den ofvanför liggande sjön, hvarigenom kronans

Angående
fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)

egendomar vid Trollhättan och alla Vänerns hamnar skulle — om jag får begagna ett bildligt uttryck — flyttas ned till hafvet. I stället för att man, såsom nu är fallet, måste i Göteborg omlasta de industri-alster, som komma dit med kanalångarne på Göta älf, skulle man då i resp. hamnar vid Vänern och speciellt vid kronans egendomar i Trollhättan kunna lasta dessa alster direkt på oceanångare, som sedan kunde gå öfver världshafven till sina destinationsorter i främmande länder.

Det säges nu i utskottets betänkande, att ett djup af 4 meter skulle tillåta ångare å 1,200 tons dräktighet att passera kanalen upp till Vänern. Men, mina herrar, en ångare å 1,200 tons dräktighet kan icke med fördel passera hafvet. Det är nog möjligt att i sådant fall lasta en dylik ångare med plank, men att lasta den med järn, vore allt för riskabelt.

Ett behof af större djup i kanalen än det nuvarande har redan börjat göra sig gällande. På värländska bruk började man för några år sedan att på prof använda malm, som från Kiruna förts till Narvik. Sedan har sådan malm vid åtskilliga tillfällen fraktats till dessa bruk och då alltid gått öfver Göteborg, där den måst omlastas på mindre ångare, destinerade till Kristinehamn, hvarifrån malmen vidare befordrats till bestämmelseorterna. Enligt hvad jag hört uppgifvas, kommer äfven under innevarande år en dylik sändning att äga rum, då de med malmen anställda profven utfallit mycket fördelaktigt. Jag har hört olika siffror i detta fall, men jag tror, att under år 1905 skall från Narvik till Vänerns hamnar fraktas 24,000 ton järnmalm. Skulle man då för denna frakt använda lastångare å 1,200 tons dräktighet, skulle inalles erfordras 20 resor för en sådan ångare. Men, mina herrar, jag vill fästa uppmärksamheten på en annan sak. En ångare å 1,200 tons dräktighet och med last af järnmalm kan icke utan stor risk passera det stormiga hafvet utanför Norges kuster. Jag tror icke, att det är rådligt att skicka till hafs en ångare, lastad med järn, under 3,000 eller 4,000 tons dräktighet.

Hvad den meningen beträffar, som håller före, att för de närmaste åren skulle ett djup i kanalen af 4 meter kunna vara tillräckligt, men att däremot slussportar och bergsprängningar böra anpassas för ett djup af 6 meter med hänsyn till en framdeles skeende ombyggnad af hela kanalen till sistnämnda djup, så har utskottet icke velat fästa afseende vid denna mening, utan föreslagit Riksdagen att redan i denna stund lägga ett hinder i vägen för Göta älfs uppuddring till ett djup af 6 meter, därigenom att den nu ifrågavarande bron skulle byggas för ett vattendjup af endast 4 meter. Att emellertid segelrännan under bron göres 6 meter djup, torde vara af lika stor betydelse som att anlägga slusströsklar och utföra bergsprängningar till nämnda djup.

Det omnämnes i utskottets nu förevarande utlåtande å sid. 35, hurusom Kungl. Maj:t funnit för godt att lämna stadsfullmäktige i Göteborg tillfälle att yttra sig om, i hvad mån de vore villiga att bidraga till kostnaden för den nu ifrågavarande järnvägsbrons uppförande, för den händelse segelrännan under bron gjordes 6 meter djup, och — såsom vi finna af utlåtandet — ha Göteborgs stadsfullmäktige därpå

svarat att, »äfvén om Göteborgs stad kunde hafva fördel däraf, att bron öfver Göta älf byggdes för större vattendjup än det af järnvägsstyrelsen föreslagna, stadsfullmäktige dock, med hänsyn till den ojämförligt större fördel, som för landet i dess helhet och särskildt dess industri stode att vinna, därest trafiken i Göta älf ej försvårades för större sjögående fartyg, icke funne anledning för staden att bidraga till de med brons byggande på större djup förenade högre kostnader.» Detta svar från Göteborgs stadsfullmäktige synes mig vara fullt korrekt. Därigenom att segelrännan i Göta älf göres djupare, vinna hamnarna vid denna farled och särskildt kronans egendommar vid Trollhättan väsentliga fördelar, och det förefaller mig därför vara alldeles i sin ordning, att Göteborgs stadsfullmäktige icke vilja bidraga något till kostnaden för den nu ifrågavarande brobyggnaden, utan i stället hänvisa till, att denna brobyggnad är en allmän angelägenhet och att den följaktligen bör bekostas med allmänna medel.

Kammaren kan ju icke ingå i något slags pröfning af, huruvida väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag af år 1902 är lämpligt eller icke, ty, så vidt jag vet, har icke detta förslag blifvit framlagdt för Riksdagen. Kammaren skulle sålunda nu gå att fatta beslut i denna fråga endast på grund af den framställning, som statsutskottet här gjort; låt vara att statsutskottets ledamöter möjligen satt sig in i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, men därvid kommit till det resultat, att hvad nämnda styrelse förordar, nämligen en betydlig fördjupning af kanalen, icke bör komma till stånd.

Statsutskottet anför emellertid för sin mening ett synnerligen svagt skäl. Å sid. 40 i nu förevarande utlåtande säger nämligen utskottet följande: »men då Göteborgs stadsfullmäktige förklarar sig icke vilja bidraga till de med brons byggande till större djup förenade kostnader, synes frågan om större djup än 4 meter böra förfalla.» Då det väl här i alla fall är fråga om att förbättra villkoren för industrien och odlingen inom det stora område, som ligger omkring Vänern, bör väl icke denna fråga göras beroende däraf, huruvida Göteborgs stadsfullmäktige vilja bidraga något eller ej till kostnaderna för fördjupningen af segelrännan under bron. Det är, synes det mig, ett statsändamål, hvarom här är fråga.

Nu kunde det ju ha varit önskligt, om kammaren fått tillfälle att pröfva väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, men detta torde af åtskilliga skäl icke ha varit möjligt. Regeringen har kanske för sin del icke hunnit med den slutliga granskningen däraf.

Man skulle nu här kunna tänka sig tre möjligheter. Den ena af dessa vore att afslå så väl Kungl. Maj:ts proposition som statsutskottets hemställan och anmoda regeringen att inkomma med ett motiveradt förslag till kanalens ombyggnad, så att Riksdagen finge ingå i pröfning däraf, men den utvägen tror jag icke kan rekommenderas, ty det torde icke vara lämpligt att längre uppskjuta byggandet af den för järnvägens framdragande nödiga bron öfver Göta älf. De båda andra möjligheterna vore naturligtvis att bifalla endera af de föreliggande framställningarna. Ett bifall till statsutskottets förslag synes mig vara det minst tilltalande af allt, som vi här kunna inlåta oss på. Ty om Riksdagen efter någon tid skulle finna skäligt att godkänna det förslag

*Angående
fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

Angående
fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)

till ombyggnad af Trollhätte kanal, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagt och hvilket går ut därpå, att segelrännan i ofta nämnda farled måtte anläggas och uppmuddras till ett djup af 6 meter, så möter, därest vi bifalla statsutskottets nu föreliggande förslag, ett hinder för denna plans lyckliga genomförande uti den järnvägsbro, om hvars byggande vid mynningen af Göta älf vi här skola besluta.

För regleringen af sjöfarten reser man ett stort hinder i och med denna järnvägsbro vid mynningen af Göta älf. Man har, så att säga, satt ett lås för den stora pulsåder, som förmedlar trafiken till och från Sveriges största sjö; och det hindret kan sedan i framtiden icke undanröjas på annat sätt, än att Riksdagen, om kanalen skall byggas till ett djup af 6 meter, får bygga en ny järnvägsbro och å ömse sidor om älven förändra vissa sträckor af själfva järnvägen samt därefter riva ned den gamla bron.

Det belopp, som nu Kungl. Maj:t begär, är 194,400 kronor högre, än det utskottet föreslagit. Men för det högre beloppet kan bron byggas för ett vattendjup af 6 meter, hvarigenom intet hinder lägges i vägen för en eventuell ombyggnad af kanalen till samma djup. Man skulle således nu betala, så att säga, en premie af något mindre än 200,000 kronor för att skaffa sig tid att pröfva, huruvida det kan vara lämpligt och ändamålsenligt att bygga kanalen med ett djup af 6 meter. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens kostnadsförslag går — om jag minnes rätt — till ett belopp af 32 millioner kronor för alltsammans. Den omnämnda premien skulle således icke gå till mer än omkring 0,6 procent af hela ombyggnadskostnaden, och under sådana förhållanden synes det mig, att Andra Kammaren i öfverensstämmelse med den klokhet och besinning, som här brukar göra sig gällande, icke nu bör fatta ett beslut, hvarigenom ett hinder lägges i vägen för lösningen af kanalfrågan, utan i stället bör taga Kungl. Maj:ts förslag, så att Riksdagen får tillfälle att efter fulländad utredning i lugn framdeles pröfva frågan om Trollhätte kanals ombyggnad.

Herr talman, på grund af hvad jag nu anfört, tillåter jag mig således yrka: att *Andra Kammaren ville besluta att, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande framställning och med afslag å utskottets hemställan i denna punkt, för sin del anvisa, till fortsättning af statsbanan från Göteborg till Skee, 1,670,000 kronor för år 1906.* Såsom herrarne finna, är skillnaden mellan de af Kungl. Maj:t och utskottet föreslagna beloppen 194,400 kronor, och genom utbetalning af detta belopp kan Riksdagen, som sagdt, få tillfälle att, då tid blir, i lugn och ro pröfva den stora frågan om kanalens ombyggnad, fritt för sig.

I detta anförande instämde herrar *Jansson* i Krakerud, *Nordström* i Höglunda, *Gustafsson* i Sjögesta, *Ström* i Transtrand, *Sandin*, *Jansson* i Edsbäcken, *Anderson* i Hasselbol, *Collvin*, *Nydal*, *Olofsson*, *Ekman*, *Räf*, *Burén*, *Natt och Dag*, *Akerlund*, *Zetterstrand*, *Ljunggren* och *Carlheim-Gyllensköld*.

Herr vice talmannen: I det anslag å 1,670,000 kronor, som Kungl. Maj:t nu begär för fortsättning af statsbanan från Göteborg till

Skee, ingår ett belopp af 734,400 kronor för en brobyggnad öfver Göta älf i närheten af Göteborg. Statsutskottet har ansett, att denna brobyggnad kunde göras billigare, beroende därpå att statsutskottet utgått från den förutsättningen, att vattendjupet under bron kunde vara mindre än Kungl. Maj:t föreslagit. Såsom vi finna, har Kungl. Maj:t föreslagit ett vattendjup af 6 meter under de mellersta spannen och ett mindre djup under sidospannen. Vid behandling af denna brobyggnadsfråga inom utskottet har man trott det vara riktigast att pröfva den icke ensamt i och för sig, utan tillsammans med frågan om en eventuell ombyggnad af Trollhätte kanal, och för detta ändamål har man gått till de handlingar, som i sistnämnda afseende äro tillgängliga. Af dessa handlingar har statsutskottet tyckt sig med bestämdhet finna, att, om en gång Trollhätte kanal kommer att ombyggas, det förefinnes bra liten sannolikhet för, att denna ombyggnad kommer att ske till ett djup af 6 meter. I det betänkande, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen afgifvit rörande kanalens ombyggnad, anföres, att kostnaden för en 6 meter djup kanal skulle uppgå till 31,2 millioner kronor, för en 5 meter djup kanal till 26,4 millioner kronor och för en 4 meter djup kanal till 23,4 millioner kronor. Första anläggningskostnaden, säger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, skulle för en 6 meter djup kanal kunna nedbringas med 3,69 millioner kronor, om muddringsarbetet i älven till en början endast utfördes till ett djup af 4 meter, under det att slussar med tillbehör och bergsprängningar i farleden utföras till det större djupet. De kostnadsbelopp, det här gäller, torde emellertid vara så betydande, att man väl har all anledning att något betvifla, att Riksdagen besluter sig för det allra största beloppet, som här är ifrågasatt vid en eventuell ombyggnad. Jag skall nu be att få anföra några andra skäl, hvarför jag i likhet med utskottet tror, att 4-metersdjupet för en eventuell ombyggnad af Trollhätte kanal är det enda rätta och det vid hvilket man till sist torde komma att stanna.

Först och främst blir anläggningskostnaden för kanalens ombyggnad till ett djup af 4 meter omkring 8 millioner kronor lägre än för ett djup af 6 meter. Vidare måste naturligtvis drift- och underhållskostnaderna blifva mycket lägre med det mindre djupet än med det större. Hamnanläggningar och upprensningar af farleden i Väneren lära väl också blifva betydligt billigare med ett 4-metersdjup i kanalen än med ett 6-metersdjup. Enligt öfverstelöjtnant Laurells utredning skulle kostnaden för endast muddring, sprängning och vägbrytare vid Vänerens hamnar uppgå till mer än 3 millioner kronor; och häri är dock icke inberäknadt kostnaden för kajer, lösen för jordområden m. m., och för öfrigt skulle endast en del af dessa hamnar kunna för denna stora kostnad få ett djup af 6 meter. Vidare skulle kostnaderna för arbetena i själfva Väneren för att möjliggöra framförandet af fartyg, som motsvara 6 meters djup, gifvetvis blifva bra mycket större, än om man håller sig till endast 4 meters djup. Navigeringen i kanalen och slussarne skulle blifvit betydligt mindre svår för 4 meter djupgående fartyg än för 6 meter djupgående. 4 meter djupgående fartyg lära kunna lasta omkring 1,200 ton, 5 meter djupgående 2,400 ton och 6 meter djupgående 4,100 ton. Nu må man väl kunna sätta i fråga —

*Angående
fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

Angående
fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)

gentemot hvad som uppgifvits af en talare här i dag —, huruvida icke fartyg, som lasta ända till 1,200 ton, skulle kunna få anses vara tillräckliga för Vänerens trafik ut till hafvet. För det allmänna skulle det vidare vara af den största betydelse, att kanalafgifterna blefve så låga som möjligt. Att de skulle blifva högre, om man måste underkasta sig den större kostnad, som ett djup å 6 meter kräfver, än om man endast har att tänka på den rimligare kostnad, som ett djup å 4 meter betingar, det torde väl ligga i öppen dag. Huru vi än tänka oss Trollhätte kanals ombyggnad, såsom nära förestående eller först långt fram i tiden, ett kunna vi väl gå ut ifrån som alldeles visst, nämligen att staten måste beräkna någon ränta, om än låg sådan, på det kapital, som lägges ned på denna ombyggnad, och någon ersättning — jag skulle vilja säga full ersättning — för driftkostnader och underhåll. Det är ju alldeles påtagligt, att, om djupet göres större, blifva icke blott ombyggnadskostnaderna, utan äfven underhållskostnaderna och driftkostnaderna större, och följden däraf blir den, att kanalafgifterna blifva större, hvilket ingalunda kan vara önskvärdt, utan hvilket enligt min tanke blir till skada för allmänheten. Att en farled med ett djup af 4 meter kan gifva staten skälig afkastning och säkrare afkastning än hvad en farled med 6 meters djup kan göra, det torde väl icke heller kunna betviflas.

Jag skulle äfven vilja säga, att något verkligt behof af att föra 6 meters fartyg upp i Väneren näppeligen lärers förefinnas. Här har visserligen af en talare framhållits den möjligheten, att Norrlands järnmalmer kunde komma att genom Trollhätte kanal fraktas upp till Vänerens hamnar. Men om så skulle komma att ske, lär det väl icke vara alldeles nödvändigt att därtill användas så stora fartyg, att de fordra ett djup å 6 meter, utan malmtransporten på kanalen lär väl med fördel kunna bedrivas äfven med 4 meter djupgående fartyg. Med bestämdhet kan sägas, att en omlastning utan allt för stor olägenhet kan försiggå i Göteborg. Med de moderna redskap, som allt mer och mer börja komma i bruk på detta område, blifva omlastningskostnaderna allt mindre och mindre.

Hvad jag nu tillåtit mig att anföra beträffande det erforderliga djupet i segelleden för trafiken ifrån Göteborg upp till Väneren torde äfven gälla med afseende å trafiken ifrån Väneren till Göteborg.

Jag kan således icke finna, att allmänhetens intressen, som böra sammanfalla med statens, fordra en ombyggnad af Trollhätte kanal till 6 meters djup. Det kan finnas ett intresse, som är för, att denna järnvägsbro vid Göteborg bygges för 6 meters djup, och det intresset skulle jag vilja kalla för göteborgsintresset. Det är alldeles påtagligt, att Göteborgs stad, hvars hamnområde norr om ifrågavarande brobyggnad omfattar 6,000 meter kaj och plats för kaj, skall vara ytterst intresserad af att segelrännan under bron göres 6 meter djup i stället för 4 meter, så att hamnplatsen norr om järnvägsbron blir tillgänglig äfven för 6 meter djupgående fartyg. Om mitt antagande är riktigt, kan Göteborgs stad mycket väl få bron byggd för 6 meters djup i enlighet med hvad Kungl. Maj:t här föreslagit, ty Göteborgs stad torde nog kunna bestrida den skillnad i fråga om kostnaden, som förefinnes

mellan dessa två olika meranämnda djup, hvilken skillnad endast belöper sig till i rundt tal 194,000 kronor.

Jag upprepar än en gång, att jag icke kan se, att här föreligger något intresse för staten och det allmänna att bygga Trollhätte kanal till större djup än 4 meter, och denna min uppfattning är stödd på sakkunniga mäns uttalanden vid många olika tillfällen. Jag upprepar äfven, att om det kan vara ett särskildt intresse för Göteborgs stad att få ifrågavarande brobyggnad för 6 meters djup, må staden kunna bestrida kostnadsskillnaden, som icke är större än såsom jag nyss nämnde.

Med anledning af hvad jag nu anfört ber jag, herr talman, att få yrka bifall till statsutskottets förslag i den nu förevarande punkten.

Herr Tamm: Herr talman! Skulle det verkligen vara klokt att genom ett beslut nu i enlighet med statsutskottets förslag måhända — jag säger måhända — för en lång framtid omöjliggöra utvecklingen af en af de största tankar, som väl alstrats i svensk mans hjärna, nämligen utvecklingen af Göta kanal? Det har ju talats och skrivits så mycket om de stora möjligheter, som utvecklingen af densamma öppnar för hela vårt land, att därom behöfver jag icke vara mångordig, utan endast påpeka det.

Jag tror för öfrigt, att den fråga, som det här gäller, är icke blott utvecklingsmöjligheterna för kanalen, utan, i olikhet med herr vice talmannen, tror jag att det äfven finnes ett annat statsintresse, som här kan komma fram. Vi se af den kungl. propositionen, att ofvanför den tillämnade järnvägsbron är det långa strandlinjer, som möjliggöra, ja rent af inbjuda en industri att där slå sig ned. Denna industri torde väl med all sannolikhet kunna blifva en god kund för staten, när densamma inom en mycket snar framtid fått tillgodogöra den kraft, som den besitter i Trollhättefallen.

Jag kan naturligtvis icke klandra statsutskottet för att det kommit till det slut, som det gjort, men däremot förvåna mig de slutsatser, till hvilka järnvägsstyrelsen här kommit. Järnvägsstyrelsen har här satt sig ned och räknat med plus och minus och därvid kommit till det resultat, att, om bron skall byggas för 6 meters djup, innebär detta en ökning i anslaget å ej fullt 200,000 kronor, och detta säger sig järnvägsstyrelsen icke kunna tillstyrka. Jag tror, att det varit bäst, om järnvägsstyrelsen härvidlag hade tänkt som så, att den visserligen står i spetsen för järnvägarne, men att dessa endast äro en del af landets kommunikationer, och att den samtidigt bör ha blicken öppen för *hela* vårt kommunikationsväsendes utveckling och kanske icke minst för den viktigaste delen, nämligen sjökommunikationerna inom landet.

Det har nu sagts, att man icke vet, huruvida kanalen i framtiden behöfver blifva 6 meter djup. Ja, just den omständigheten, att vi icke i närvarande stund veta den saken, gör, att jag tror, att det vore ödesdigert för en framtida utredning af frågan, om vi nu fattade beslut i enlighet med statsutskottets hemställan. Vi veta icke, hvad vi kunna vänta af en sådan utredning.

Vi hafva af herr vice talmannen hört nämnas de stora kostnader,

Angående
fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)

Angående
fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)

som kanalens fördjupning till 6 meter skulle medföra, men är det icke möjligt, att den utveckling, som kanalen i så fall skulle gifva åt hela mellersta och norra Sveriges bergsbruk, industri och jordbruk, skulle mer än väl uppväga de summor, som i framtiden — jag hoppas i en snar framtid — kunna komma i fråga att här gifvas ut.

Jag har förut undrat, om det var möjligt, att statsutskottet räknade med det s. k. göteborgsintresset, och jag har nu fått bekräftelse på, att så verkligen är fallet. Jag skall vara den förste att beklaga, att icke Göteborgs stad visat sig mera gifmild, när det hemställdes till staden, huruvida den icke vore villig att lämna bidrag till nu ifrågavarande brobyggnad, men jag tror icke, att vi böra fatta vårt beslut med den fördolda tanken, att vi här kunna taga det lägre anslaget för att på det sättet möjligtvis nödgå göteborgsintresset att hos Göteborgs stad framtvunga den lilla summa — jag vägar i detta sammanhang kalla den liten — å 200,000 kronor, som här fattas, för att bron skall kunna göras i alla afseenden lämplig för framtiden.

Till sist ber jag att få vidröra en annan sak.

Det är ju icke fråga om att de 200,000 kronor, som det här gäller, skola tagas från de skattdragande, utau det är naturligtvis här liksom nästan alltid vid järnvägsbyggnader meningen att beträda lånevägen. Men då är väl denna summa å 200,000 kronor, så att säga, en droppe i hafvet i jämförelse med de stora summor, som järnvägarne ha att förränta och amortera. Och dessa stora summor komma med allra största lätthet att både förräntas och amorteras, allteftersom järnvägarne af järnvägsstyrelsen komma att skötas på ett sätt, som är verkligt affärsmässigt, hvartill det allt mer och mer tenderar, och det nu förefintliga byråkratiska systemet öfvergifves.

Jag upprepar det: kan det vara klokt att genom ett beslut här hindra utvecklingen af kanalen? Jag tror, att det vore klokare att säga: Låtom oss spara på de improduktiva titlarne och låtom oss öppna handen, öppna den fullt för de krafter, som skola verka lifgifvande på landets hela ekonomiska utveckling, krafter, hvilka säkerligen komma att med största lätthet — jag upprepar äfven det — lämna sitt lån hundrafaldt igen.

Herr talman! Jag ber att få instämma i herr Elowsons yrkande.

Herr Sjö: Herr talman, mina herrar! Den näst föregående tälaren började sitt anförande och, såsom jag tror, slutade äfven det-samma med att yttra, att det icke vore klokt att hindra en möjlig utveckling af det stora företaget, hvarom här är fråga, genom att bygga denna järnvägsbro så, att segelrännan under densamma blefve icke 6, utan 4 meter djup. Jag tror emellertid, att utskottet haft goda skäl för framläggande af sitt nu föreliggande förslag. Utskottet kan härvidlag åberopa de uttalanden i ämnet, som gjorts af Konungens befallningshafvande i Göteborgs och Bohus län samt af järnvägsstyrelsen. När järnvägsstyrelsen föreslog byggandet af den här ifrågavarande järnvägen och uppgjorde kostnadsförslag för densamma, skulle enligt detta förslag det mellersta brospannet byggas för ett djup af 3,6 meter. Utskottet har nu föreslagit, att det må byggas för ett djup af 4 meter, för ett något större djup alltså än det af järnvägsstyrelsen ifrågasatta.

Men utskottet har icke allenast stödt sig på myndigheternas utlåtanden i frågan, utan vid den förberedande behandlingen inom utskottet ha äfven fackmän hörts, och dessa ha uttalat sig till förmån för det af utskottet nu gjorda förslaget. Vi ha sålunda inom utskottet handlat först efter moget öfvervägande. Därtill kommer, att vi äfven tagit kännedom om den utländska litteraturen på detta område och sökt tillgodogöra oss den erfarenhet, som därifrån stod att hämta. Vi ha därvid funnit, att, hvad t. ex. Tyskland beträffar, är vattendjupet i den stora Rhenfloden och alla i förbindelse med den stående segelbara floder på sin höjd 9 fot, alltså icke fullt 3 meter. Vattendjupet i Trollhätte och Göta kanal skulle nu enligt utskottets förslag kunna blifva 4 meter, och då så är, torde väl ingen kunna beskylla utskottet för att icke ha handlat lojalt. Tvärtom kan man antaga, att detta djup är så pass stort, att det visar sig vara till fyllest för en mycket lång tid framåt.

Jag vill icke längre uppehålla kammaren, ty vi ha nu, tror jag, diskuterat denna fråga tillräckligt. Hvar och en bör efter denna diskussion och med ledning af de i ärendet förekommande handlingarna ha kunnat stadga sitt omdöme rörande denna sak, och det är därför, herr talman, som jag nu vill inskränka mig till att yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Svensson i Skyllberg: Herr talman, mina herrar! Då jag är lifligt öfvertygad om att, därest Riksdagen nu bifaller statsutskottets föreliggande förslag, Riksdagen framdeles får anledning att ångra detta beslut, ber jag att få helt ansluta mig till dem, som yrka bifall till den kungl. propositionen.

Det synes mig vara alldeles uppenbart, att den större sjöfarten icke kan vara tillfredsställd med ett djup i Trollhätte kanal, som endast medgifver framsläppande af ångare å 1,200 tons dräktighet. Då vi vidare för en ringa kostnad nu kunna möjliggöra ett djup i kanalen, som för alla tider framåt är tillräckligt stort, böra vi icke försumma det tillfälle därtill, som nu erbjuder sig; kanalens djup i dess helhet må sedan blifva hvilket som helst. Sannolikt är nog, att den bygges så, att ångare å 3,000 ton och till och med därutöfver kunna gå fram där.

Man har sagt, att det här hufvudsakligen gäller ett göteborgsintresse. Ja, jag medgifver, att det är fråga om ett stort göteborgsintresse, men jag vill konstatera, att det äfven är ett intresse för provinserna i mellersta Sverige, och enligt mitt förmenande gäller denna fråga ett stort nationellt intresse.

Jag skall icke upptaga tiden längre, utan vill endast på det varmaste förorda bifall till den kungl. propositionen, däri jag alltså instämmer med herr Elowson.

Herr Hedlund: Herr talman! Jag har begärt ordet för att i all korthet yttra några ord angående de antydningar, som i utskottets utlåtande gjorts, och de direkta uttalanden, som herr vice talmannen här nyss haft om det så kallade göteborgsintresset i denna fråga.

Detta intresse skulle göra sig gällande i två hänseenden. I det ena hänseendet skulle staden i och för sig hafva intresse af kanalens

Angående
fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Ske.
(Forts.)

Angående
fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)

upprensande till större djup än det närvarande. I afseende härå vill jag — fränsedt det förhållandet, att det ju här väsentligen gäller ett riksintresse — framställa den frågan, huruvida det i själfva verket kan kallas för ett speciellt göteborgsintresse att ställa så till, att de större fartygen gå stadens hamn förbi.

Men Göteborg skulle äfven hafva ett speciellt intresse däri, att denna järnvägsbro byggdes till det djupa, som af Kungl. Maj:ts föreslagits, af den anledning, att staden skulle vara nödsakad att för utvidgning af sin hamn anlita den ofvanför bron belägna delen af älfven. Härpå tyder det uttrycket i statsutskottets betänkande, att »staden omedelbart ofvanför bron äger icke mindre än 6,000 meter kaj och plats för kaj». Beräkningen vore alltså den, att Göteborgs stad skulle hafva tillräckligt mycket intresse för utvidgningen af sin hamn, för att staden skulle anse sig nödsakad att bidra till anläggningen af den dyrbarare järnvägsbron. Men häremot vill jag erinra, att genom den hamnplanetäflan, som i Göteborg för kort tid sedan föranstaltades, stadens hamnfråga inträdt i ett alldeles nytt skede. Planerna för utvidgning af Göteborgs hamn gå nu i en helt annan riktning än uppåt älfven. De gå ut på att skaffa nytt kajutrymme i närheten af stadens centrum. Om tidigare varit någon tanke på att man möjligen skulle behöfva gå längre uppåt älfven för att skaffa nödigt utrymme åt stadens sjöfart, så kommer detta alltså numera icke i fråga.

Om man således tager hänsyn till de båda synpunkterna, att dels — särskildt i betraktande af det nya uppslag, som blifvit resultatet af hamnplanetäflingen — det måste anses vara alldeles uteslutet, att Göteborg skulle finna något skäl att för befrämjande af den blifvande hamnutvidgningen bidra till kostnaderna för den dyrare järnvägsbron, och dels förevarande fråga representerar ett rent riksintresse, så tror jag, att göteborgsintresset i frågan reduceras till sitt verkliga och synnerligen måttliga omfång.

Herr Ödman: I egenskap af sjöfarande vill jag i denna fråga yttra några ord till protokollet. Då det gäller en för sjöfarten afsedd förbindelseled, bör jag nämligen i någon mån förstå mig på ämnet.

Det har sagts, att vi skulle göra kanalen 6 meter djup för att bereda möjlighet för stora båtar på 5 à 6 tusen ton att befara densamma. Jag vill emellertid först och främst framhålla, att, äfven om djupet göres så stort, det enligt mitt förmenande blir hart när omöjligt att föra fartyg på så stora dimensioner upp i Vänern. Farvattnet är nämligen för trångt och strömsättningen i älfven för stark. Det är intet lekverk att föra fram en stor atlanterrångare i så trångt farvatten som Göta älf. Det blefve svårt nog att taga upp ångare på 1,200 ton, med hvilken storlek man tror sig kunna passera bron, om fyra-metersdjupet antoges. Ej heller detta vore något lekverk, men kan möjligen gå för sig. Det blefve i alla fall flera gånger så stora båtar som de, hvilka nu trafikera denna farled.

För öfrigt skulle det blifva alltför kostbart att föra upp dessa stora ångare till Vänern, enär, äfven om allt ginge förträffligt, därtill skulle åtgå minst 3 dygn. I följd af de betydliga kostnader, som dessa fartyg draga för hvarje dag, skulle man säkert framdeles, äfven om

kanalen blefve fördjupad, nödgas frakta godset från Vänern till Göteborg med mindre och mera lätthandterliga båtar, emedan det för de stora båtarna, på bortåt 6 meters djupgående, skulle blifva alltför dyrbart, tidsödande och riskabelt att passera denna farled.

Vidare skulle en anordning med det nu ifrågasatta större djupet säkerligen helt och hållet ruinera den del af våra inhemska sjöfarande, som nu hafva sin utkomst af trafiken på denna farled. Det är tusentals människor, som där få sin bärning, och hundratals fartyg, som äro apterade för kanalen. Vi hafva sett, huru det går, när Sverige skall täfva med andra sjöfarande nationer. Man hade lofvat oss, att vi skulle få större delen af malmskeppningen från Narvik, men denna skeppning ligger dock hufvudsakligen i utländska händer. Liknande har förhållandet varit med malmskeppningen från Luleå och Oxelösund. Blefve det möjligt för större fartyg att gå upp i Vänern, så komme säkerligen trafiken att dit ombesörjas af engelska och norska samt andra utländska båtar, under det att våra sjömän, som nu hafva sin utkomst af sjöfarten på denna farled, finge stå och se på. Detta vore visserligen en mycket bekväm sysselsättning, men man kan icke i längden, lefva på dylikt. Därför protesterar jag mot, att dessa stora ångare någonsin släppas upp i Vänern. Det gäller dock här en trafik, som för närvarande uteslutande ligger i svenska händer.

Jag har härmed icke berört de stora kostnader, som måste nedläggas, därest det skall blifva möjligt för dessa stora ångare att gå upp i Vänern. Först och främst skulle kanalverket kosta öfver 30 millioner kronor. Vidare äro hamnarna vid Vänern icke apterade för att taga emot sådana fartyg. För att lossning och lastning skall kunna ske tillräckligt hastigt, behöfvas kranar och andra dyrbara anläggningar. Om hamnarna vid Vänern skulle inrättas på sådant sätt samt göras djupa och rymliga nog för att mottaga fartyg af ifrågavarande storlek, blefve kostnaderna härför alldeles oerhörda. För öfrigt skola herrarne få sanna mina ord, att, när detta gjorts, det icke lärer till någon nytta, ty större båtar än på 1,200 ton kunna aldrig med fördel befara en kanal till Vänern, och vi hinna förresten nog med att frakta hvad vi hafva att utföra från Vänerns hamnar med ångare på 1,200 ton.

Hvad beträffar en föregående talares yttrande därom, att ångare på 1,200 ton icke skulle vara sjövärdiga, så lämnar jag detta yttrande åt sitt värde. Jag vill icke kommentera det, utan endast konstatera, att 1,200 tons ångare icke äro några småbåtar, utan mycket sjösäkra båtar, som till och med trafikera världshafven. Båtar på 300 à 400 ton och därunder, kommande från Vänern, gå för närvarande öfver Nordsjön.

Här har talats om göteborgsintresset för en djupare farled till Vänern. Jag vill i afseende härå säga, att jag alltid förundrat mig öfver att göteborgarne hittills ifrat för denna sak, ty hvar och en, som vill reflektera däröfver, måste inse, att, om samfärdseln ordnas på det sätt, att varorna liksom nu sker på mindre fartyg föras från och till Vänernshamnarna öfver Göteborg, hvarest de omlastas på större skepp, göteborgarne draga betydlig vinst häraf. Kunde större båtar gå upp i Vänern, så skulle göteborgarne, liksom våra sjömän, få titta på, när de utländska fartygen ginge förbi Göteborg. Det är således

Angående
fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.

(Forts.)

Angående
fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)

oriktigt att antaga, att Göteborg skulle hafva intresse däraf, att det föreslagna större djupet komme till stånd.

Hvad angår Göteborgs hamn, så är det naturligt, att denna växer utåt hafvet och icke uppåt älfven. Det var en tid, då man med stora kostnader försökte utvidga hamnen uppåt älfven, men detta gick icke, ty det var icke den naturliga riktningen.

I fråga om kostnaderna för åvägabringandet af det större djupet böra vi därför icke räkna på Göteborg. Denna stad kommer efter min förmening icke att mot eget intresse kosta ett öre på det större djupet.

För öfrigt är, mina herrar, med användandet af dessa stora båtar till sjöfart på Vänera förenad ännu en olägenhet, nämligen ishinder flera månader på året. Huru skulle det blifva ställt för samfärdseln, om vi skulle hufvudsakligen inrätta oss för trafik med ifrågavarande stora ångare, och dessa sedermera skulle blifva stängda af ishinder. Man måste då anlita något annat trafikmedel vid sidan af kanalen, t. ex. järnvägarna. Det går således icke an att uteslutande lita på dessa stora ångare, äfven om det beredes dem möjlighet att passera kanalen, hvad djupet beträffar.

Jag vill icke längre upptaga herrarnes tid, utan ber endast att få yrka bifall till statsutskottets förslag.

Herr Wallenberg: Herr talman! Här har talats mycket om, hvar intresset skulle ligga i afseende på ifrågavarande brobyggnad och djupet därunder. Man har förmodat, att intresset å ena sidan kunde vara att förhindra, att varutrafiken skulle kunna gå obehindradt fram och på så sätt få den att stanna vid Göteborg. Jag vet emellertid icke, om sådana åsikter äro allmänt gällande i den staden. Jag har uppfattat göteborgarnes ställning snarare vara den, att de önskade, att det under bron måtte blifva ett djup af 6 meter.

Att förutsätta det förstnämnda kan tillåtas af stadens läge. En stad som ligger vid kusten vill helt naturligt förmedla handel med inlandet i så stor utsträckning som möjligt. Det bör ju vara i ett sådant samhälles intresse, att varutransporter, som komma öfver hafvet, icke skola kunna finna någon väg, där staden kunde förbigås, utan vara nödsakade att passera den. Det synes mig därför, som det rena krassa göteborgsintresset borde kunna förutsättas vara att sätta läs för en trafikled, som giinge inåt landet. *Detta är däremot icke landets intresse*, åtminstone icke den landsdelens, som ligger ofvanför Göteborg. De där belägna industrier, som behöfva råvaror, som behöfva kol i stor utsträckning och som behöfva malm till förädling vid bruken i mellersta Sverige, måste hafva ett motsatt intresse.

För 2 år sedan vid ett industrimöte i Gäfle kom en hithörande, rätt belysande fråga på tal. Man framhöll, att statens järnvägar borde se till, att fraktkostnaden för malm från Gellivare eller Luossavara ned till mellersta Sverige borde sättas så låg, att bruken i mellersta Sverige skulle kunna komma i tillfälle att för en rimlig kostnad i stor utsträckning begagna sig af de rika norrbottensmalmen. Järnvägsstyrelsen — så upplystes det — hade af mycket naturliga skäl ställt sig tveksam inför alltför stora nedsättningar. Den kunde naturligtvis icke vara med om att frakta malmen för en kostnad, som skulle blifva för statens järnvägar rent af ruinerande. Emellertid

mätte denna sak icke blifvit fullt klart utredd eller åtminstone icke riktigt uppfattad af samtliga vid mötet närvarande. Ty det inträffade efteråt, att en af mötets allra mest framstående ledamöter bragte den på tal vid ett tillfälle, då frågor af detta slag ganska ingående dryftades. — Jag tillät mig att för honom påvisa orimligheten i det vid Gäflemötet framkomna yrkandet, och då han fann mina argument vara öfvertygande, skall jag i största korthet angifva dem.

Man hade sagt att det vore rent orimligt, att fraktkostnaden för malmen skulle behöfva uppgå till det af järnvägsstyrelsen begärda beloppet af cirka 19 kronor per ton, när man kunde, såsom äfven gjorts, föra malmen sjövägen till Göteborg, där omlasta den och sedan föra den på järnväg till station i hembygden uppe i Bergslagen. Jag tillät mig då visa, att den saken var mycket naturlig. Ty sjöfrakten från Narvik till Göteborg betingade omkring 5 kronor per ton; lades därtill frakten från brytningsorten till Narvik samt en järnvägsfrakt från Göteborg till bruket, beräknad efter 2 öre per ton och kilometer, fick man en fraktkostnad af cirka 14 kronor per ton. Till denna siffra borde läggas kostnaden för omlastning, som kunde beräknas till 50 öre eller något dylikt. Detta skulle således representera den ungefärliga kostnaden för tillförseln af norrbottensmalm *sjöledes* via Göteborg till järnbruken i mellersta Sverige.

Skulle åter malmen från Luossavara föras *järnvägsledes* till samma järnbruk och man därvid beräknar själfkostnadspriset för malntransporter å banorna eller 2 öre per ton och kilometer, samt tager i betraktande, att afståndet mellan norrbottensgrufvorna till mellersta Sverige är i rundt tal 1,400 kilometer, uppstår i själfva verket *en fraktkostnad af 28 kronor per ton* för denna malm. Nu hade järnvägarne i alla fall bragt ett förslag å bane, att man, för att betjäna ett för landet mycket viktigt intresse, skulle kunna göra en nedsättning till 19 kronor per ton. Emellertid var det uppenbart för dessa industriidkare, att man icke heller kunde begagna sig af detta pris, enär äfven det var alldeles för högt.

Det synes mig under sådana förhållanden alldeles påtagligt, att, om mellersta Sveriges järnindustri fortfarande skall kunna existera, det är nödvändigt, att denna industri kan få råvaror för sin verksamhet till billigast möjliga pris. Då synes det mig också gifvet, att just hvad jag anförde borde vara belysande för vikten och betydelsen af att icke afstänga en väg, som kan möjliggöra, att järnhandteringen i mellersta Sverige för framtiden kan bestå. Vi böra därjämte komma ihåg, att, om en duglig vattenväg skapas mellan västkustens hamnar och mellersta delarna af landet, man torde kunna påräkna, att den fraktkostnad för malmen, som nu gäller för forsling från Narvik till Göteborg, eller omkring 5 kronor per ton, icke skulle behöfva höjas mer än med 2 kronor per ton, för att malmen skulle kunna levereras vid en hamn, dit en sådan inlandsfarled leder. Således skulle man kunna påräkna åtminstone 2 å 3 kronor per ton i minskade fraktkostnader för malmen, om en sådan vattenväg blefve upptagen till de inre delarne af landet.

Huru pass viktig en sådan minskning i fraktkostnaderna skulle blifva, kunna herrarne bäst bedöma däraf, att den just utgör priset

Angående
fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)

Angående för malmfrakten från Gellivare till Luleå eller från Kiruna ned till
 fortsättning Narvik. Denna vattenväg skulle därför få en betydelse, som vore
 af statsbanan fullt jämförlig med den af oss alla såsom ytterst viktig ansedda ban-
 från Göteborg delen mellan Luleå och Ofoten. Men det är icke nog med, att denna
 till Skee. farled i framtiden kunde få en stor betydelse för tillförseln af malm
 (Forts.) till de mellersta delarna af landet.

Den skulle få en ännu större betydelse däriigenom, att den komme
 att möjliggöra en billig tillförsel af stenkol. Hvad stenkolen betyda
 för industrien, behöfver jag icke här erinra om. Jag vill endast fram-
 hålla, att priset på denna vara för järnvägsnätet i mellersta delarna
 af landet kommer att inverka på den afvaktade och från så många
 håll önskade nedsättningen af frakterna, enär järnvägarnes driftkost-
 nader däriigenom kunna komma att minskas. Denna vattenväg, om
 hvilken visserligen icke nu är fråga, men som i högsta grad kan
 komma att bero af inloppet till densamma, torde således i framtiden
 för mellersta Sverige kunna få den allra största betydelse.

Innan jag slutar med att tala om denna frågas inverkan på malm-
 frakten, skall jag tillåta mig vända mig mot ett uttalande, som gjor-
 des af herr vice talmannen. Han sade nämligen, att han ansåge
 1,200 tons ångare vara lämpliga till att föra malm från Narvik till
 Göteborg. Då jag har någon erfarenhet om dessa saker, tillåter jag
 mig för kammaren alldeles bestämdt framhålla, att 1,200 tons ångare
 icke äro lämpliga till att föra malm från Narvik till Göteborg af
 skäl, som för hvarje dag för de sjöfarande blifva mer och mer klara
 och öfvertygande. Farvattnen vid Ofoten äro nämligen ytterst farliga
 och riskabla för tungt lastade mindre fartyg. Man behöfver där an-
 vända de allra starkaste fartyg och därtill fartyg af en viss storlek,
 för att man med någorlunda trygghet skall kunna forsla malmen.
 Jag tror, att, då man ser på de fartyg, som hittills blifvit befraktade
 på denna väg, man skall finna, att dessas storlek i allmänhet öfver-
 stiger 3,000 ton d. w. och endast ett mindre antal understiger denna
 siffra. Om fartyg under 2,000 ton användas, sker detta undantagsvis.

Mina herrar, om ni ha följt den stora kanalfrågan i Tyskland,
 så torden I ha fått intryck om, hvilken utomordentligt stor vikt och
 betydelse man fäster vid att skapa sådana vägar, att råmaterialier,
 behöfliga för industrien, och lifsförnödenheter kunna föras fram genom
 landet för så ringa kostnad som möjligt. Väl har under debatten
 därom många inlägg gjorts i den riktningen, att järnvägarne skulle
 komma att lida däraf, att en väsentlig del af trafiken droges från
 dem till kanalvägarna. Men numera tror jag, att inom Tyskland
 hafva dessa röster i det allra närmaste förstummats, enär man bevisat
 och ådagalagt samt känt sig öfvertygad om genom erfarenhet, att
 sådana vattenvägar icke skada trafiken å järnvägarna; ty på en vatten-
 väg framföres sådant gods, som icke kan bära en dyr järnvägsfrakt.
 För öfrigt har det visat sig, att vissa stråkvägar behöfva så många
 trafikvägar, att den ena icke kommer att gå i vägen för den andra.
 Jag ber att få erinra om, att man i dessa kanalförslag äfven inbegripit
 en större vattenväg från Stettin till Berlin, användbar för större fär-
 tyg. Likaledes vill jag erinra om, att man i Holland för cirka 20 år
 sedan öppnade en stor sjökanal från Ijmuiden till Amsterdam, som

tillåter fartyg af 20 fots djup och däröfver att gå upp till Amsterdam. Jag vill också erinra om Manchesterkanalens skapaude.

Mina herrar, är det då rimligt att i en tid, då erfarenheten ådagalagt, att billiga transportkostnader för råvaror bidraga till att i afsevärd grad öka ett lands transportförmåga och höja dess industri, man här i Sverige skall vidtaga och besluta en åtgärd, som för framtiden skulle ställa sig mycket hindrande i vägen för att genomföra ett sådant program.

Jag tror att ett sådant beslut skulle vara synnerligen beklagligt. På grund häraf har jag, herr talman, velat inlägga min gensaga där- emot och ber att få ansluta mig till det af herr Elowson framställda yrkandet.

Med herr Wallenberg förenade sig herrar friherre *Bonde, Olsson* i Älfaldalsåsen och *Lindgren* i Örebro.

Herr von Friesen: Herr talman! Det ser ut som om man här skulle vilja diskutera djupet i Trollhätte kanal och farleden upp till Vänern. Jag tror icke, att för närvarande den frågan föreligger, annat än möjligen på sådant sätt, att om nu Kungl. Maj:ts proposition bifalles, detta kommer att tolkas såsom en opinionsyttring för att farleden upp till Vänern bör vara 6 meter djup. I öfrigt tror jag, som sagdt, icke att frågan nu föreligger.

Det har sagts — och sades äfven af den siste ärade talaren — att man icke skall afstänga den väg, som kan göra det möjligt för mellersta Sveriges järnverk att existera. Bli då verkligen vägen afstängd genom den föreslagna bron, om den bygges för endast 4 meters djup? Nej, hvad som skulle afstänga den, om den verkligen kräfde ett djup af 6 meter, det vore de kolossala kostnader, som själfva kanalprojektet då skulle medföra, kostnader som efter väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uträkning, om den nu är tillförlitlig, uppgå till 31,2 millioner kronor. Tror kammaren, att det i jämförelse med denna kolossala kostnad spelar någon roll att — om och när det skulle visa sig behöfligt — till större djup ombygga den föreslagna bron öfver Göta älf nere vid Göteborg? Det tror jag för min del icke. Och de 200,000 kronor, som nu, om man tager utskottets förslag, inbesparas, komma nog, när de 31,2 millionerna äro nedlagda, att med ränta på ränta ha vuxit så mycket, att bron mycket väl kan för dem ombyggas. Nej, här är icke fråga härom, utan här är frågan: skola vi nu afgifva en opinionsyttring för 6 meters djup i Trollhätte kanal, eller icke? Jag hyser för min del stora betänkligheter mot att afgifva en sådan opinionsyttring.

Det har här anförts mycket om hvilka stora fördelar det skulle vara för segelfarten på Vänern och för landet omkring Vänern, om 6 meter djupgående fartyg kunde komma upp där. Men å andra håll har det med styrka framhållits, att seglatsen dit upp i alla händelser blir förenad med så stort besvär och så stor omgång, att det lönar sig mycket bättre att göra omlastningar nere vid hafvet och sedan föra upp varorna till Vänern med mindre farkoster. Nu har man framhållit, att de varor, som det kan bli fråga om att på ett och

*Angående
fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

Angående
fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)

sanma ställe lossa i större mängder, äro malm och stenkol. Men den ärade föregående talaren stöder mig i den uppfattning jag fått af andra sakkunniga personer, nämligen att kostnaden för omlastningen af dessa varor i hamn vid hafvet spelar en mycket liten roll: han satte den, vill jag miunas, till 50 öre per ton. Nå, då frågar jag: kan icke, genom den lättnad som åstadkommes i transporten därigenom att man använder pråmar, som kunna bogseras efter bekvämlighet och för hvilka en eller annan dags väntetid betyder ingenting — kan icke frakten därigenom nedbringas med mer än de 50 öre per ton, hvarom han talar? Det är icke så lätt att få stora ångare att underkasta sig en besvärlig seglats genom kanalleden, slussarne och Vänern. Slussning tar alltid tid. Man kan nu säga, att uppfinningarna kunna gå så långt, att slussningen icke tar någon tid alls: jag har äfven hört det talet! Då säger jag också, att uppfinningarna kunna gå så långt, att man kan lägga om grunden för bron nere vid Göta älf utan att behöfva rivna upp bron. Så långt kan man väl äfven tänka sig att uppfinningarna kunna gå — det vet man i alla händelser icke. För närvarande är det emellertid ett faktum, att slussningen tar lång tid, och det lönar sig icke för stora ångare att uppehållas så lång tid. De fordra att blifva lossade på 24 timmar, och då kan man förstå hvad det skall betyda för dem att ha denna besvärliga och svåra seglats upp till och i Vänern. Jag tror således för min del, att det skulle vara vida mindre olägenhet att omlasta kol och malm i hamn vid hafvet, och att därigenom kostnader skulle besparas lastemottagarne.

Hvad sedan andra stora laster beträffar, så drömmer man ju äfven därom, att transatlantiska ångare, oceanångare, skulle kunna gå in i Vänern. Men till hvilken hamn där skulle de gå, till hvilken skulle de få så stora frakter, att de icke behöfde uppsöka äfven andra hamnar för att blifva af med lasten? För mig åtminstone förefaller det, som om någon sådan hamn icke skulle finnas. Men icke ha de tid att lossa en del i en hamn, en annan del i en annan hamn och kanske ännu en del i en tredje hamn, o. s. v. Det går icke. De vilja genast vid framkomsten till en bestämmelseort blifva befriade från sin last, och sedan får det ankomma på andra transportmedel att fördela lasten på de olika orterna. Hur skall man för öfrigt få återfrakter åt dessa stora ångare? Skola de också för dem besöka olika hamnar? De ha icke tid därmed, deras tonnage är för dyrbart, för att de på detta sätt skola kunna gå omkring i hamnarne och, så att säga, plocka upp frakten. Nej, det är nere vid hafvet som fördelningen och hopsamlingen af de stora lasterna, de in- och utgående, skall äga rum. Jag tror således icke på den stora betydelsen af detta förslag om 6 meters djup.

Den föregående ärade talaren omnämnde en massa kanaler och hurusom man i främmande länder tycker om att bygga kanaler. Ja, det gör man visst; men han nämnde icke djupet på dessa kanaler. Jo, han nämnde djupet på kanalen till Amsterdam, men den har en helt annan uppgift att fylla, än vanliga kanaler. Där nöjde man sig för öfrigt, som han uppgaf, icke med 6 meters djup, utan den gjorde man mer än 6 meter djup. Om jag tar exempel på kanaler från

Amerika — och amerikanerna äro ju kända för att vara ett praktiskt folk — så har jag sett uppgifvas att den nya Erie-kanalen till de stora sjöarna endast har $3\frac{2}{3}$ meters djup. Där har man naturligtvis utgått från samma grundsats, som äfven här hemma blifvit uppställd, nämligen att det icke lönar sig för stora fartyg att gå långt in i land, utan att de måste bli af med sin last nere vid hafskusten.

Så har här talats om hvem som har största intresset af detta 6 meters djup. Jag tror, som jag förut antyddt, att de som för närvarande ha största intresset däraf äro de, som vilja göra en opinion till förmån för mycket hetsigt förfäktade åsikter i fråga om Trollhätte kanals djup och djupet i segelleden till Väneren.

Om jag åter granskar handlingarna för att där se, hvilka som visat intresse för saken, så finner jag, att Konungens befallningshafvande i Göteborgs och Bohus län har erbjudit dem, som vilja yttra sig i saken, att göra detta. Hvilka ha då gjort det? Jo, de som yttrat sig äro hamnstyrelsen i Göteborg, Göteborgs stadsfullmäktige och Backa kommun. Att dessa ha intresse af det större djupet, förstår jag, ty det är dock ingen småsak att så nära hafvet få ett djup af 6 meter upp i älven, där man kanske har upplagsplatser och där således utan tvifvel värdet af marken kommer att i hög grad stiga genom möjligheten att intill densamma få lastkajer vid 6 meter djupt vatten.

Hvilka är det vidare, som yttrat sig i frågan? Ifrån Älfsborgs län är det, såvidt jag vet, ingen. Ifrån Skaraborgs län ingen. Ifrån Göteborgs och Bohus län ingen utom, såsom nyss nämndes, Backa kommun samt Göteborgs stad. Ifrån Värmland är det ett stort bolag, som förordat det större djupet, nämligen Uddeholms aktiebolag.

Detta bolag tror, att för detsamma det kunde vara fördelaktigt att få ett större djup. För min del tror jag det ej, men möjligt är det ju dock. Men alla de öfriga järnverken hafva intet sagt, och säkert är, att för alla dem, som i alla händelser måste lasta om uppe i Väneren, för att använda mindre vattenleder, som gå fram till deras anläggningar inne i landet — och vi skola väl hoppas, att det så småningom skall bli många sådana segelbara vattenfarleder upp genom Värmland — för dem är det minst sagt likgiltigt, om de lasta om på egna prämar i Göteborg eller uppe i Väneren. Enligt min tanke är det till och med afgjort större fördel för dem att få lasta om i Göteborg, ty då blir frakten från Göteborg till bruket mycket billigare, än om fartyg med drygt tonnage skall användas ända upp i Väneren.

Hvem har vidare yttrat sig? Jo, hamnstyrelsen i Karlstad. Uddeholmsbolaget och denna hamnstyrelse äro de två, som yttrat sig från Värmland. Kan man säga, att detta är ett lifligt värmlandsintresse? Och hamnstyrelsen i Karlstad har för öfrigt en egendomlig argumentering. Ty den säger, att bron, om den byggdes för det större djupet, blott skulle bli några få tusen kronor dyrare. Man borde väl där haft reda på, att den ökade kostnaden skulle bli nära 200,000 kronor. Men då man där talar om några få tusen kronor, tror jag ej, att man haft saken klar för sig. Trodde man däremot, att det gällde blott några få tusen kronor, så var det ej underligt, att man höll på de 6 meterna.

Angående
fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)

Jag kan ej se, att det för närvarande blefve annat än att lägga ner dessa 200,000 kronor till fördel möjligen för dem, som strax ofvann för bron ha kajer och upplagsplatser, hvilkas värde utan tvifvel ögonblickligen skulle höjas med mer än 200,000 kronor; men jag tror ej, att det på lång tid skulle bli till fördel för några andra. Jag tror äfven, att denna lilla sak omöjligen kan lägga hinder i vägen för den stora kanalfrågans ordnande. Denna fråga kan ju ej heller tagas upp så alldeles genast. Vi beslöto förra året att göra en utredning beträffande inlandsbanan, och meningen är väl ej att upptaga alla stora kommunikationsfrågor i landet på en gång, utan vi få väl taga dem successive. Och det är ju meningen, att inlandsbanan skall komma först. Afsikten med den var ju bland annat — och detta framhölls då starkt — att den banan skulle bereda möjlighet till transport nedåt landet af malmen från Gellivare och Kiruna, möjligen till mellersta Sverige, men framför allt till älfvar, som banan skall passera, och i hvilka finnas stora vattenfall, där det skulle lämpa sig att anlägga bruk för förädling af järnmalmer. Nu säger jag: det är väl viktigare att koncentrera sig på denna inlandsbana än att nu genast taga upp kanalfrågan, åtminstone i den stora utsträckning, hvarpå här synes syftas. Och jag får försäkra, att förra året, när det var fråga om inköp af Trollhätte kanal, lugnades vi, som hyste betänkligheter, just därmed, att själfva kanalens fördjupning och slussarnas ombyggnad ej under den närmaste framtiden skulle komma i fråga till den stora omfattning åtminstone, som de, hvilka nu förorda det större djupet tänka sig.

Men om så är, frågar jag: kan denna bro hafva någon betydelse för kanalfrågans ordnande i en aflägsen framtid? Då den affären är beräknad att draga en kostnad af 31,2 millioner kronor, är det väl klart, att i jämförelse därmed ombyggande af denna bro, om sådant då skulle erfordras, är en ren bagatell.

Herr talman! Jag ber att på de af mig nu anförda skälen få yrka bifall till utskottets hemställan.

Häruti instämde herrar *Biesèrt, Risberg, Burman, Bromée* i Billsta, *Zimdahl, Kvarnzelius, Jönsson* i Yngsjö, *Emthén, Söderberg* och *Jönsson* i Färeköp.

Herr Jansson i Edsbäcken: Herr talman! I denna fråga må det tillåtas mig att ytterligare säga ett par ord till bemötande af det påståendet, att denna sak blott skulle vara ett göteborgsintresse. Huru härmed förhåller sig, kan jag ej säga; men jag har sökt bevisa, att det var ett intresse för den värmländska järnhandteringen, ja ett riksintresse, att få bron lagd på det sätt Kungl. Maj:t föreslagit. Och denna åsikt vidhåller jag. Som lektor Elowson förut framställt ett yrkande om bifall till till Kungl. Maj:ts förslag, ber jag att få förena mig i detta hans yrkande.

Öfverläggningen var härmed afslutad. Herr talmannen gaf propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på afslag å berörda hemställan och bifall i stället till Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda

framställning; och fann herr talmannen förstnämnda proposition vara med öfvervägande ja besvarad. Votering begärdes likväl och företogs efter följande nu anslagna, af kammaren godkända proposition:

*Angående
fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i femte punkten af utskottets förevarande utlåtande n:o 17, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren med afslag å utskottets berörda hemställan bifallit Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning.

Omröstningen utföll med 123 ja mot 70 nej; och hade kammaren alltså fattat beslut i öfverensstämmelse med ja-propositionens innehåll.

Punkten 6.

Kungl. Maj:t hade i statsverkspropositionen föreslagit Riksdagen att, till fortsättning af statsbanan från Morjärv öfver Storträsk till Lapträsk samt af landsvägen från Boden till Morjärv och vidare från Morjärv till Lapträsk, för år 1906 bevilja å riksstaten utom hufvudtitlarna ett anslag af 1,000,000 kronor.

*Angående
fortsättning
af statsbanan
från Morjärv
till Lapträsk
m. m.*

I en inom Andra Kammaren väckt motion (n:o 150) hade herr G. A. E. Kronlund föreslagit, att Riksdagen till ofvan nämnda ändamål måtte för år 1906 bevilja å riksstaten utom hufvudtitlarna ett anslag af 1,500,000 kronor.

Utskottet hemställde:

a) att Riksdagen måtte på det sätt bifalla Kungl. Maj:ts förevarande framställning, att Riksdagen, till fortsättning af statsbanan från Morjärv öfver Storträsk till Lapträsk samt af landsvägen från Boden till Morjärv och vidare från Morjärv till Lapträsk, för år 1906 beviljade å riksstaten utom hufvudtitlarna ett anslag af 500,000 kronor; och

b) att herr Kronlunds i ämnet väckta motion, i hvad den skilde sig från hvad utskottet här ofvan under a) hemställt, icke måtte af Riksdagen bifallas.

Vid punkten hade fogats reservation af herr Boström, som ansett, att utskottet bort tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning.

Utskottets hemställan upplästes, hvarefter ordet begärdes af

Herr Kronlund, som yttrade: Den af statsutskottet föreslagna nedsättningen i byggnadsanslaget till bandelen Morjärv—Lapträsk före-

Angående faller mig vara olämplig både ur ekonomisk och politisk synpunkt. fortsättning Den beräknade kostnaden för färdigbyggande af banan till Lappträsk af statsbanan är något öfver 5 mill. kronor. Med den af statsutskottet föreslagna från Morjärv långsamma tågordningen, om den nämligen kommer att fullföljas, skola till Lappträsk vi ej vara vid Lappträsk förrän 1915; och om denna långsamhet iakt- m. m. tages ända till finska gränsen, så skulle banan ej hinna denna gräns (Forts.) förrän 1921 eller 1922. Den finska banan till gränsen är dock färdig ända sedan 1903. Således blefve det en mellantid af 18 å 19 år. Men finnes det en järnväg, som ur politisk synpunkt borde färdigbyggas så snart som möjligt, så synes det vara den nu ifrågavarande. Det är så många skäl, som tala härför. År 1894 gjorde Norrbottens läns landsting en framställning i frågan och påpekade de särskilda synpunkter, som talade för saken.

Jag vill endast i korthet referera hvad det sagt: »På andra sidan Bottniska viken utvecklas en liflig verksamhet för att bereda Finland fördelen af tidsenliga samfärdsmedel. Den finska stambanan har några år förut fullbordats till Uleåborg, och med all sannolikhet kommer denna bana att i en snar framtid framdragas till Tornedalen. Uppenbart är att, därest så sker, men däremot å svenska sidan norra stambanan icke sträcker sig längre än till Lule älfdal, handel och rörelse inom öfra delen af Norrbottens län skall vända sig åt det håll, där afsättning och affärsförbindelser underlättas genom bekväma och billiga kommunikationsmedel. Den lättade samfärdseln åt öster skall så mycket snarare draga rörelsen dit, som den finsktalande befolkningen i Sverige känner sig i språkligt afseende mera hemmastadd i Finland än i eget land.»

Denna fråga förelåg vid 1896 års riksdag genom en motion, hvori föreslogs, att man skulle afsätta medel för byggande af denna järnväg så fort som möjligt. Mot statsutskottets däröfver afgifna afstyrkande hemställan reserverade sig en framstående representant här i kammaren tillika med åtskilliga andra utskottsledamöter. Det torde kunna vara af intresse att höra, hvad denne representant anförde i sin reservation. »Saken är den», säger han, »att man vid gränsen har att inom kort motse en järnväg från den finska sidan. Om det då ej finns någon järnväg från den svenska sidan, är det gifvet att befolkningen i gränstrakten kommer att få sina ekonomiska intressen förlagda icke uti sitt fädernesland, utan i det andra landet på andra sidan gränsen. Som herrarne veta, äro språkförhållandena i dessa trakter redan sådana, att ensamt de kommit att förlägga de andliga intressena hos denna gränsbefolkning öfver på andra sidan gränsen. Får nu denna befolkning äfven sina ekonomiska intressen förflyttade åt det hållet, anse vi, att ett ganska betänkligt tillstånd kommer att inträda. Det är den synpunkten, som för oss varit bestämmande och som gjort, att vi anse det i hög grad önskligt att här snart, mycket snart något kommer att göras.»

Ja, förhållandena där uppe vid gränsen ha nog under de senare åren förändrat sig till det bättre, tack vare ett intensivt folkupplysningsarbete, understödt genom frikostiga bidrag såväl från staten som enskilda fosterlandsvänner. Därigenom har också svenska språket och svenska kulturen kunnat göra stora landvinningar däruppe, och däri-

genom ha gränsbefolkningens intressen så småningom börjat knytas vid fosterlandet. Nu, när den finska banan redan är där uppe vid gränsen, är hvarje års dröjsmål med färdigbyggandet af denna vår järnväg ett äfventyrande af de resultat, man med detta arbete velat vinna, och ägnadt att framkalla just de faror man sökt förebygga. Ingenting är nämligen så ägnadt att draga gränsbefolkningens både materiella och andliga intressen öfver till andra sidan som just denna finska järnväg, hvilken öppnar en så bekväm förbindelseled med just det land, som i språkligt och många andra afseenden har så mycket gemensamt med vår gränsbefolkning. Hvarje år, som färdigbyggandet af denna järnväg försinkas, innebär en tillbakagång af de svenska intressena där uppe vid gränsen, något som alltid är en fara och som äfven kan leda till obotlig förlust för vårt land.

Det är nog icke så mycket sparsamhetsskälen, som dikterat statsutskottets beslut härutinnan, som fastmer ett annat skäl, hvilket icke återfinnes i betänkandet, men som dock gjorde sig hördt förra riksdagen, ett skäl, däråt man i medkammaren troligen tillmätt mycket stor vikt, nämligen försvarssynpunkten. Vi böra icke bygga denna järnväg färdig, säger man, förr än Bodenfästningen är färdig. Ja, skulle man vänta med att göra denna järnväg färdig tills Bodenfästningen blifvit färdig, då torde vi allt få skrinlägga våra förhoppningar i detta fall till en långt aflägsen framtid. Bodenfästningen beräknades vara färdig 1909 för en kostnad af 8 à 9 millioner kronor. Nu har hyggnadsanslaget redan nått upp till en 19 à 20 millioner, och jag antar att byggnadstiden kommer att förlängas i proportion till byggnadsanslaget. Det går väl med Boden på samma sätt som med Karlsborg, som aldrig blef färdigt. Det är således fruktlöst, synes det mig, och farligt att vänta tills Bodenfästningen blifvit färdig.

Jag sade nyss, att det vore ekonomiskt olämpligt att bygga denna bana så långsamt, som nu är fallet. Jag skall då be att få ange några skäl för denna uppfattning.

Att bandelen Boden—Morjärv icke lämnar några inkomster för staten utan går med förlust, torde vara väl bekant. Den går genom glest befolkade trakter och stannar på halfvägen, där man följaktligen icke kan påräkna någon nämnvärd trafik. Först när banan hinner till riksgränsen eller åtminstone Lappträsk kan man vänta, att ett lämpligt trafikområde erbjuder sig. Lappträsk, bildar, så att säga, inkörsporten till den rikt befolkade och fruktbara Tornedalen. Lappträsk är och blir ännu mer en knutpunkt för vägar, som leda till olika delar af Tornedalen, och till följd däraf kan en bana där draga till sig både varutrafik och persontrafik. Först när banan hinner dit, kan man tänka sig att den blir rentabel. Äfven ur denna synpunkt tror jag därför det vore fördelaktigt, om vi kunde bygga denna bana fortare.

Nu torde från statsutskottet invändas, att äfven om man icke får så stort anslag nu, så torde ett annat år statsbudgeten utvisa en gynnsammare ställning än nu och således ett större anslag då kunna beviljas. Jag tror icke mycket på utsiktterna därför. Jag tror tvärtom, att med de forcerade anspråk på statskassan, som särskildt från fjärde hufvudtitelns sida göras, komma vi säkerligen att framdeles stå

*Angående
fortsättning
af statsbanan
från Morjärv
till Lappträsk
m. m.
(Forts.)*

Angående fortsättning af statsbanan från Morjärv till Lapträsk m. m. (Forts.)

på samma ståndpunkt som nu, nämligen att statskassan visar tendenser att tryta, och att således denna norrländska järnväg måste vänta på detta större byggnadsanslag.

Då således ett minskadt byggnadsanslag, enligt min tanke, herr talman, är en misshushållning, då ett ökad statsanslag däremot är ägnadt att befördra ett af vårt lands viktigaste lifintressen där uppe, ber jag att ur dessa synpunkter få yrka bifall till ett högre anslag än hvad statsutskottet förordat. Jag har ju föreslagit ett byggnadsanslag af 1,500,000 kronor, men då jag är af den uppfattningen, att detta förslag för närvarande icke har några utsikter att vinna framgång, ber jag att få yrka bifall till hvad Kungl. Maj:t föreslagit i denna punkt, eller att det nuvarande byggnadsanslaget måtte utgå med ett till 1 million kronor förhöjdt belopp.

I detta anförande instämde herrar *Hörnsten, Starbäck, Ström i Nederkalix, Granlund, Ahlstrand, Nordin, Lindhagen och Zetterstrand.*

Herr Sjö: Herr talman, mina herrar! Den föregående talaren nämnde, att man icke skulle se denna fråga ensamt ur sparsamhetsintressets synpunkt. Det har utskottet icke heller gjort, utan utskottet har jämväl sett frågan ur det nationella intressets synpunkt, men därjämte har man naturligtvis också måst se den ur sparsamhetssynpunkt. När man har sådana exempel framför sig, som dem ifrån riksgränsbanans byggande, där man forcerade arbetet så, att man därigenom hart när öste ut penningar, och där tillsynen, enligt hvad vi hört af såväl ingenjörer som gemene man, var sådan, att man har svårt att tro hvad som i den vägen berättats, då skola herrarne icke undra öfver, att man blir betänksam och tänker som så, att man måste se till, dels att det finnes tillräckligt med befäl, som öfvervakar arbetets riktiga utförande, dels ock att man icke anslår mera medel för hvarje år än som väl kan användas.

Det är också en annan synpunkt, som man alltid bör taga i betraktande och noga öfverväga, när man anslår medel till dessa järnvägsbyggnader där uppe i Norrbotten. Herrarne torde kanske erinra sig, åtminstone de som voro med i Riksdagen på den tiden, när Kungl. Maj:ts förslag framkom om anslag till byggande af en bana till riksgränsen från Gellivare öfver Loussavara och Kirunavara, att regeringen då i Riksdagens båda kamrar öppet och ärligt uttalade, att om man beviljade anslag till denna järnväg, hade man att framdeles vänta sig äskanden om anslag till byggande af Bodenfästningen. Mycket riktigt, påföljande riksdag kom detta förslag, som bebådats, när man beviljade anslaget till riksgränsbanan, och nu ha vi fästningen. Man uttalade också samtidigt därmed och äfven sedermera, att utan denna fästning skulle man icke gärna kunna ha denna järnväg. Men fästningen, mina herrar, är ännu icke färdig, och läser väl icke bli färdig ännu på många, många år. Detta oaktadt kommer man här och förordar stora anslags beviljande, så att man skall kunna fortsätta med banan ända fram till slutpunkten Lapträsk. Kungl. Maj:t föreslog, som herrarne minnas, i fjol att denna bana skulle gå fram

till Torne älf för att sedermera en gång förenas med den finsk-ryska järnvägen, som är framdragen dit. Att framdraga en bana till gränsen, såsom Kungl. Maj:t då föreslog, innebär emellertid en fara, som jag tror, att så väl norrländingar som vi andra svenskar böra akta på, ty vi böra betänka, huru det kan komma att gå en dag — det är icke farligt att säga det — att vi en dag genom byggande af denna järnväg och landsväg kunna få en obehaglig invasion ifrån vår östra granne, den store örnens land.

Detta är något som vi böra fästa den största vikt vid, och Riksdagen har äfven förlidit år så gjort, i det att den då beslöt att icke framdraga banan längre än till Lappträsk. Och då Riksdagen i fjol godkände utskottets motivering i fråga om det då äskade anslaget, så har utskottet äfven i år haft denna omständighet för ögonen vid behandlingen af förevarande fråga. När man nu vill bygga denna järnväg, som ju Riksdagen är med om till Lappträsk, och för detta ändamål vill bevilja 500,000 kronor, så beredes ju norrländingarne ändå den fördelen att de så småningom kunna få en järnväg till stånd där uppe.

Denna järnväg kan enligt mitt förmenande och mångas med mig aldrig någonsin lämna någon nettoinkomst för statsverket, ja, jag tror icke en gång, att inkomsterna komma att betäcka driftkostnaderna. Järnvägen går nu fram genom idel ödemarker; såsom nämndes är det visserligen vederbörandes mening att den skall fortsätta upp till Torne-dalen, ehuru jag ej kan vara med därom, och det vore väl då att förvänta några inkomster utaf den befolkning, som där lever och rör sig, men äfven sedan den kommit fram dit, som, i fall det en gång sker, jag skulle beklaga, tror jag, som sagdt, ej att driftkostnaderna skola kunna betäckas.

Det är därför icke alls underligt, att utskottet hållit före, att Riksdagen bör betänka sig, innan den fattar beslut om ett hastigt fortsättande af banans byggande och för hastigt lämnar anslag därtill, hvilka kanske komma att användas på samma sätt, som jag här antydde i fråga om riksgränsbanans byggande.

Herr talman, jag yrkar bifall till utskottets hemställan i förevarande punkt.

Herr Kronlund: Herr Sjö gjorde en jämförelse mellan Ofotenbanan och den bana, hvarom här är fråga. Jag vill emellertid påpeka, att denna jämförelse betydligt haltar. Ofotenbanan går till stor del ofvanför polcirkeln, och den måste byggas under de för ett byggnadsföretag af denna art mest ogynnsamma förhållanden, och med de kostnader och det forcerade arbete, som där ifrågakom, kan den banan på inga villkor jämföras med den bana, som det här gäller.

Mig har det alltid förefallit som en mycket oklok järnvägstaktik och som en mycket dålig hushållning att den ena perioden bevilja stora anslag för järnvägars anläggande och en annan period åter bevilja endast små anslag för sådant ändamål. Att gå till väga på detta sistnämnda sätt är — synes det mig — ett stort slöseri med såväl dyrbar arbetskraft som arbetsmateriel och dylikt, och dessa små byggnadsanslag innebära i många fall ett bortplottrande af statens medel utan motsvarande nytta. Skall man genomföra ett rationellt järnvägs-

*Angående
fortsättning
af statsbanan
från Morjärv
till Lappträsk
m. m.
(Forts.)*

Angående byggande, bör man väl bevilja något så när lika stora anslag årligen, fortsättning så länge som järnvägsanläggningar af någon större betydelse äro i af statsbanan fråga. För järnvägen Boden—Morjärv från Morjärv fråga. För järnvägen Boden—Morjärv anvisades under hvarterdera af till Lappträsk de två första åren 1,300,000 kronor, sedan nedsattes detta anslag till 1,000,000 kronor, därefter till 600,000 kronor och slutligen till 500,000 (Forts.) kronor. Man har beviljat större årliga anslag för den del af banan, som icke är och aldrig någonsin kan blifva bärkraftig, medan man återigen beträder de små anslagens väg, när det gäller att göra den del af banan färdig, som bar någon utsikt att ekonomiskt bära sig. Kan det verkligen vara en rationell hushållning att gå till väga på det sättet?

Herr Sjö påpekade en synpunkt, som jag nyss framhöll och hvilken varit bestämmande för honom vid denna frågas bedömande, nämligen försvarssynpunkten, med särskild hänsyn till Bodenbefästningen. Jag vågar dock för min del påstå, att en koncentrerings af Norrbottens försvar omkring Boden synes mig vara detsamma som att utan svärds-slag uppgifva en stor del af Norrbottens gränstrakter. Om icke en järnväg finnes för framförandet af våra trupper till dessa trakter, komma dessa att utan vidare falla i inkräktarens händer. Det förefaller mig således, mina herrar, som om äfven de militära hänsynen ovillkorligen talade för att denna järnväg bygges så hastigt som möjligt, just på den grund att den finska banan är färdig ända fram till svenska gränsen och att således trupper från andra sidan kunna utan svårighet nå denna vår gräns.

Vidare talade herr Sjö om, att den nu ifrågavarande banan icke under några förhållanden kan blifva bärkraftig, då den ju går genom ouppodlade trakter. Ja, allt detta har jag medgifvit vara fallet i fråga om banstumpen Boden—Morjärv, men när banan blir färdig i hela den utsträckning, som man ämnar gifva densamma, kommer den att förbinda två stora, rika och tät bebyggda ådalar och kommer äfven att förmedla en efter allt att antaga mycket stor internationell sam- trafik, och just dessa omständigheter göra, att man väl kan hoppas, att denna bana skall blifva bärkraftig, under förutsättning naturligtvis, att den fullföljes till det mål, som vi sträfva efter, nämligen drages fram ända till gränsen.

Jag ber att få vidhålla mitt förut gjorda yrkande på bifall till Kungl. Maj:ts proposition.

Herr vice talmannen: Herr talman! Såsom herrarne erinra sig, föreslog Kungl. Maj:t vid fjolårets riksdag, att ett belopp å 2,707,500 kronor måtte beviljas för byggande af en järnväg från Morjärv till riksgränsen; vidare föreslog Kungl. Maj:t, att detta anslag skulle bestridas med upplånta medel. Riksdagen svarade då på denna Kungl. Maj:ts framställning, att den väl insåg behovet af en fortsättning af stambanan ifrån Morjärv norrut, men att den icke kunde gilla Kungl. Maj:ts uppfattning därom, att kostnaderna för denna fortsatta stambanebyggnad skulle bestridas med upplånta medel, utan därför borde enligt Riksdagens mening användas andra statsmedel. Med anledning däraf beslöt också Riksdagen, för att göra det möjligt att bygga banan med statsmedel, att icke bevilja mera för år 1905 till denna ban-

byggnad än 500,000 kronor. Statsutskottet har haft all anledning att tro, att detta Riksdagens uttalande, som gjordes så sent som under sistlidet år, var allvarligt menadt. För egen del tror jag, att Riksdagen gör klokt uti att hålla fast vid den meningen, att denna bana bör byggas med skattemedel, ty säkerligen kommer det att dröja ofantligt många år fram i tiden, innan den kan komma att gifva någon inkomst.

Nu har Kungl. Maj:t föreslagit, att ifrågakvarande anslag måtte höjas från en half million kronor, som beviljades i fjol för år 1905, till en million kronor för år 1906. Statsutskottet har emellertid icke ansett sig böra tillstyrka högre belopp i år än sistlidet år, och anledningen därtill har väl varit den, att det syntes utskottet vara lika stora svårigheter att uppgöra statsbudgeten i år, som det var förra året. Ännu vet man icke något bestämdt om denna sak, men utsikterna äro sannerligen icke lofvande. Man bör väl därför, när från alla håll stora anspråk ställas på statskassan, se till, att man icke för denna järnväg, med hvilken det icke brådskar, tager större tag i statskassan för hvarje gång, än som är rätt och billigt.

Det talas så ofta här i Riksdagen om nödvändigheten af att skaffa Norrland järnvägar. Jag har här framför mig järnvägsstyrelsens underdåniga berättelse för år 1903, och af den ser jag, att icke några län i vårt land ha så mycket statsbanor som just de norrländska länen. Så t. ex. har enligt denna berättelse Västernorrlands län 359 km. statsbanor, Jämtlands län likaledes 359 km., Norrbottens län 632 km., Gäfleborgs län 356 km. och Västerbottens län 273 km., sedan sjunker siffran ned för de öfriga länen; visserligen har Örebro län 221 km., men länen därnäst ha endast att uppvisa resp. 170, 120, 80, 43, 30 km. o. s. v. och till sist komma tre län, som icke ha en enda kilometer statsbana. Jag tycker verkligen, att nu anförda förhållande borde mana norrlänningarna att något litet saktta farten i fråga om statsbanebyggnadet i Norrland. De se ju i alla fall, att de redan fått brorslotten härvidlag och att för öfrigt ingen ämnar neka fortsättandet af statsbanors byggande i Norrland, fastän man vill se till, att detta byggande sker på ett klokt och förnuftigt sätt.

Den ärade talaren från Norrland upplyste oss om, att därest man skulle förfara med byggandet af denna bana på det sätt, som statsutskottet här föreslagit, skulle man icke vara i Lappträsk med deusamma förrän — om jag börde rätt — år 1915. Ja, han anmärkte omedelbart härpå, att skälen för detta långsamma förfarande synas icke i handlingarna, men han visste likväl, hvilka de voro; det vore nämligen med hänsyn till Norrbottens försvar, som man byggde banan så här långsamt. Jag tror, att den ärade talaren har till viss del rätt i denna sin uppfattning, icke därutinnan, att det skulle behöfva dröja ända till år 1915, innan banan vore framme vid Lappträsk, utan i det, att det är äfven med hänsyn till ordnandet af försvaret i öfre Norrland, som man bygger så långsamt, som nu är fallet. Jag vill då emellertid rikta den anmärkningen till honom, att han borde icke ha varit med om Bodenfästningens anläggande, ty om denna fästningsanläggning icke påbörjats, skulle vi ha kunnat bygga banan fortare och hade kanske då redan varit framme vid riksgränsen i stället för att såsom

Angående
fortsättning
af statsbanan
från Morjärv
till Lappträsk
m. m.
(Forts.)

Angående
fortsättning
af statsbanan
från Morjärv
till Lappträsk
m. m.
(Forts.)

nu hålla på med bansträckan Morjärv—Lappträsk. Det är icke sagdt, att man kan få både det ena och det andra, som man önskar sig.

Jag tror, att det här föreligger skäl, som tala för att vi böra förfara i öfverensstämmelse med hvad utskottet nu i år i likhet med föregående år föreslagit i detta fall, och detta så mycket hellre, som det med hänsyn till denna banas blifvande ekonomiska bärighet icke gärna kan blifva fråga om att bygga den med annat än skattemedel, således icke med särskilda för ändamålet upplåta medel. Då jag anser, att det bästa beslut, som vi under nuvarande förhållanden kunna fatta i denna fråga, är att bifalla hvad statsutskottet här tillstyrkt, ber jag att få yrka bifall till utskottets förslag i den nu förevarande punkten.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet Westring: Herr talman, mina herrar! Då utskottet här så godt som enhälligt förordat ett anslag å 500,000 kronor i stället för det af Kungl. Maj:t begärda å 1,000,000 kronor, är det icke mycken anledning att hoppas, att kammaren skall befinnas villig att gå med på det högre beloppet. Det vore emellertid att beklaga, om kammaren det icke skulle göra.

Jag tror i likhet med den förste ärade talaren, att det är af den allra största vikt för kulturens utveckling uppe i denna vår gränsprovins, att järnvägen inom en icke allt för afägsen framtid drages fram till den punkt, dit den, enligt hvad som beslutats, skall gå. Jag skall icke inlåta mig på den sidan af frågan, då den redan vidlyftigt utvecklats af den förste ärade talaren. Jag skall däremot be att få göra några anmärkningar med anledning af de uttalanden, som här gjorts af talarne från statsutskottet.

Den förste af dessa talare varnade för användandet af stora summor för sådana ändamål som det nu ifrågavarande, emedan det i så fall skulle blifva dyrbarare att bygga järnvägar. Det är emellertid en alldeles motsatt erfarenhet, som man gjort vid järnvägsbyggande här i landet. Naturligtvis kan jag icke bestrida, att om man skall ytterligt forcera byggandet af en järnväg, så kan nog järnvägen blifva mera dyrbar än om sådan forcering icke äger rum; men å andra sidan visar erfarenheten, att om man bygger mycket, mycket långsamt, således i mycket små portioner, blir det alldeles gifvet dyrare, än om järnvägsbyggandet försiggår i något raskare tempo. Det anslag, som af Kungl. Maj:t här begärts, nämligen å 1,000,000 kronor, är ett osedvanligt lågt årsbelopp för järnvägsbyggnad; i de allra flesta fall har man för dylikt ändamål beviljat större årliga anslag, och man har funnit detta vara förmånligt.

Jag kan nämna, att jag med anledning af statsutskottets utlåtande infordrat en promemoria från järnvägsstyrelsen om huru man skall ställa med denna järnvägsbyggnad, ifall anslaget jämväl för nästa år inskränkes till 500,000 kronor, och af denna promemoria finner man, att järnvägsstyrelsen icke funnit annan utväg än att omändra såväl den för år 1905 uppgjorda byggnadsplanen som den tilltänkta planen för år 1906 så, att man under dessa bägge år komme att nästan utslutande sysselsätta sig med att bygga färdiga de landsvägar, som jämväl skola bekostas med det ifrågavarande anslaget. Det är ju ett

rätt egendomligt sätt att bygga järnvägar på det viset, att man under ett par år huvudsakligen sysselsätter sig med att bygga landsvägar.

Jag hade icke heller fattat Riksdagens uttalande i föl så, att det vore Riksdagens mening, att man skulle årligen inskränka sig till detta belopp af 500,000 kronor. Riksdagen uttalade sig då, såsom herr vice talmannen erinrade, för att banan skulle byggas icke med lånta medel, utan med skattemedel, och härutinnan har Kungl. Maj:t i sitt förslag följt Riksdagens anvisning. Kungl. Maj:t har nämligen i sin proposition till årets Riksdag icke föreslagit, att man skulle använda annat än skattemedel, och i den af Kungl. Maj:t uppgjorda statsverkspropositionen har Kungl. Maj:t också funnit utväg att för ändamålet använda skattemedel. Och då jag är öfvertygad om, att Riksdagen icke kommer att höja de af Kungl. Maj:t beräknade utgifterna, utan tvärtom nedsätta dem, så synes det mig icke föreligga fara för att detta högre belopp icke skulle kunna utgå af skattemedel.

Den ene talaren syntes egentligen vilja deducera, att denna järnväg icke borde hafva kommit till, och att man därför borde vara så ytterligt sparsam med anslag till densamma.

Men då Riksdagen förra året beslutit utförandet af järnvägsanläggningen i fråga, så torde det icke vara mycket skäl att nu åter upptaga frågan om denna järnvägsanläggnings lämplighet eller icke. Sedan Riksdagen en gång beslutit, att banan skall byggas, bör man allenast se till, huru man lämpligast och billigast kan utföra byggnadsarbetet, och detta tror jag sker genom att visserligen icke forcera arbetet, men å andra sidan heller icke allt för mycket strama till.

Herr vice talmannen hänvisade till statistiska uppgifter om längden af de norrländska järnvägarne. Ja, dessa järnvägars betydliga längd är ju en obestriddlig sak.

Men hvad är orsaken därtill?

Jo, jag behöfver såsom förklaring därtill endast åberopa det bevingade ordet, att de ha så godt om mil däruppe i Norrland. Det är därför järnvägarne där komma att upptaga längre sträcka än i andra provinser. Och då talaren framhöll, att statsjärnvägarne i Norrland spelade en så dominerande roll, så har detta en helt naturlig förklaringsgrund i det förhållandet, att utvecklingen icke där uppe hunnit så långt, att man kunnat på enskild väg åstadkomma järnvägar, under det att detta i stor omfattning varit förhållandet i den södra delen af landet. Jag tror, att Riksdagen icke skulle avvika från sin i föl intagna ståndpunkt, om den nu bifölle Kungl. Maj:ts förslag.

Herr Boström: Då jag har den uppfattning, som Kungl. Maj:ts framställning i denna punkt angifver, skall jag be att få förena mig med dem, som yrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag. Det anslag, som det nu är fråga om att bevilja, afser icke allenast järnvägsbyggnader, ej ens någon större del däraf, utan endast en mindre. I sammanhang med anläggningen af järnvägen skall nämligen ske anläggning äfven af en landsväg från Boden till Morjärv och vidare från Morjärv till Lappträsk, hvilken väg beräknats kosta något öfver 1,200,000 kronor. Af det anslag, som nu begäres, äro icke mindre än 700,000 kronor afsedda att användas för landsvägens byggande, och endast omkring

Angående
fortsättning
af statsbanan
från Morjärv
till Lappträsk
m. m.
(Forts.)

Angående 300,000 kronor för färdigbyggnad af 2 järnvägsbroar, nämligen broarna
 fortsättning öfver Stryckån och Kalix älf. Under sådana förhållanden tycker jag,
 af statsbanan att det vore alldeles i sin ordning, att man för ändamålet anvisade
 från Morjärv till Lappträsk 1,000,000 kronor.

Herr vice talmannen har sagt, att det finnes mycket järnvägar i
 m. m. Norrland. Ja, det är sant, att så är förhållandet. Men om man där-
 till lägger, att kvadratinnehållet där är stort, så torde man kunna
 bilda sig ett omdöme i saken. Ty om man betänker, att hela Blekinge
 län är mindre än en af de stora kommunerna i Norrland, så är det ju
 lätt förklarligt, att det blir godt om mil däruppe.

Herr talman, för min del anhåller jag om bifall till Kungl. Maj:ts
 förslag.

Herrar Öberg och Andersson i Baggböle instämde häruti.

Herr Palme: Herr talman, mina herrar! Enär jag för cirka tio
 år sedan var motionär i enahanda ärende och därvid yrkade, att *då*,
 under statsöfverskottens gyllene tid, medel skulle afsättas till detta
 norrbottniska järnvägsbyggnad, så må det tillåtas mig att nu yttra
 ett par ord.

Det är två synpunkter, som varit bestämmande för de olika utta-
 landena i denna fråga, nämligen dels den ekonomiska, dels den militära.

Hvad då först beträffar den ekonomiska synpunkten, så är det
 min bestämda åsikt såsom praktisk man, att det är en mycket dålig
 ekonomi att i så ytterst små portioner, som utskottet nu föreslagit,
 fortsätta det ifrågavarande järnvägsbyggnadet. Förrän järnvägen kommer
 fram till Tornedalen kunna vi egentligen icke förvänta oss något större
 ekonomiskt utbyte af densamma, utan dessförinnan kommer den nog allt-
 jämt att gå med förlust. Därför bör bygget påskyndas. Detta är min
 uppfattning af den ekonomiska sidan af saken.

Hvad åter den militära eller försvars-synpunkten vidkommer —
 och denna torde hafva för rätt många blifvit den bestämmande allt
 ifrån uppkomsten af tanken på Bodenfästningen — så har det sagts
 mig, att anledningen till den af statsutskottet gjorda nedprutningen
 skulle vara att, delvis åtminstone, söka däri, att man på vissa håll
 fruktade att eljest icke få tillräckliga medel till fortsättandet af fäst-
 ningsbyggnadet där uppe vid Boden.

Rörande just detta förhållande mellan järnvägen och försvaret är
 det två synpunkter, som för mig äro af vikt. Den första är den, att
 det, i försvarshänseende sedt, är en numera alldeles föråldrad tanke
 att söka inskränka kommunikationslederna emellan ens eget land och
 ett eventuell fiendes. Denna synpunkt, att det för försvaret vore bra,
 om man helst kunde emellan sig och en eventuell fiende lägga ett öde,
 sköfladt land, kunde i ett gånget sekel finna försvarare, men nu är
 den, som sagdt, föråldrad. Nu vill man i stället hafva goda kommu-
 nikationer, förmedelst hvilka man kan föra fälthärar så långt som möj-
 ligt framåt emot en fiende.

Den andra försvarssynpunkten är af såväl ideell som praktisk be-
 tydelse. Rörande denna synpunkt vill jag säga, att af allra största
 vikt för ett effektivt och kraftfullt försvar är, att en gränsprovins, som

har, åtminstone till stor del, en befolkning af annan ras och med annat språk än den öfriga befolkningen i riket, bindes fast samman med landet i dess helhet och blir genomträngd af en känsla af solidaritet med det öfriga riket. Det torde kanske, mina herrar, för litet hvar af eder vara kunnigt, att ofta höjts varnande röster, som erinrat oss om den fara, hvilken med anledning af vår finsktalande befolkning däruppe hotar oss österifrån. Och rätt tydliga vinkar österifrån ha nog försökts. Under sådana omständigheter förhåller det sig icke så, som herr vice talmannen ansåg, eller att det icke brådskade med färdigbyggandet af denna järnväg: utan enligt mitt förmenande ligger det tvärtom en fara uti dröjsmalet att icke fullborda densamma. Ty det är af större och verkligare vikt för vårt försvår reellt och ideellt att med skyndsambhet färdigbygga järnvägen än att få ett eller annat pansartorn till där vid Boden.

Jag ber att få yrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

Herr Sjö: Herr talman! Såväl den siste talaren som äfven herr statsrådet och chefen för kungl. civildepartementet yttrade, att byggande af järnväg i små portioner lätt blir betydligt dyrare. Hvad nu detta yttrande angår, så kan jag visserligen icke tala på grund af egen erfarenhet om huruvida det blir dyrare att bygga i större proportioner än i mindre, men får nämna, att då jag för någon tid sedan talade med en järnvägsbyggare om denna fråga, han sade: »jag bygger sakta, billigt och väl». Det är på detta yttrande af en fackman som jag stöder mig, då jag påstår, att det snarare blir dyrare att bygga i större proportioner. Och jag tror, att jag till stöd för detta mitt påstående kan åberopa äfven erfarenheterna från byggandet af banan Gellivare—Riksgränsen. Herrarne minnas nog likaväl som jag, att kostnaderna därför beräknats till 21,000,000 kronor, men att de sedan gingo upp till några och trettio — jag vill minnas 34,000,000 kronor. Jag tror därför, att jag har fullt fog för mitt uttalande, att om byggandet af en järnväg forceras, så blir det alltid dyrare. Det är fördenskull bättre att bygga sakta, väl och billigt.

Herr statsrådet yttrade också, att han icke hade uppfattat statsutskottets förliedet år uttalade mening så, att man skulle lämna små anslag. Jag tror, att det var ungefär så han yttrade. Ja, hvad detta beträffar, så skall jag endast och allenast be att få uppläsa hvad statsutskottet angående förliedet års förslag anfört: »I sitt häröfver afgifna utlåtande anförde statsutskottet, bland annat, att med hänsyn därtill, att någon inkomst icke torde kunna beräknas å den ifrågasatta järnvägen, det synes utskottet vara att föredraga att med anslagsmedel bestrida kostnaderna för dessa anläggningar, i likhet med hvad som skett beträffande järnvägen Boden—Ytter Morjärv. Under sådana förhållanden kunde anläggningarna — yttrade utskottet vidare — uppenbarligen icke fullbordas på långt när så hastigt, som i den uppgjorda planen blifvit ifrågasatt; och med hänsyn till de stora anspråk, som ställdes på statsregleringen, ansåge sig utskottet icke kunna för år 1905 tillstyrka större anslag för ändamålet än 500,000 kronor, som borde anvisas att utgå å riksstaten utom hufvudtitlarna. Riksdagen, som i fråga om statsbaneanläggningen fattade beslut endast om byg-

Angående
fortsättning
af statsbanan
från Morjärv
till Lapträsk
m. m.
(Forts.)

Angående fortsättning af statsbanan från Morjärv till Lappträsk m. m. gandet af sträckningen Morjärv—Lappträsk, biträdde däremot, hvad angick anslaget belopp och sättet för dess utgående, helt och hållet den af utskottet gjorda hemställan.»

Och utskottet säger nu: »Utskottet anser sig ock fortfarande böra hålla fast vid sin ofvan anförda motivering, och då för närvarande ej mindre anspråk ställas på statsregleringen, än hvad som nästlidet år var fallet, finner sig utskottet äfven nu böra förorda, att anslaget för ifrågavarande statsbane- och landsvägsanläggningar begränsas till 500,000 kronor.»

Jag tror således, att statsutskottet verkligen uttalat, att man icke bör hasta på, utan bygga väl. Och då nu Riksdagen känner hvad dess statsutskott förlidet år uttalade rörande denna fråga, så torde den finna, att statsutskottet nu haft största anledning att framkomma med ett förslag sådant som det nuvarande.

Herr talman, jag yrkar fortfarande bifall till statsutskottets förslag.

Herr vice talmannen: Herr talman! En talare har nyss anført, att det blifvit för honom sagdt, att anledningen, hvarför utskottet nu tillstyrkt för ifrågavarande järnvägs fortsättning m. m. ett mindre belopp än det af Kungl. Maj:t begärda, skulle vara den, att man härigenom ville på förhand försäkra sig om att i stället få så mycket mera medel till Bodenfastningen. Jag ber då att få försäkra såväl denne talare som kammarens ledamöter i öfrigt, att något sådant har sannerligen icke — åtminstone för mig — varit motivet till att föreslå nedsättandet af den begärda summan en million till 500,000 kronor. Icke heller har jag vid den förberedande behandlingen af ärendet inom statsutskottet hört ett enda ord nämnas om något sådant motiv. Jag tror därför, att den ärade talaren i det afseendet gjort sig en oriktig föreställning.

Nej, anledningen till att man icke trott sig om att härvid böra följa Kungl. Maj:t har till hufvudsaklig del varit den, att man ansett sig ha skyldighet att fästa all tro och tillit till Riksdagens i föl gjorda uttalande, att denna bana skulle byggas med skattemedel och icke med upplånta medel. Och då har man ansett sig för det närvarande icke hafva råd att för ändamålet i fråga offra mer för nästa år än en half million. Detta har varit det egentliga skälet. Men jag har så många gånger funnit, att det mest otacksamma man här i Riksdagen kan taga sig före är att försöka spara på statens medel, ty hvartill tjänar det att söka spara, när man alltjämt får mothugg, från höger och från vänster? Att här i Riksdagen yrka på sparsamhet lyckas just icke vidare, och därför borde jag väl ej heller nu yrka därpå; men jag vill i alla fall äfven nu göra ett försök därtill och därför yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Hedin: Herr talman! Eftersom jag räknar mig till sparsamhetsvännerna, vill jag, herr talman, anmärka, att jag icke tager åt mig den nyss uttalade förebräelsen att, när försök här i Riksdagen göres att spara på statsutgifterna, detta mötes af mothugg från alla möjliga håll. Här är nu icke fråga om sparsamhet eller slöseri, utan hvad som här är fråga om, är, huruvida man skall gifva ut en utgift,

som är beslutad för länge sedan, och gifva ut denna inom en sådan tid, att den kan komma att medföra den nytta, som med företaget är afsedd, eller om man skall dröja längre med denna utgift. Frågan står ej längre om detta: skola vi bygga denna järnväg eller icke? Och Bodenfästningen: ja, den har väl icke användts emot företaget på det sättet, som herr vice talmannen nyss angaf någon -- jag vet icke hvilken -- hafva påstått. Men Boden ligger dock såsom en ond ande bakom, därför att man skapat denna Bodenmilitaristiska atmosfär, som bibragt folk den föreställningen, att man först skall hafva Bodenfästningen färdig -- eller åtminstone dess färdigbyggande så garanteradt, att man kan utsätta dagen, när detta skall ske -- innan man får tänka på att fullborda denna järnväg. Nu komma emellertid de sakkunnige och säga, att Bodenfästningen får man troligen aldrig färdig, ty där behöfs än ett, än ett annat, hvarmed fästningen skall kompletteras. Ty man talte icke för oss fulla sanningen, då vi beslöto anlägga denna fästning. Det återstår ännu så mycket däruppe, som dock icke kan anskaffas, därför att vi icke kunna röra oss med sådana medel, som t. ex. ryssarne hade, när de befästade Port Arthur.

Herr talman, jag anhåller om bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats afslutad, framställde herr talmannen beträffande *mom. a)* propositioner dels på bifall till statsutskottets hemställan, dels ock på afslag å berörda hemställan och bifall i stället till Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning. Herr talmannen fann förstnämnda proposition vara med öfvervägande ja besvarad; men som votering begärdes, blef nu uppsatt, justerad och anslagen en så lydande omröstningsproposition:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i sjätte punkten *mom. a)* af utskottets förevarande utlåtande n:o 17, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren med afslag å utskottets berörda hemställan bifallit Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning.

Voteringen utföll med 112 ja mot 75 nej; och hade kammaren alltså bifallit utskottets hemställan.

Utskottets hemställan i *mom. b)* förklarades besvarad genom kammarens här ofvan antecknade beslut.

Punkten 7.

Lades till handlingarna.

Punkten 8.

Utskottets hemställan bifölls.

*Angående
fortsättning
af statsbanan
från Morjärv
till Loppträsk
m. m.
(Forts.)*

Angående
ändrade

§ 15.

bestämmelser
i fråga om
arfsskatt och
skatt å gåfva.

Därnäst i ordningen fanns å föredragningslistan upptaget bevillningsutskottets betänkande n:o 8, i anledning af väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående ändrade bestämmelser i fråga om arfsskatt och skatt å gåfva.

I en inom Andra Kammaren väckt motion, n:o 73, som hänvisats till bevillningsutskottets behandling, bade herr *L. K. Brock* föreslagit, att Riksdagen ville i underdånig skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes taga i öfvervägande, huruvida icke arfsskatten borde i vidsträcktare mån än hittills tagas i anspråk för statens behof samt skatten å gåfva fullständigas och bringas till närmare öfverensstämmelse med arfsskatten, äfvensom i sådant fall låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag till förändrade bestämmelser i afseende på sådan beskattning.

Utskottet hemställde dock, att förevarande motion icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Vid betänkandet voro fogade reservationer:

af herr *K. G. Karlsson* i Göteborg; samt

af herrar *Beckman* och *Höjer* mot viss del af motiveringen.

Sedan utskottets hemställan blifvit uppläst, begärdes ordet af

Herr Brock: Herr talman! Jag har med min motion åsyftat dels en ökning af den förutvarande arfsskatten och dels ett likställande af gåfva med arf och testamente i fråga om beskattning. Som bekant utgår arfsskatten nu med viss procent, olika med hänsyn såväl till skyldskap som till de ärfda eller testamenterade beloppens storlek. Sålunda utgör arfsskatten högst $1\frac{1}{2}$ % för arf inom första skyldskapsgraden, dit bröstarfvingar hänföras, högst 3 % i andra skyldskapsgraden, som afser vissa bakarfvingar och sidoarfvingar, och högst 6 % i tredje skyldskapsgraden, som afser öfriga arfvingar och testamentstagare. Dessa stämpelsatser infördes med 1894 års stämpelförordning. Den kommitté, som uppgjorde förslag till den nya stämpelförordningen, äfvensom bevillningsutskottet vid 1894 års riksdag yttrade, att i fråga om själfva skattesatsernas storlek måste man gå varsamt till väga; och detta var ju riktigt, då det var fråga om införande af ett ny slags skatt, den progressiva. Jag har nu föreslagit en skattesats af högst 3 % inom första skyldskapsgraden, högst 5 % inom andra och högst 7 % inom tredje skyldskapsgraden. Att denna lilla ökning icke kan uppfattas annat än som ett litet välbetänkt framsteg, det synes mig vara tämligen uppenbart. Jag vill därvid framhålla, att, äfven om dessa högre skattesatser antogos, vi ändock skulle i förevarande afseende komma att stå tillbaka för åtskilliga andra länder i Europa. Sålunda utgår t. ex. i England arfsskatten med ända till 18 % och i vissa kantoner af Schweiz med ända till 20 %.

Hur har nu utskottet ställt sig med hänsyn till frågan om arfskattens höjning?

Utskottet har icke direkt yttrat sig i fråga om själfva förhöjningen. Utskottet har sagt, att denna arfsskatt bör ses i sammanhang med andra skatter och särskildt i sammanhang med den supplementära förmögenhetsskatt, om hvars införande nu är fråga. Utskottet säger: »Känt torde ock vara, hurusom vår nu gällande skattelagstiftning i flera väsentliga delar ansetts tarfva genomgripande förändringar i syfte bland annat att åstadkomma en jämnare och rättvisare fördelning af skattebördan, äfvensom att jämväl en supplementär förmögenhetsskatt såsom form för den fonderade inkomstens högre beskattning är ifrågasatt.

Att under sådana förhållanden i ändamål af ytterligare skatteförhöjning ur de under stämpelskatten hörande afgifter utbryta särskildt det slags skatt, som — innefattande de under 8 § A) i gällande stämpelförordning upptagna stämpelafgifterna för bouppteckningar, gåfvobref, testamenten etc. — med ett gemensamt namn kan benämnas arfsskatt och hvilken skatt bland stämpelafgifter i allmänhet har den mest omisskännliga karaktären af förmögenhetsskatt, torde icke vara riktigt.» Jag kan icke finna, att arfsskatten har något naturligt samband med den ifrågasatta förmögenhetsskatten. Utskottet säger, att denna skulle vara en form för den fonderade inkomstens högre beskattning. De särskilda kommitterade, som sistlidet är uppgjort förslag till en särskild förmögenhetsskatt, hafva också uppenbarligen haft denna uppfattning. De ha sålunda föreslagit, att förmögenhetsskatten skulle utgå med en viss procent af en persons förmögenhet, det vill säga efter det belopp, hvarmed tillgångarna öfverskjuta skulderna. Däremot har det icke gjorts någon åtskillnad med hänsyn till frågan huruvida i denna förmögenhet ingår arf eller testamenten eller förvärf genom eget arbete eller kapitalafkastning. Det har med ett ord icke gjorts och naturligtvis icke heller kunnat göras åtskillnad på de olika sätt, på hvilka förmögenheten uppstått. Vidare hafva dessa kommitterade i sitt förslag utgått därifrån att förmögenheten skall beräknas med hänsyn till en viss tidpunkt, i förslaget angifven till den 1 januari eller för visst fall den 14 mars. Detta är också tämligen naturligt. Ytterligare hafva dessa kommitterade utgått därifrån, att skatten skulle afse ett visst år. Det har sålunda föreslagits, att förmögenhetsskatten skulle afse löpande året. Detta är också tämligen klart, då ju meningen är att här under form af förmögenhetsskatt träffa en inkomst. Det är då nödvändigt, att den person, som skall träffas, har innehaft förmögenheten under någon viss tid. Helt annorlunda är förhållandet med arfsskatten. Denna utgår, vare sig arftet eller det testamenterade har innehaft en dag eller ett år; tiden har ingen betydelse. Vidare har personens förmögenhetsställning icke heller den allra ringaste betydelse i fråga om arfsskattens storlek. Före år 1894 hade arflåtarens förmögenhet betydelse i så måtto, att arfsskatten utgick med en viss procent af arflåtarens förmögenhet. De kommitterade, som uppgjorde förslaget till ny stämpelförordning, förklarade däremot, att man måste helt och hållet bryta med denna åskådning. Därest arfsskatten skulle blifva rättvis, borde densamma bestämmas dels efter arftagarens eller

Angående
ändrade
bestämmelser
i fråga om
arfsskatt och
gåfva.
(Forts.)

Angående ändrade bestämmelser i fråga om arfsskatt och skatt å gifva. testamentstagarens skyldskap till arflåtaren, och dels med hänsyn till själfva det arffallna beloppets storlek. Det är således andra synpunkter och helt andra grundsatser, som göra sig gällande i fråga om arfsskatten än i fråga om förmögenhetsskatten. Det enda försök, man skulle kunna göra att på något sätt sammanställa en allmän förmögenhetsskatt med arfsskatten, har gjorts af kammarrätten uti dess innevarande år afgifna yttrande öfver förberörda förslag till förmögenhetsskatt. Kammarrätten säger där, att man kan ifrågasätta, huruvida — därest en person blifvit för ett visst år påförd förmögenhetsskatt och han under året affider — det icke jämväl med hänsyn därtill att den af lidnes förmögenhet kommer att blifva underkastad arfsskatt bör bestämmas, att en del af förmögenhetsskatten kan restitueras. Det kan man ock ifrågasätta, men grunden därtill skulle naturligtvis icke vara den, att en ny skatt pålägges förmögenheten i arfvingsens hand, utan grunden skulle vara den, att den af lidne icke lefvat hela det år, för hvilket han blifvit påförd förmögenhetsskatt. En sådan restitution finnes ju redan nu i fråga om den vanliga bevillningen. Jag kan således icke finna det ringaste naturliga sammanhang mellan förmögenhetsskatten och arfsskatten. Det står klart för mig just därför, att grunden för arfsskattens uttagande bör vara den, att en person utan egen förtjänst och utan eget arbete erhåller ett tillskott till sin förmögenhet. Detta bör vara tillräcklig grund till en särskild skatt utöfver den vanliga inkomst- och förmögenhetsskatten.

Utskottet säger vidare:

»I följd häraf och då det vidare ankommer på Kungl. Maj:t att, i den mån nya och verkliga skattebehof visas vara för handen, hos Riksdagen föreslå lämpliga utvägar till fyllande af omförmälda behof, har utskottet ansett sig böra afstyrka bifall till motionen.»

Hvad nu angår själfva frågan om behofvet, finnes det nog redan. Jag vill blott erinra därom, att motion ju redan föreligger därom att bidraget till arbetareförsäkringsfonden skall bibehållas vid samma belopp som förut, och jag vill vidare erinra därom att det är ett särskildt förhållande med denna skatt just därför att den är fristående från öfriga skatter. Jag vill vidare påpeka, att vid 1892 års riksdag två enskilda motionärer väckte förslag om progressiv beskattning och framlade fullständigt formulerade förslag, äfvensom att Riksdagen då aflät en skrivelse till Kungl. Maj:t, däri den uttalade såsom önskemål, att arfsskatten måtte i vidsträcktare mån än dittills och i anslutning till de väckta motionerna tagas i anspråk. Då ansåg sig Riksdagen kunna på det sättet gå till mötes de enskilda motionärerna, att Riksdagen beslöt aflåtandet af en skrivelse; och jag har ju icke begärt mera.

Hvad nu angår den senare delen af motionen, eller frågan om likställande af gifva med arf och testamente i fråga om beskattningen, så har jag i min motion framhållit, att de särskilda kommitterade, som uppgjorde förslaget till den stämpelförordning, som antogs 1894, ansågo, att man icke kunde träffa gifva, så framt den icke hade skriftlig form. Samma uppfattning hade bevillningsutskottet, och bevillningsutskottets förslag vann Riksdagens bifall. Emellertid har detta skäl, enligt min uppfattning, alldeles bortfallit genom införandet af själfdeklarationen.

Om denna ordnades på lämpligt sätt, skulle mycket väl gifva lika väl som andra inkomstkällor kunna träffas af skatten.

Vidare framhöllo de kommitterade, som uppgjort förslaget till 1894 års stämpelförordning, att man icke i allmänhet hade någon anledning antaga, att en person skulle, för att undvika arfsskatten, redans under sin listid bortgifva sin egendom och dymedelst undandraga staten den skatt, som staten borde få. Denna förmodan har visst icke be-^{Angående ändrade bestämmelser i fråga om arfsskatt och redansskatt å gifva.}sannats. Jag tror, att vi litet hvar känna till fall, då personer just för att undvika denna skatt, med varm hand bortskänkt sin egendom till större eller mindre del. Såsom en omständighet, som styrker detta, vill jag framhålla, att arfsskatten under de första åren icke heller gaf den inkomst, som kommitterade hade beräknat.

I fråga om denna senare del af min motion säger bevillningsutskottet: »Utskottet, som emellertid icke underkänner det i viss mån berättigade i motionens syfte, såvidt det gäller beskattning af gifva, har ansett sig böra afstyrka motionen.» Hvad utskottet nu menar med detta uttryck: »i viss mån», vet jag icke; af motiveringen framgår det icke.

Jag har i min motion framhållit, hurusom jag icke kan finna något skäl, hvarför icke gifva skulle likställas med testamente. Skillnaden är rättsligen den, att testamente kan återkallas under testators listid men, sedan det testamenterade är mottaget, böra väl testamente och gifva vara fullständigt lika ur skattesympunkt.

Utskottet har icke anfört några nya skäl för afslag af min motion i dess senare del. Af de två skäl, som utskottet anfört för afslag å min motion i hvad den rör höjning af skatten, har det första skälet naturligtvis ingen tillämpning här. Det har utskottet icke heller sagt. Återstår således det senare skälet eller att det skulle ankomma på Kungl. Maj:t att, när behof däraf må vara för handen, föreslå lämpliga utvägar att fylla dem. Jag vill då i fråga om denna del af min motion säga, att det här är lika mycket fråga om gammal skatt som om ny skatt. Det är fråga om att få bort de brister, som vidlåda den år 1894 införda arfsskatten. Dessa brister bestå, såsom nämnts, bland annat där i, att man utan vidare kringgår lagens bestämmelser genom att bortgifva sin egendom under listiden. Jag hörde för någon dag sedan en person omtala, att nyligen en förmögen man hade, dagen innan han dog eller samma dag han dog, med varm hand bortgifyt till arfvingarna en million kronor. Hade detta belopp funnits vid hans död, hade staten därpå fått sin skatt, uppgående till kanske fyrtiotusen å femtiotusen kronor. Kan det vara rätt, att låta det fortgå på detta sätt år från år för att icke säga dag efter dag och undandraga staten en inkomst, som den rätteligen borde ha!

Den behandling, som utskottet ägnat min motion, inger mig just icke stora förhoppningar om bifall.

Hvad angår motionens förra del eller höjning af arfsskatten kan man ju ha olika meningar. Det är ju fråga om ett mer eller ett mindre. Jag kan ju lämna detta därhän. Men hvad angår den senare delen af min motion eller likställande af gifva med arf i fråga om beskattningen anser jag mig icke ens hafva rätt att lämna motionen utan vidare åt sitt öde.

Angående
ändrade
bestämmelser
i fråga om
arfskatt och
skatt å gifva.
(Forts.)

Jag skall därför, herr talman, be att få begränsa min motion, och i sådant afseende hemställa, att Riksdagen ville i underdånig skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte taga i öfvervägande, huruvida icke skatten å gifva borde fullständigas och bringas till närmare öfverensstämmelse med arfsskatten, äfvensom i sådant fall låta utarbete och för Riksdagen framlägga förslag till förändrade bestämmelser i afseende på sådan beskattning.

Häruti instämde herr *Pettersson* i Södertälje.

Sedan herr vice talmannen nu öfvertagit ledningen af kammarens förhandlingar, lämnades ordet till

Herr Lindblad, som anförde: Herr talman! Då jag icke obesedt kan till fullo öfverskåda betydelsen af det yrkande, som motionären nu gjort, skall jag be att få till bemötande upptaga hans yrkande i motionen och framhålla de skäl, som för bevillningsutskottet varit afgörande. Och sedermera torde det få framgå af en kommande diskussion, om motionären kan vinna understöd för sitt senare yrkande. Bevillningsutskottets afvisande ställning till motionen är härledd ur tre skäl. Jag kan ju först anföras det, som står i slutet af utskottets betänkande. I fråga om nya skatter eller utvidgningar af gamla är det Kungl. Maj:t, som bör taga initiativet och icke Riksdagen eller enskilda medlemmar af Riksdagen, som böra gifva anvisning på detta. Ty jag är öfvertygad, att i mån af behof, kommer nog Kungl. Maj:t att dra försorg om den saken, och vi i Riksdagen få lita oss till det gamla: kommer dag, kommer råd.

Det andra skälet är det, som motionären vidrört, att antagligen vid denna riksdag eller, om icke då, så vid den följande, kommer att framläggas ett förslag om en ny skatteform, nämligen förmögenhetskatt. Och när man då vill gå på en sådan nyhet, torde det vara olämpligt att redan nu föregripa Riksdagens beslut och så att säga gifva på hand, att Riksdagen skall taga äfven detta, som onekligen hänger tillsammans med förmögenhetsbeskattningen. Det tror jag icke motionären kan jäfva. Därför är det väl bättre, att dessa saker tagas i ett sammanhang, än att nu underrätta regeringen: var så god och kom med denna skatt också.

Det tredje skälet är det, att Riksdagen redan har aflåtit två skrivelser åren 1901 och 1902 i fråga om stämpelskatten, och dessa skrivelser hvila ännu hos regeringen. Och vi ha af justitieombudsmannens ämbetsberättelse fått veta, att de ännu icke föranledt till någon direkt åtgärd från regeringens sida. Vid sådant förhållande anser bevillningsutskottet det vara olämpligt att öka på skrivelsernas antal. Skulle de missbruk förefinnas, som motionären tror sig kunna påvisa, kunna vi vara förvissade om att regeringen nog får ögonen på saken och anser sig skyldig komma med proposition i ämnet. Jag tror, att för närvarande kan man icke bifalla vare sig det af motionären ursprungligen framställda förslaget eller hans senaste yrkande. Hvad det praktiska gagnet af detta skulle vara förstår jag näppeligen, ty jag antar, att frågan om skrifvelse är i Första Kammaren fallen,

då jag icke ser, att någon af dess medlemmar i utskottet reserverat sig.

Jag ber att få yrka bifall till utskottets utlåtande.

Herr K. G. Karlsson i Göteborg: Herr talman, mina herrar! För min del har jag icke kunnat af utskottets skäl bli öfvertygad, hvarför jag, såsom herrarne se, äfven reserverat mig. Motionen innehåller två saker, nämligen dels en höjning af arfsskatten och dels att beskattningen å gifva skulle likställas med arfsskatt, så att det missbruk, som förekommer i afseende på beskattningen, måtte undanröjas.

Hvad arfsskatten beträffar, får jag säga, att jag ställer mig mycket sympatiskt mot densamma. Jag tror, att man skulle kunna säga, att arfsskatten är en obetydlig ersättning för de förmåner, som samhället förlänar de i ekonomiskt afseende lyckligt lotttade, och de åtgärder, som motionären föreslagit, äro af så moderat beskaffenhet, att jag tycker, att utskottet redan därför borde haft skäl bifalla hans yrkande. Utskottets hufvudsakliga skäl för afslag är, att man icke bör föregripa Kungl. Maj:t med afseende på sättet att föreslå skatter. Utskottet säger ju visserligen, att nog kan möjligen behof föreligga. Jag tror, att utskottet skulle kunna säga, att behof alldeles säkert föreligger, och jag skulle vilja tillägga, att, om icke behof af ökade skatter föreligger, förefinnes det behof af lindringar på andra håll, så nog finnes det hål att stoppa i, ifall man kan anskaffa pengar på lämplig väg. Då utskottet säger, att det må vara Kungl. Maj:ts sak att föreslå lämpliga utvägar för fyllande af behofven, skulle jag däremot vilja säga, att jag icke anser det olämpligt, utan tvärtom mycket lämpligt, om Riksdagen kunde på förhand för Kungl. Maj:t peka på skatte-källor, som Riksdagen för sin del anser lämpliga. Detta rörande den första delen af motionen.

Beträffande den andra delen af motionen har väl litet hvar hört talas om det missbruk, som nu råder, i det man kringgår bestämmelserna om arfsskatt genom att i form af gifva öfverlämna arfvet. Det är sant, att man, såsom motionären säger, därigenom på lagligt sätt bryter mot lagens anda. Och detta kan väl icke vara något, som är värdt att försvara, utan det förefaller mig, att utskottet hade haft anledning att i det afseendet gå motionären till mötes. Den saken är så tydlig och klar för hvar och en, som *tänker* på densamma, att därpå behöfva vi icke vidare spilla ord.

Motionären har nu begränsat sitt yrkande just till denna senare del af sin motion. Under sådana förhållanden skall jag äfven inskränka mig till att instämma i hvad motionären under debatten förordat.

Herr talmannen återtog nu ledningen af kammarens förhandlingar och lämnade på begäran ordet till

Herr Höjer, som yttrade: Herr talman! Jag har begärt ordet endast och allenast för att i yttersta korthet få angifva skälen därtill att jag mot utskottets motivering inlagt min reservation.

Jag har deltagit i det slut, hvartill utskottet kommit, uteslutande

Angående
ändrade
bestämmelser
i fråga om
arfsskatt och
skatt å gifva.
(Forts.)

*Angående
ändrade
bestämmelser
i fråga om
arfskatt och
skatt å gifva.*

af det skälet, att jag i likhet med utskottets majoritet har ansett det vara lämpligt, att en reform af 8 § i stämpelförordningen ställdes i ett nära sammanhang med en eventuell, sannolikt nära förestående reform af inkomstskattelagen och påläggandet af en förmögenhetsskatt. Då kan det bli tal om, huruvida vare sig gifva, arf eller testamente

(Forts.)

skola läggas under inkomst- eller kapitalbeskattning. De sakerna synas mig — i det fallet instämmer jag med herr Lindblad — afgjort höra tillsammans. Detta och uteslående detta skäl har bestämt mig att biträda utskottets hemställan. Däremot erkänner jag icke alls giltigheten af det andra hufvudskäl, som utskottet anfört, nämligen att det icke skulle ankomma på den enskilde riksdagsmannen utan på Kungl. Maj:t »att, i den mån nya och verkliga skattebehof visas vara för handen, hos Riksdagen föreslå lämpliga utvägar till fyllande af omfördälda behof». Det är visserligen sant, och det kan jag gå in på, att det i främsta rummet är Kungl. Maj:t, som skall taga initiativ, när det gäller att föreslå skatter, i synnerhet därför, att man får förutsätta, att Kungl. Maj:t i högre grad än den enskilde riksdagsmannen har eller bör ha kännedom om det behof, som föreligger och som af skatter bör fyllas. Men däraf, mina herrar, följer alls icke, att det skall vara den enskilde riksdagsmannen förmenadt att, såsom herr Broek gjort, komma fram med förslag om bättre utnyttjande af de skatter, som redan föreligga, eller att föreslå sådana ändringar i gällande skattelag, som äro i enlighet med billighet och rättvisa. Jag anser, att utskottets motivering i själfva verket delvis till innehållet och i det hela till formen är olyckligt affattad. Beträffande motionen i öfrigt har jag afgjort sympati för den från början till slut. Jag anser, att en förändring af gifvoskatten är alldeles nödvändig och att en förhöjning af arfsskatten är, om också icke för ögonblicket af behofvet påkallad, åtminstone af billighet och rättvisa fordrad. Det är en skatteform, som vida mer kan utnyttjas än som i Sverige skett, och man behöfver icke därför gå till sådana ytterligheter, som man finner i England, där man vid tillämpningen af denna skatteform har som hos oss dubbel progression, men där progressionen, om jag ej missminner mig, med afseende på beloppet går från en till tio procent och med afseende på skyldskapsgraden stiger från två till åtta procent. Steget härifrån till det moderata förslag, som motionären framställt, är, som herrarne förstå, mycket stort.

Jag vill icke upptaga tiden längre, utan har endast velat angifva min ställning till frågan. Och så mycket kan jag säga, att hade den ärade motionären skrivit lika bra som han i dag har talat, så hade jag helt och hållet reserverat mig mot utskottets hemställan.

Herr Broek: Herr talman! Utskottets hufvudsakliga skäl för afslag å min motion har varit, att vi hafva att förvänta förslag till ny inkomstskatt och förmögenhetsskatt. Jag vill framhålla, att i förslaget till inkomst- och förmögenhetsskatt hafva kommitterade uttryckligen från beskattning undandragit såväl arf och testamente som gifva, för såvidt gifva icke har karaktären att vara periodisk. Detta ha kommitterade gjort därför att arf och testamente redan äro underkastade beskattning. Gifva har undantagits, emedan gifva har samma

karaktär som arf och testamente. Att man skulle upphäfva den nu gällande arfsskatten och i stället beträffande arf och testamente införa någon slags inkomst- eller förmögenhetsskatt är ju otänkbart. Då skulle Riksdagen frångå den uppfattning, som 1894 gjorde sig gällande, då Riksdagen fullständigt gillade de af såväl kommitterade som bevillningsutskottet föreslagna grundsatser, att icke den afidnes förmögenhet skulle läggas till grund för beskattningen af arf utan arftagarens skyldskap till arflåtaren äfvensom det arffallna beloppets storlek.

*Angående
ändrade
bestämmelser
i fråga om
arfsskatt och
skatt å gifva.
(Forts.)*

Om också således förstnämnda skäl kan ha någon betydelse med hänsyn till min motions förra del eller i hvad den rör höjning af skatten, kan den icke ha ringaste betydelse i hvad den rör motionens senare del, då ju skatten å arf och testamente skall kvarstå samt gifva har väsentligen samma karaktär som de förra. Det kan nämligen icke vara fråga om att låta arf och testamente vara föremål för särskild beskattning och låta arf falla under samma beskattningsgrunder som den allmänna inkomst- eller förmögenhetsskatten. Då finnes naturligtvis ingen annan utväg än att likställa gifva med arf och testamente. 1894 års bevillningsutskott hade fullkomligt giltiga skäl att ej göra detta, nämligen för såvidt gifva icke hade skriftlig form. Dess skäl för undantag har enligt min uppfattning helt och hållet bortfallit därigenom att vi infört själfdeklaration; själfdeklarationens grundsats är nu erkänd hos oss. Med en riktig och lämpligt ordnad själfdeklaration kan nämligen gifva med varm hand, äfven då den ej har skriftlig form, träffas af beskattning.

Herr Lindhagen: Motionären har nu inskränkt sitt yrkande till att hemställa därom, att äfven gifva med varm hand men utan afhandling måtte beläggas med skatt, på det man icke måtte begagna denna form af gifva för att kringgå gällande bestämmelser med afseende på arfsskatt. Jag tycker, att detta är rimligt och kan därför fullt instämma med motionären i den delen. Men jag vill begagna detta tillfälle att uttala, att, på samma gång jag förordar en sådan anordning, jag äfven vill fästa uppmärksamheten på att visst undantag måste göras vid en sådan lagstiftning. Då den nya arfsskatten infördes, glömde man att från beskattning undantaga så kallade fromma stiftelser, vetenskapliga samfund, välgörande inrättningar o. s. v. Det är klart att dessa inrättningar, som fylla ett allmänt ändamål, måste, för att kunna existera, påräkna gifvor, och det vore synnerligt hinderligt för deras verksamhet, om genom arfsskatten och genom skatt å gifva de icke skulle erhålla erforderliga medel. Jag vet många fall, då donatorer varit betänkta på att gifva medel till sådana inrättningar men afstått på grund af dessa beskattningsformer.

Nu har man dock ännu en möjlighet öppen för att vid sådana donationer undgå beskattning, och den begagna sig dessa inrättningar och donatorerna också i stor utsträckning af, nämligen därutinnan att gifva med varm hand icke är belagd med skatt. Donator låter nämligen genom någon person till vederbörande inrättnings styrelses protokoll anföra de villkor, på hvilka han är villig att öfverlåta sin gifva, och om styrelsen vill acceptera den på dessa grunder, öfverlämnar do-

Angående ändrade bestämmelser i fråga om arfsskatt och skatt å gåfva. nator med varm hand vissa värdepapper, som på detta sätt komma ifrågavarande inrättning till godo utan att afdrag behöfver ske för någon stämpelafgift. Då nu motionären enligt min mening fullständigt riktigt hemställt, att man skall med skatt belägga äfven den form af gåfva, som icke kommer till stånd genom afhandling, så vill jag dock ha till protokollet antecknadt, att det synes mig önskvärdt och oundgängligt, att det då också göres undantag för gåfvor till sådana inrättningar, som på grund af enskildes frikostighet fylla ett allmänt ändamål och därigenom bespara såväl stat som kommun betydande utgifter.

(Forts.)

Herr Lindblad: Jag vill påpeka, att utskottet redan uttalat sig i den riktningen och medgifvit »det i viss mån berättigade i motionens syfte, såvidt det gäller beskattningen af gåfva». I detta afseende har utskottet hvarken velat eller kunnat underkänna motionärens påstående. Men därifrån till att skriva till Kungl. Maj:t och särskildt anhålla om en utvidgning af ifrågavarande skatt är steget tämligen långt. Detta skulle binda Riksdagen. Redan genom motionens framkomst och de uttalanden, som blifvit gjorda, har saken blifvit belyst och bör kunna föranleda Kungl. Maj:t att ha sin uppmärksamhet riktad på densamma.

Jag måste ur motionärens senaste bevisföring upphämta ett par saker och särskildt göra den frågan: hvilken har tänkt eller påstått, att man skall *afskaffa* arfsskatten? Det har väl ingen gjort. Men motionären vill ha en *utvidgning* af arfsskatten. Detta är en annan sak, som hänger tillsammans med förmögensbeskattningen i allmänhet, hvilket också synes däraf att motionären åberopar det betänkande, som utarbetats af särskildt tillkallade kommitterade. Men motionären polemiserar mot det, som därutinnan föreslagits. Något beslut föreligger dock ännu icke, som visar, om Kungl. Maj:t kommer att framlägga detta sakkunniges betänkande, ej heller veta vi huru Riksdagen kan komma att ställa sig till detsamma.

Motionären framhöll, att i kommitterades utlåtande vissa undantag gjorts beträffande skatt å gåfva. När frågan om förmögensskatten en gång kommer inför Riksdagen, kan det bli tillfälle både genom motioner och annorledes att uttala sig härom. Motionären måste också erkänna, att dessa saker hänga tillsammans. Vi ha möjligen redan i år att vänta en proposition i ämnet, ehuru vi bra litet känna om det förslag, som Kungl. Maj:t kommer att framlägga. Men då ingen antydning i motsatt riktning gjorts och det sedvanliga inkomstskatteförslaget ej ännu framlagts, har man åtminstone inom bevillningsutskottet föreställt sig, att det skulle bli just ofvannämnda förslag, som regeringen komme att framlägga. Jag anser därför, att det för närvarande är onödigt att skriva till Kungl. Maj:t. Vi ha redan två gånger skrivit till Kungl. Maj:t rörande stämpelskatten men ännu icke fått svar.

Härmed var öfverläggningen i detta ämne afslutad. Efter af herr talmannen framställda propositioner å de därunder gjorda yrkandena blef utskottets hemställan af kammaren bifallen.

§ 16.

Härefter föredrogs bevillningsutskottets betänkande, n:o 9, i anledning af väckt motion om ändring af 1 § 3:o) instruktionen för taxeringsmyndigheterna.

Om ändring af 1 § instruktionen för taxeringsmyndigheterna.

I en till bevillningsutskottets behandling hänvisad motion, n:o 67, hade herr *G. B. Hellman* föreslagit ändrad lydelse af 1 § 3:o) instruktionen för taxeringsmyndigheterna.

Utskottet hemställde, att förevarande motion icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Reservation hade emellertid afgifvits af herr *Lindblad*.

Sedan utskottets hemställan blifvit uppläst, anförde

Herr *Hellman*: Herr talman, mina herrar! Nu gällande bevillningsförordning stadgar i § 3, att fast egendom skall uppskattas till sitt verkliga värde, hvarefter det i § 5 talas om fast egendom af tvenne olika slag, för hvilka särskildt värde skall utsättas inom olika kolumner i de fastställda taxeringslängderna, nämligen »jordbruksfastighet» och »annan fastighet». I vissa fall kommer det att bero på taxeringsnämndernas omdöme, huruvida en fastighet skall taxeras i kolumnen för annan fastighet eller för jordbruksfastighet. Dock icke i alla fall. Ty så fort det gäller ett jordområde, som är åsatt mantal, om än så ringa till ytvidden, måste detsamma taxeras i kolumnen för jordbruksfastighet.

Nu kunde man ju tycka, att det vore tämligen likgiltigt, i hvilka kolumnen fastigheten stode taxerad, då, såsom jag förut erinrat, det heter i förstnämnda paragrafen af bevillningsförordningen, att fastighet — således *all* fastighet — skall taxeras till sitt verkliga värde. Det är dock icke så likgiltigt, som man vid första påseende kunde förmoda. Ty till bevillningsförordningen finnes fogadt någon ting, som heter instruktion för taxeringsmyndigheterna; och på grund af innehållet i denna instruktion blir det i tredje paragrafen af själfva bevillningsförordningen förekommande allmänna stadgandet »att fast egendom skall taxeras till sitt verkliga värde», i många fall illusoriskt, särskildt då det gäller jordbruksfastighet.

I instruktionens § 1 finnas uppräknade vissa saker och ting, efter hvilka taxeringsnämnderna skola hafva att rätta sig, och till hvilka de skola taga hänsyn vid bestämmandet af det värde, som skulle vara det verkliga värdet på en fastighet, såsom egendomens areal, den värdering, som egendomen undergått för erhållande af hypoteksbankslån, köpeskillingen och så vidare. Men i tredje momentet af paragrafen finnes en bestämmelse om ett särskildt undantag, då det gäller jordbruksfastighet, nämligen: »börande vid bestämmande af detta värde afseende icke fästas å beskaffenheten af sådana byggnader, som på egendomens afkastning icke hafva något egentligt inflytande». Denna bestämmelse hindrar ju taxeringsnämnderna att, äfven om de äro fullt

Om ändring
af 1 § in-
struktionen
för taxerings-
myndig-
heterna.
(Forts.)

öfvertygade därom, att den bättre beskaffenheten af byggnaderna å en egendom gör, att egendomen har större verkligt värde, taxera densamma till det värde, som de eljest kunnat anse vara rätt och skäligt.

Att så är förhållandet framgår också af de prejudikat i flera beskattningstvister, afgjorda slutligen och i sista hand af Kungl. Maj:t, hvilka jag uppgifvit förra året vid diskussionen i denna kammare med anledning af min dåvarande motion i ämnet, och hvilka prejudikat ju utskottet, enligt hvad utskottet omtalar, läst samt äfven erkänner vara riktiga. Däremot föreskrifves i femte momentet af instruktionens 1 §, hvilket moment handlar om »annan fastighet», att det är brandförsäkringsvärdet, som skall läggas till grund vid taxeringen af sådan fastighet. Däraf kan följa, att till exempel ett par mindre lägenheter, afsöndrade från hemman, den ena såsom afsöndrad lägenhet utan mantal och den andra vid ägostyckning med åsatt mantal, hvilka båda lägenheter äro lika stora och lika bebyggda samt i själfva verket hafva samma värde i handel ochandel människor emellan, den ena blir taxerad såsom jordbruksfastighet — därvid man icke får taga hänsyn till hurudana husen äro — och åsatt ganska ringa taxeringsvärde, under det att den andra, som icke blifvis åsatt mantal och som således såsom en lägenhet med tillhörande åbyggnader — därvid lägenhetens hufvudsakliga värde anses utgöras af byggnaderna — upptages i kolumnen för annan fastighet, blir taxerad med hänsyn till byggnadernas brandförsäkringsvärde och till följd däraf åsattes ett många gånger högre taxeringsvärde än den lika stora lägenheten, hvilken åsatts mantal.

Att innehållet af den punkt i instruktionen, som jag anser behöfva ändras, i verkligheten — i stort sedt — har haft den allmänna inverkan i afseende på taxeringen, att i allt för många fall det blifvit den ojämnheten, att så kallad annan fastighet blifvit högre taxerad i förhållande till sitt verkliga värde än jordbruksfastighet, framgår, utom af de prejudikat, som jag förut åberopat och äfven i min motion antydt, jämväl utaf andra uttalanden. Och jag kan icke neka mig nöjet att vid detta tillfälle åberopa ett sådant uttalande, som kanske i det fallet bevisar mera, än annars mina egna ord skulle hafva gjort. Vid föredragning af den kungl. propositionen n:o 21 rörande förändring i väglagen har chefen för jordbruksdepartementet, när det gällt ändring af § 59 i väglagen, afseende att annan fastighet skulle deltaga uti vägunderhållets tunga mera än förut, till statsrådsprotokollet, vid relationen af de yttranden, hvilka inkommit från i ärendet hörda myndigheter, vägstyrelser m. fl., yttrat, bland annat, dessa ord, som bestyrka sanningen af det allmänna påstående, jag gjort i min motion rörande behovet af ändring i instruktionen för taxeringsmyndigheterna: »Å andra sidan hafva emellertid äfven uttalats farhågor för, att en ökad dylik beskattning af annan fastighet» — än jordbruks fastighet — skulle åtminstone för viss sådan fastighet blifva allt för betungande. I detta hänseende hafva till en början framhållits åtskilliga omständigheter, som voro ägnade att göra denna beskattning för sådan fastighet i allmänhet mer kännbar än för jordbruksfastighet, såsom dels den ofta allt för höga uppskattningen af kostnaden för vägunderhållet in natura, hvilken öfverskattning måste föranleda till i samma mån ökad

verklig tunga för de med penningar till väghållet bidragande beskattningsföremålen, dels *de olika grunderna för taxering af jordbruks- och annan fastighet, af hvilka den förra i förhållande till verkliga värdet taxerades lägre än den senare, beroende på att åbyggnadernas värde i förra fallet endast i ringa mån*» — och i många fall ej alls — »men i det senare alltid togos i betraktande.»

Om ändring af 1 § instruktionen för tazeringsmyndigheterna.
(Forts.)

Jag hade verkligen tänkt att läsa upp några ytterligare prejudikat i bevillningstvister för att belysa sanningen af hvad jag sagt, men det kan hända, att det blott skulle trötta herrarne, och jag skall för den skull icke besvära därmed, helst då, såsom jag förut antydte, utskottet erkänt, att prejudikaten visa, att så förhåller sig, som jag uppgifvit, äfvensom att en ändring i sådant syfte, som jag uti min motion föreslagit, kunde hafva skäl för sig. Men så säger utskottet: »Det lär emellertid kunna ifrågasättas, huruvida de olägenheter i beskattningshänseende, som förorsakas af berörda ojämnhet, skola blifva afhjälpta genom af motionären föreslagna förändringar i 1 § af instruktionen för taxeringsmyndigheterna». Härtill vill jag blott erinra därom, att jag för min del tänkt mig en lämplig ändring och föreslagit en sådan, men att jag i min motion vädjat till bevillningsutskottet att, för det fall utskottet skulle finna de af mig föreslagna ordalagen icke tillfyllest eller lämpliga, utskottet täcktes själf formulera ändringen på ett annat sätt, som utskottet funne bättre tjäna det af mig påpekade syftet. Detta har emellertid utskottet icke gjort. Huruvida det berott därpå att utskottet ansett annan formulering kunna tjäna syftet bättre eller icke, det vill jag lämna därhän. Däremot påstår utskottet någonting annat i fråga om borttagandet ur nyssnämnda paragraf af den anvisning beträffande åbyggnaderna, som jag i min motion yrkat: »Det kunde», säger utskottet, »anses gifva vid handen, att i fråga om jordbruksfastighet öfver hufvud ett förfaringssätt, afvikande från det hittills i instruktionen angifna, skulle komma till tillämpning». Ja, icke vore det någon olycka. Det är just *det*, hvarpå jag syftar — att man skulle afvika från den oegentlighet, som hittills förekommit. Afvikelsen skulle ej, enligt mitt förmenande, blifva annat än från *det oegentliga*, och icke en afvikelse, som skulle skada, då ju i alla händelser den allmänna bestämmelsen i bevillningsförordningens 3 § skulle stå kvar, »att fast egendom skall taxeras till sitt verkliga värde».

Emellertid har utskottet slutligen såsom hufvudskäl, tyckes det, för yrkande om afslag å min motion stödt sig därpå, att »behovet af en reformering af vår direkta beskattning i dess helhet framträder allt mera». Och vid sådant förhållande anser utskottet, att det icke är lämpligt att »vidtaga en partiell reform, såsom den af motionären föreslagna» — särskildt »då det kan antagas, att förslag i ofvanberörda syfte inom en snar framtid kommer att föreläggas Riksdagen». Ja, när de nya skatteförslagen komma — icke vet jag det. Och äfven om de komma ett eller annat år härefter — icke är det då sagt, att dessa förslag omedelbart antagas såsom lag. Är här ett öppet erkänt missförhållande, som genom den af mig föreslagna ändringen i instruktionen skulle kunna afhjälpas, hvarför kan icke då Riksdagen gå in på denna lilla ändring? Den utesluter ju icke, att, när de nya skattelagarna framdeles antagas, den allmänna rättelse, som kan erfordras i den

Om ändring
af 1 § in-
struktionen
för taxerings-
myndig-
heterna.

delen, varder vidtagen. Men intill dess är ingen skada skedd, att en rättelse i ett nu känt och erkänt missförhållande har kommit till stånd.

På grund af det anförda och då jag icke kan finna mig öfvertygad genom hvad utskottet anfört därom att den af mig påyrkade reformen är utaf så ringa och obetydligt värde, att den icke kunde och borde genomföras ju förr dess hellre, utan att förhåla tiden i afvaktan på att någon allmän omgestaltning af skatteförhållandena skulle komma att äga rum, får jag, herr talman, taga mig friheten att yrka bifall till min motion.

Herr Beckman: Herr talman! Såsom motionären redan erinrat, har utskottet aldrig förnekadt, att någon gång en sådan ojämnhet i fastighetstaxeringen kunnat förekomma, som han har påpekat i sin motion. Motionären har också erinrat därom, att, enligt § 3 i bevillningsförordningen, grundbestämmelsen för taxering är, att fastigheter skola uppskattas till sitt *verkliga värde*. Själva denna grundbestämmelse gäller *all* fast egendom. Vid densammans uppskattning skall man, enligt hvad som föreskrifves i bevillningsförordningen, taga i betraktande, bland annat, arrende- och hyresafgifter samt köpeskilling. Men nu säger herr Hellman, att dessa föreskrifter inskränkas därigenom att i instruktionen för taxeringsmyndigheterna förekommer det stadgande, att, när det gäller att bestämma taxeringsvärdet af en *jordbruks-fastighet*, hänsyn icke skall tagas till sådana byggnader, som icke hafva något »egentligt inflytande» på egendomens afkastning. Det är ju alldeles riktigt. Men på samma gång som å ena sidan denna negativa bestämmelse står där såsom en föreskrift, följer däraf å andra sidan också en anvisning att, *om* verkligen dessa åbyggnader öfva något egentligt inflytande på egendomens afkastning, hänsyn bör och skall tagas därtill vid taxeringen.

Motionären anser emellertid, så vidt jag kunnat finna, att, så snart som en lägenhet afstyckas från en egendom, icke genom afsöndring utan genom ägostyckningsförfarande och således åsättes mantal, detta i och för sig skulle innebära, att denna egendom måste taxeras enligt den för jordbruksfastigheter gällande norm. Att så icke sker, är dock ett faktum, hvarom man lätt kan öfvertyga sig. Det finnes i ett bevillningsdistrikt, där jag varit bevillningsberedningens ordförande, många sådana lägenheter, fränstyckade och åsatta mantal, i fråga om hvilka man i alla fall funnit sig oförhindrad att uppskatta egendomen till det verkliga värde, som den äger på grund af de åbyggnader, som finnas å densamma. När således exempelvis en lägenhet är så liten, att man där egentligen icke kan drifva något jordbruk eller jordbruket måste blifva ren bisak, har man utan någon gensaga upptagit lägenheten till det *verkliga*, efter brandförsäkring och köpeskilling bestämda värdet. Jag tror således, att sådana fall, som motionären tänkt sig, äro långt färre, än man skulle tro, om man hyser den uppfattning, som synes vara hans.

För öfrigt har utskottet ansett, att den föreslagna åtgärden till afhjälpan af de missförhållanden, som nu möjligen kunna här och där råda, icke skulle leda till åsyftadt mål. Som kammaren torde

erinra sig, gick motionärens förslag förra året i en alldeles motsatt riktning; då ansåg han, att man skulle *uttryckligen* stadga, att dessa förmåner, åbyggnader och dylikt, toges i betraktande vid värderingen. Nu säger han, att man skall *utesluta* hvarje stadgande rörande denna sak. Redan detta synes mig innebära en svaghet — ej blott i fråga om formuleringen. Utskottet har också häfdat, att om man utan vidare borttog detta stadgande, skulle följderna kunna blifva, att man ansåge att jordbruksfastigheter öfver hufvud skulle uppskattas på annat sätt, än hittills varit vanligt. Man skulle t. ex. kunna tänka sig, att om en jordbruksfastighet finge bättre för jordbruket afsedda åbyggnader, detta skulle anses i och för sig böra medföra ett höjande af taxeringen.

Nu anmärker motionären, att han i sin motion anhållit, att därest icke utskottet gillade formuleringen, utskottet ville utfinna en annan. Härpå vill jag först svara att det är sannolikt, att denna ändring icke allenast borde afse instruktionen för taxeringsmyndigheterna utan äfven bevillningsförordningens 3 §. Och i hvilket fall som helst har utskottet icke ansett sig böra framställa en sådan formulering, då utskottet ju ansett, att man för närvarande borde lämna denna partiella reform å sido och hänskjuta saken till det fullständiga reformförslag, som utan tvifvel inom den närmaste framtiden kommer att af regeringen föreläggas Riksdagen.

Det är på dessa skäl, herr talman, som jag anhåller om bifall till utskottets betänkande.

Öfverläggningen i detta ämne var härmed afslutad. Sedan herr talmannen framställt proposition å de därunder gjorda yrkandena, biföll kammaren utskottets hemställan.

§ 17.

Anmäldes och godkändes lagutskottets förslag till Riksdagens skrifvelser till Konungen:

n:o 6, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse af 3 § i lagen angående jordfästning den 25 maj 1894,

n:o 7, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om tillägg till 9 § i förordningen angående allmänt kyrkomöte den 16 november 1863,

n:o 8, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse af 65 § utsökningslagen samt till lag om ändrad lydelse af 30 § konkurslagen,

n:o 9, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse af 25 kap. 20 § strafflagen,

n:o 10, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om oäkta barns arfsrätt efter moder och modernefränder, samt

n:o 11, i anledning af väckta motioner angående ändringar i gällande bestämmelser rörande skyldigheten att deltaga i byggnad och underhåll af kyrka m. m., prästgård samt tingshus och häradsfängelse.

§ 18.

Justerades protokollsutdrag.

§ 19.

Till bordläggning anmäldes:

statsutskottets utlåtanden:

n:o 7, angående regleringen af utgifterna under riksstatens sjätte hufvudtitel, innefattande anslagen till civildepartementet;

n:o 18, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående en väganläggning inom Norrbottens län mellan Karesuando by i Enontekis socken och gränsen mot Juckasjärvi socken med biväg till Idivuoma gästgifvaregård; och

n:o 19, i anledning af Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under åttonde hufvudtiteln gjorda framställning om anslag för utarbetande af en redogörelse öfver ortnamn i Älfsborgs län m. m.; samt

lagutskottets utlåtanden:

n:o 13, i anledning af väckt motion angående beredande af möjlighet för en viss majoritet inom kommun eller skifteslag att upplåta eller försälja vid storskifte eller laga skifte för gemensamt behof afsatt mark;

n:o 14, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående bestämmelser rörande forum och besvärstid för klagomål öfver kyrkoråds och skolråds beslut m. m.;

n:o 15, i anledning af väckt motion angående upphörande af pastors själfskrifvenhet såsom ordförande i kyrkostämman;

n:o 16, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående bestämmelser i syfte att bidrag till aflöning af kyrkobetjäning skall utgå efter de grunder, som för kommunalutskylder i allmänhet äro gällande;

n:o 17, i anledning af väckt motion angående befrielse för främmande trosbekännare att erlägga afgifter till svenska statskyrkan och dess prästerskap; och

n:o 18, i anledning af justitieombudsmannens framställning angående förändrad lagstiftning rörande verkställighet af icke laga kraft ägande utslag i brottmål.

§ 20.

Afgåfvos följande nya motioner, nämligen af:

herr *J. E. Biesèrt*:

n:o 211, om ändring af 37 och 75 §§ riksdagsordningen; och

n:o 212, om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående förslag till proportionellt valsätt vid val af Riksdagens utskott m. m.; samt

herr *J. T. Larsson* i Lund, n:o 213, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående understöd åt folkbibliotek m. m.

Dessa motioner bordlades på begäran.

§ 21.

Ledighet från riksdagsöromålen beviljades:

herr <i>J. Larsson</i> i Presstorp	under 8 dagar fr. o. m. d. 25 februari			
» <i>P. Pehrsson</i> i Åkarp	» 12 » » » 28 »			
» <i>J. E. Biesert</i>	» 3 » » » 23 »			
» <i>J. P. Jespersen</i>	» 6 » » » 24 »			
» <i>H. F. A. E. Pantzarhielm</i>	» 8 » » » 25 »			
» <i>J. T. Larsson</i> i Lund	» 8 » » » 24 »			och
» <i>J. Johnsson</i> i Bollnäs	» 4 » » » 24 ».			

Härefter åtskildes kammarrens ledamöter kl. 4,12 e. m.

In fidem

Herman Palmgren.

Rättelse.

I häftet n:o 11 Andra Kammarrens protokoll den 15 februari, statsrådet Westrings anförande:

sid. 22 rad. 26^o uppifrån står: utländska postafgifterna
läs: inländska postafgifterna