

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1906. Första Kammaren. N:o 24.

Tisdagen den 13 mars.

Kammaren sammanträdde kl. 2,30 e. m.

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

1:o) med förslag till lag angående ansvarighet för skada i följd af automobiltrafik samt till lag om ändrad lydelse af 11 kap. 15 § strafflagen;

2:o) med förslag till förordning om automobiltrafik;

3:o) med förslag till lag angående förbud i vissa fall för bolag och förening att förvärfva fast egendom samt till lag om ändrad lydelse af 22 § i lagen den 27 juni 1896 om hemmansklyfning, ägostyckning och jordafsöndring;

4:o) angående inköp af beskickningshus i Kristiania; och

5:o) angående upplåtande af en del utaf Bodens kronopark för landtförsvarets behof.

Justerades protokollet för den 6 i denna månad.

Upplästes ett ingifvet läkareintyg af följande lydelse:

Att ledamoten af Riksdagens Första Kammare häradshöfdingen m. m. *Gustaf Berg* till följd af brott å högra underarmen under någon tid är förhindrad att bevista Riksdagens förhandlingar, intygar

Stockholm den 12 mars 1906

*Sture Carlsson,*  
sjukhusläkare.

Anmäldes och bordlades bankoutskottets memorial n:o 6, angående inköp af tomt och om anslag för uppförande af egen byggnad för riksbankens afdelningskontor i Sundsvall.

Föredrogos och hänvisades till konstitutionsutskottet följande den 10 innevarande mars bordlagda motioner:

n:o 32, af herr *Sjöcrona*, angående ändring af §§ 13, 14, 16, 17, 19 och 20 riksdagsordningen; samt

n:o 33, af friherre *De Geer*, i anledning af Kungl. Maj:ts förslag till ändrade bestämmelser angående den politiska rösträtten.

Föredrogos, men bordlades ånyo på flere ledamöters begäran följande den 10 i denna månad bordlagda ärenden, nämligen statsutskottets utlåtanden och memorial n:is 54—57, bevillningsutskottets betänkande n:o 6, bankoutskottets memorial n:o 5, lagutskottets utlåtanden n:is 21 och 22 äfvensom Första Kammarrens tillfälliga utskotts utlåtanden n:is 1 och 2.

Föredrogos och hänvisades till lagutskottet Kungl. Maj:ts under sammanträdet aflämnade nådiga propositioner till Riksdagen:

1:o) med förslag till lag angående ansvarighet för skada i följd af automobiltrafik samt till lag om ändrad lydelse af 11 kap. 15 § strafflagen;

2:o) med förslag till förordning om automobiltrafik; samt

3:o) med förslag till lag angående förbud i vissa fall för bolag och förening att förvärfva fast egendom samt till lag om ändrad lydelse af 22 § i lagen den 27 juni 1896 om hemmansklyfning, ägostyckning och jordafsöndring.

Föredrogos och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts denna dag aflämnade nådiga propositioner till Riksdagen:

1:o) angående inköp af beskickningshus i Kristiania; och

2:o) angående upplåtande af en del utaf Bodens kronopark för landtförsvarets behof.

Justerades tre protokollsutdrag för denna dag.

På framställning af herr talmannen beslöts, att bankoutskottets memorial n:o 6 skulle sättas främst bland betänkandena på föredragningslistan till morgondagens sammanträde.

---

Kammaren åtskildes kl. 2,46 e. m.

In fidem

A. v. Krusenstjerna.

---

### Onsdagen den 14 mars.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

---

Justerades protokollet för den 7 i denna månad.

---

Anmälades och bordlades

konstitutionsutskottets utlåtande, n:o 4 i anledning af väckt motion om ändring af § 52 regeringsformen och § 33 riksdagsordningen;

statsutskottets utlåtande och memorial:

n:o 6, angående regleringen af utgifterna under riksstatens femte hufvudtitel, omfattande anslagen till sjöförvarsdepartementet;

n:o 58, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut i frågor rörande anslagen under riksstatens fjärde hufvudtitel; och

n:o 59, i anledning af kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om inlösen af åtskilliga officers- och underofficerskårer tillhöriga byggnader å mötesplatser m. m.;

bevillningsutskottets betänkanden:

n:o 7, i anledning af väckt motion om tillägg till 1 § 1 mom. i förordningen om beskattningen af socker den 2 juni 1905; och

n:o 8, i anledning af väckt motion om bestämmande af tullen å maskiner och verktyg efter vikt m. m.; äfvensom

lagutskottets utlåtanden:

n:o 23, i anledning af väckt motion angående revision af skiftesstadgan och därmed sammanhörande författningar; och

n:o 24, i anledning af väckt motion med begäran om framläggande af förslag till ändring af förordningen angående åtgärder till förekommande af öfverdrifven afverkning å ungskog inom Västerbottens och Norrbottens län den 24 juli 1903.

Företogs val af nio ledamöter i Riksdagens särskilda utskott, till hvars behandling hänvisats Kungl. Maj:ts proposition, n:o 63, med förslag till lag angående kontroll å ångpannor; och befunnos, efter valförrättningens slut, därtill hafva blifvit utsedde:

herr Bernström .....	med 100 röster,
» Håkanson .....	» 100 » ,
» Olsén .....	» 100 » ,
» Paulson .....	» 100 » ,
» Tamm, P. G., .....	» 100 » ,
» Åkerman .....	» 100 » ,
» Montgomery .....	» 99 » ,
» Rabe .....	» 95 » ,
» Dieden .....	» 94 » .

Företogs val af fyra suppleanter i Riksdagens förenämnda särskilda utskott; och befunnos, efter valförrättningens slut, därtill hafva blifvit utsedde:

herr Strömberg .....	med 88 röster,
» Folin .....	» 85 » ,
» Berg, Volrath, .....	» 83 » ,
» Fahlén .....	» 82 » .

Föredrogs, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran bankoutskottets nästlidne dag bordlagda memorial n:o 6.

Föredrogs å nyo och företogs punktvis till afgörande statsutskottets den 10 och 13 innevarande månad bordlagda utlåtande n:o 54, i anledning af Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag till vissa hamnarbeten.

*Punkten 1.*

Utskottets hemställan bifölls.

*Punkten 2.*

Kungl. Maj:t hade föreslagit Riksdagen

»dels att till iståndsättande och ombyggnad af Skanörs hamn, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med ett af majoren V. Gagner upprättadt förslag jämte däri af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjorda ändringar och tillägg, bevilja ett anslag af 272,900 kronor, under villkor att städerna Skanör och Falsterbo till Kungl. Maj:t och kronan afstå den nuvarande hamnen med tillhörande bålverk, vågbrytare och ledarm jämte så stort intill hamnen gränsande område, som kan för hamnens möjligen blifvande utvidgning eller eljest ändamålsenliga användning enligt Kungl. Maj:ts bedömande anses erforderligt,

dels och att af detta anslag på extra stat för år 1907 anvisa ett belopp af 72,900 kronor.»

Utskottet hade i nu föredragna punkt af anförda skäl hemställt, att Kungl. Maj:ts förevarande framställning måtte på det sätt bifallas, »att Riksdagen till iståndsättande och ombyggnad af Skanörs hamn, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med det i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 13 januari 1906 omförmälda, af majoren V. Gagner upprättade förslag, jämte däri enligt samma protokoll af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjorda ändringar och tillägg, beviljar ett anslag af 272,900 kronor och däraf på extra stat för år 1907 anvisar 72,900 kronor, dock att ej någon del af anslaget må utgå, förrän städerna Skanör och Falsterbo förbundet sig att, sedan hamnen blifvit enligt berörda plan iståndsatt och ombyggd, för framtiden utan bidrag af statsmedel underhålla densamma.»

Herr statsrådet Schotte: Herr greve och talman! På sätt framgår af det nyss föredragna utlåtandet har statsutskottet välvilligt tillmötesgått Kungl. Maj:ts framställning om beviljande af ett anslag å 272,900 kronor till iståndsättande och ombyggnad af Skanörs hamn, hvaremot utskottet af anförda skäl funnit sig icke böra biträda Kungl. Maj:ts förslag att ifrågavarande hamn tillika med kringliggande område måtte af statsverket öfvertagas för att såsom en statens tillhörighet underhållas. Jag vill därför blott med några få ord beröra de skäl, som Kungl. Maj:t haft för sin framställning, som ju afviker från hvad som i åtskilliga föregående liknande fall hemställts.

*Anslag till  
iståndsättande  
och ombyggnad  
af Skanörs  
hamn.*

*Anslag till  
istandsättande  
och ombyggnad  
af Skanörs  
hamn.  
(Forts.)*

Hufvudskalet har varit den ringa ekonomiska bärkraften hos städerna Skanör och Falsterbo. Af de upplysningar, som i yttrandet till statsrådsprotokollet förekommit beträffande hamnens öden under senare år, framgår, att det blott varit med största svårighet, som städerna kunnat nödortfigt underhålla hamnen. Detta underhåll har visat sig vara i det hela ganska otillfredsställande, och de stora anslag, som nu krävas, äro därför också väsentligt beroende på att hamnens underhåll icke kunnat i tid och på sätt som bort ske fullgöras. Men ej blott underhållet har för städerna varit betydande; kommunerna hafva också för själfva hamnens byggande fått vidkännas åtskilliga ganska betydande kostnader, särskildt vid slutet på 1870- och början af 1880-talet, då till hamnen i fråga anvisades femtiotusen kronor af statsmedel, under villkor att städerna själfva bidrogo med något öfver 20,000 kronor. Utgifterna för hamnens underhåll under åren 1890—1901 utgjorde 840 kronor, medan inkomsterna för samma tidsperiod blott uppgingo till 680 kronor, allt i medeltal för år. Det är sålunda tydligt, att kommunerna årligen fått för underhållet af hamnen anvisa medel af andra inkomster än hamnens. Städerna Skanör och Falsterbo, hvilka hafva en folkmängd af endast omkring 900 invånare, hafva ock funnit detta underhåll så kännbart, att de redan år 1892 begärt att blifva därifrån befriade.

Ett annat skäl för Kungl. Maj:ts ifrågasvarande hemställan har varit, att Skanörs hamn har en jämförelsevis ringa betydelse för själfva staden. Sin största vikt har hamnen däremot för lotspassningen i Öresund, en betydelse, som kanske varit ännu större under förgångna tider än i våra dagar, men som dock i allt fall äfven nu har en ej ringa betydelse. Utom dess är denna hamn synnerligen viktig såsom tillflyktsort vid storm för den fiskarebefolkning, som med sina båtar är stationerad på och drifver fiske vid denna kust, känd för sina svåra stormar och farliga stränder. Både Konungens befallningshafvande i Malmöhus län och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hafva äfvenledes förordat, att hamnen måtte till underhåll af statsverket öfvertagas, och det just af skäl, att hamnen är särskildt svår att underhålla och att kommunerna måste anses sakna medel att kunna på ett tillfredsställande sätt fullgöra detta underhåll. Det har också synts Kungl. Maj:t, att, när staten nedlägger ett så betydande belopp som 272,900 kronor på den ifrågasvarande hamnen, det vore lämpligt vinna trygghet för, att hamnens bestånd ej genom bristande underhåll äfventyras och att, då det gäller så stora summor, det bästa sättet härför vore, att staten så godt först som sist öfvertoge hamnen och underhållet däraf för framtiden. Därmed skulle ock frågorna om hamnens byggande och underhåll, hvilka vid olika tillfällen nu i snart trettio års tid varit föremål för pröfning af statsmakterna, blifva bragta ur världen.

Frågan om hvem det framtida underhållet af hamnen bör

åligga är visserligen ej af så stor betydelse, men jag tror, att Kungl. Maj:t haft goda skäl för sitt förslag i afseende å hamnens underhåll, ehuru naturligtvis de skäl, utskottet anfört för sin åsikt beträffande hamnens underhåll, icke heller kunna fränkännas betydelse. Jag har blott velat på detta sätt erinra om de hufvudsakliga skäl, som legat till grund för Kungl. Maj:ts hemställan i nu förevarande del.

*Anslag till  
iständsättande  
och ombyggnad  
af Skanörs  
hamn.  
(Forts.)*

Herr Tamm, Hugo: Man kan ju icke annat än instämma i hvad Kungl. Maj:t här säger, att den enklaste lösningen torde vara, att staten öfvertager den ifrågavarande hamnens framtida underhåll. Det är alltid en mycket enkel lösning, om man vill gå den vägen. En annan fråga är, huruvida det vore klokt af Riksdagen att gå med på detta förslag. Det stöder sig hufvudsakligen på de två städernas dåliga ekonomiska ställning, men nog förefaller det något egendomligt, att samma städer vid en tidpunkt, då de säkerligen voro ändå fattigare, nämligen år 1878, kunde med tjugutusen kronor bidra till ombyggnad af Skanörs hamn. Och år 1884, fastän då året förut en stor eldsvåda, som lagt 80 gårdar i aska, öfvergått staden, hade den dock för en betydande kostnad samt med endast 30,000 kronors bidrag från statens sida ombyggt och reparerat sin hamn. Alltså — *då* hade man råd att göra detta, men sedan dess hafva dessa små, ingalunda rika städers ekonomi dock gått ganska mycket framåt; utskylderna hafva nedgått och förmögenheten något ökat. Vidare tillkommer den omständigheten, att dessa båda städer blifvit en allt mer och mer eftersökt badort, järnväg hafva de också fått på sista tiden och om de nu få hamnen ombyggd, är väl antagligt, att också därigenom några inkomster tillföras dessa kommuner.

Man kan således icke säga, att här föreligger något af de allra mest ömmande fallen i denna riktning, men frågan är kanske, huruvida det icke är ömmande särskildt därför, att detta underhåll blir så dyrt. I detta afseende ha vi — om jag så får säga — tre auktoriteter, som yttrat sig i frågan. Kungl. Maj:t har, såsom herrarna se af utskottsbetänkandet, då det gällt att bevisa, att städerna icke förmå att bära detta underhåll, uttryckt sig så — det är departementschefen, som talar — »då, på sätt Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Malmöhus län vitsordat, de båda städernas ekonomiska svaghet beröfvar dem möjlighet att underhålla hamnen etc». Hvad säger Kungl. Maj:ts befallningshafvande? Jo, han säger, att kostnaderna för afhjälpan af skador å en hamn »stå i visst förhållande till anläggningskostnaden», d. v. s. ju bättre hamnen anlägges, desto större blir underhållskostnaden. Detta, då Kungl. Maj:t vill bevisa den saken, att icke städerna mäktat utgöra den. Men om jag vänder om ett blad, påträffar jag en annan bevisning, då det gäller, att staten skall öfvertaga underhållet, då blifva omkostnaderna mycket små. Den bevisningen lyder sålunda:

Anslag till  
istandsättande  
och ombyggnad  
af Skanörs  
hamn.  
(Forts.)

»Då härigenom hamninkomsterna komma att tillfalla staten, bör underhållsskyldigheten, hvilken, i den mån hamninkomsterna icke därtill förslå, torde böra bestridas medelst handels- och sjöfartsfondens tillgångar, för hvarje år icke belöpa sig till något större belopp. Enligt hvad erfarenheten gifvit vid handen, har den årliga underhållskostnaden utöfver hamninkomsterna hitintills endast belöpt sig till ej fullt 200 kronor, och äfven om detta låga belopp delvis beror på nödtvunget åsidosättande af de med underhållet förenade skyldigheter, torde åtminstone i allmänhet hamnens underhåll, helst sedan den en gång blifvit på ett betryggande sätt istandsatt, icke kräfva så stort belopp, att det i någon afsevärd mån kan inverka på handels- och sjöfartsfondens tillgångar». Nu finnes det ett tredje bevis emellan dessa båda, och det får jag för min del säga, att jag anser för det mest pålitliga, och det är, att städerna så nyss som år 1904 förklarar sig vilja öfvertaga hamnens underhåll. Då jag således har Kungl. Maj:ts utlåtande på den ena sidan och Kungl. Maj:ts utlåtande på den andra sidan, får jag rätta mig efter dem, som djupast ligga inne i frågan.

Man säger, att denna fråga är *liten*, men den är i själfva verket icke så liten. Den är uttrycket för en riktning, hvilken vi endast med största varsamhet böra beträda. Vi hade häromdagen före i kammaren ett utlåtande, som återremitterades till utskottet, emedan det påvisades, att där var så att säga en inkörsport för statens öfvertagande af allt vägunderhåll. Här är tydligen en annan inkörsport, ett statens öfvertagande af alla dessa småhamnars underhåll, som hittills ålegat vederbörande städer. Jag tror, att man får vara försiktig, innan man går igenom de små inkörsportarna, ty erfarenheten visar, att dessa inkörsportar utvidgas, då man tränger på allt mer och mer för att få komma igenom. Jag anser, att här icke blott gäller frågan om underhållet af Skanörs hamn, och detta har äfven varit det afgörande skälet för utskottets hemställan, till hvilken jag yrkar bifall.

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

*Punkten 3.*

Utskottets hemställan bifölls.

Vid förnyad föredragning af statsutskottets den 10 och 13 innevarande mars bordlagda utlåtande n:o 55, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående inlösen af Strömstad—Skee järnväg, biföll kammaren hvad utskottet i detta utlåtande hemställt.



Föredrogs å nyo statsutskottets den 10 och 13 i denna månad bordlagda utlåtande n:o 56, i anledning af dels Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag till fortsättande af undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan, dels ock i ämnet väckta motioner.

På framställning af herr talmannen beslöts, att förevarande utlåtande skulle till afgörande företagas sålunda, att först föredroges i ett sammanhang momenten a) och b), samt därefter momentet c) särskildt för sig.

*Mom. a) och b).*

I propositionen angående statsverkets tillstånd och behof hade Kungl. Maj:t under sjätte hufvudtiteln föreslagit Riksdagen att, till fortsättande af fullständiga undersökningar för en normalspårig järnväg från hamnplats å bohusslänska kusten öfver Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt å Gellivarebanan, på extra stat för år 1907 anvisa 230,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utandna 175,000 kronor.

*Anslag till  
fortsättande af  
undersökning-  
gar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.*

I anledning af denna Kungl. Maj:ts framställning hade inom Riksdagen följande motioner blifvit väckta:

n:o 80 i Andra Kammaren, af herr *K. Karlsson* i Mo, hvilken föreslagit, att Riksdagen måtte med bifall till Kungl. Maj:ts förslag med afseende på anslagssumman, till fortsättande af fullständiga undersökningar för en normalspårig järnväg från hamnplats å bohusslänska kusten öfver Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt å Gellivarebanan, på extra stat för år 1907 anvisa 230,000 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att redan innevarande år taga hela denna summa i anspråk för ifrågavarande undersökningar;

n:o 15 i Andra Kammaren, af herr *L. J. Carlsson* i Malmberget m. fl., hvilka hemställt, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes vid undersökning af inlandsbanans sträckning Ångermanälven—statsbanan Gellivare—Rik-gränsen taga i öfvervägande, huruvida icke slutpunkten för inlandsbanan borde förläggas till Gellivare, samt låta föranstalta om undersökning af en dylik sträckning eller också alternativt såväl denna sträckning som den af järnvägsstyrelsen föreslagna till Lina älf;

n:o 96 i Andra Kammaren, af herr *J. N. Johansson* i Mellby, hvilken föreslagit, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes vid undersökning af inlandsbanans sträckning taga i öfvervägande, om inlandsbanan må läggas till Eds station å Dalslands järnväg, samt låta föranstalta

Anslag till fortsättande af undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan. (Forts.) om fullständig undersökning till denna plats från godkänd hamn vid bohuslänska kusten;

n:o 97 i Andra Kammaren, af herrar *J. Ström* och *S. L. Olsson* i Älfvalsåsen, hvilka hemställt, att Riksdagen ville besluta, det undersökningarna för inlandsbanan äfven måtte omfatta okulärundersökning och trafikberäkning äfvensom eventuellt fullständig undersökning af sträckningen Malung—Lima—Transtrand—Älfvalen—Särna—Sveg och för detta ändamål för nästa år anslå ett belopp af 8,000 kronor samt att detta belopp måtte af tillgängliga medel i mån af behof få disponeras redan under innevarande år;

n:o 114 i Andra Kammaren, af herrar *O. N. Olsson* i Heden och *G. S. Neiglick*, hvilka hemställt, att Riksdagen måtte anslå ett belopp af 30,000 kronor för verkställande af fullständiga undersökningar beträffande hamnförhållandena i Strömstad, Lysekil och Uddevalla för utredning af dessa hamnars lämplighet såsom slutpunkt för inlandsbanan;

n:o 50 i Andra Kammaren, af herr *G. Elowson*, som föreslagit:

a) att undersökningen af den s. k. inlandsbanans sträckning genom Värmland måtte jämväl omfatta en i motionen omnämnd riktning genom norra Värmland till Vänern vid Karlstad samt därifrån genom sydvästra Värmland öfver Norsälven och Byälven fram till trakten af stationen Ed vid banan Mellerud—Fredriks-hall och därefter vidare genom Bohuslän till banans slutpunkt;

b) att undersökningen äfven måtte omfatta två i motionen omförmälda grenbanor, nämligen dels ifrån Östmark till Karlstad, dels ifrån Sulvik i riktning väster om sjön Ränken och vidare i lämplig båge söderut till sammanslutning med stamlinjen i trakten af Ed; samt

c) att till fortsättande af fullständiga undersökningar för en normalspårig järnväg från hamnplats å bohuslänska kusten, med anslutning till Vänern vid Karlstad, öfver Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt å bansträckan Gellivare—Riksgränsen måtte på extra stat för år 1907 anvisa såsom reservationsanslag 250,000 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 185,000 kronor;

samt n:o 15 i Första Kammaren, af friherre *J. T. Gripenstedt* och grefve *C. O. Taube*, hvilka hemställt, att Riksdagen måtte dels på extra stat för år 1907 bevilja 250,000 kronor till fortsättande af fullständiga undersökningar för en normalspårig järnväg från hamnplats å bohuslänska kusten öfver Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt å Gellivarebanan, hvilka undersökningar jämväl borde omfatta anläggning af bibanor i lämpliga sträckningar från västra delarna af Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län till redan befintliga eller blifvande, hufvudsakligen

i riktning från norr till söder gående järnvägar, dels ock bemyndiga Kungl. Maj:t att af det beviljade beloppet låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 200,000 kronor.

*Anslag till  
fortsättande af  
undersökningar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)*

Utskottet hade i de nu föredragna momenten på angifna grunder hemställt,

a) att Riksdagen, i anledning af Kungl. Maj:ts förevarande framställning och den af herr Karlsson i Mo väckta motionen i ämnet, måtte till fortsättande af fullständiga undersökningar för en normalspårig järnväg från hamnplats å bohuslänska kusten öfver Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt å Gellivarebanan, på extra stat för år 1907 anvisa 230,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna hela detta belopp; och

b) att ofvan omförmälda, af herr Carlsson i Malmberget m. fl., af herr Johansson i Mellbyn, af herrar Ström och Olsson i Älf-dalsåsen, af herrar Olsson i Heden och Neiglick, af herr Elowson samt af friherre Gripenstedt och grefve Taube väckta motioner finge anses besvarade genom Riksdagens bifall till hvad utskottet under mom. a) hemställt.

Vid utlåtandet fanns reservation afgifven af herr *F. E. Petersson* mot viss del af utskottets motivering.

Herr statsrådet Schotte: Statsutskottets motivering i den här föreliggande punkten föranleder mig att för några ögonblick taga kammarens tid i anspråk.

Statsutskottet säger först, att vissa af de till undersökning afsedda sträckningarna synas komma rikets västra gräns så nära, att det enligt utskottets mening icke under närvarande förhållanden kan vara lämpligt att i öfverensstämmelse därmed framdraga banan. Vidare erinrar utskottet, med afseende å de föreslagna undersökningslinjerna, att de västligaste af dessa linjer äro dragna helt nära utmed eller till och med intränga i den enligt 1905 års öfverenskommelse med Norge bestämda neutrala zonen; och anför utskottet slutligen, att enligt dess mening de ändrade politiska förhållandena på halfön afgjort tala för den tilltänkta banans framdragande mera österut, hvadan således undersökningen af berörda västliga sträckningar synts utskottet icke böra ifrågakomma.

Jag vill till en början betona, att Kungl. Maj:t naturligtvis icke på något sätt fattat någon position till de olika sträckningar af inlandsbanan, som kunna komma i fråga. Det är ju själfklart, att ett slutgiltigt omdöme om, huru detta stora företag lämpligast skall kunna genomföras, måste grunda sig på en fullständig teknisk och ekonomisk utredning, och att således, innan en sådan utredning föreligger, något omdöme om, hvar banan med hänsyn

Anslag till  
fortsättande af  
undersökningar  
rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)

till såväl statens som de särskilda orternas intressen lämpligast bör framgå, naturligtvis icke kan vinnas.

När Riksdagen år 1904 beviljade anslag till verkställande af fullständiga undersökningar för en järnväg från hamnplats å bohuslänska kusten öfver Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt å Gellivarebanan, betonade Riksdagen kraftigt, att ärendet fordrade en särdeles omsorgsfull utredning. Det är ju också gifvet, att så är nödigt, när det gäller ett dylikt jätteföretag för våra förhållanden, ett företag, större än de svenska statsmakterna kanske någonsin förut torde hafva planerat. Företaget måste därför för sin tillkomst uppenbarligen kräfvat den omsorgsfullaste förberedelse och de mest noggranna undersökningar såväl ur teknisk som ur ekonomisk synpunkt.

Det ursprungliga förslaget till ifrågavarande järnvägs framdragande söder om västra stambanan, grundadt på en okulär besiktning, verkställd af ingenjören Winell, upptog, såsom herrarne hafva sig bekant, de västliga sträckningar, hvarom här är fråga.

När frågan om begäran till Riksdagen af medel till fortsatta undersökningar af inlandsbanan förevar inför Kungl. Maj:t, befanns det emellertid sannolikt, att järnvägsstyrelsen vid framläggande af sitt förslag till banans sträckning genom de västra delarne på Värmland skulle föreslå en mera östlig linje: öfver Billingsfors förbi Laxarby och vidare öster om sjön Östra Silen samt genom Långseruds och Gillberga socknar utmed Glafs fjorden, som den skulle följa omkring 20 kilometer, fram till Ottebol, där den skulle ansluta sig till västra stambanan. Denna sträckning skulle på åtskilliga ställen komma tämligen nära bergslagsbanan — afståndet till denna blefve flestades endast två mil — och den komme naturligtvis därför ock att inskära på bergslagsbanans trafikområde. Genom att på en sträcka af omkring 20 kilometer framgå utmed Glafs fjorden skulle banan äfven i viss mån förlora i betydelse, då som bekant Glafs fjorden är en synnerligen lifligt trafikerad farled under åtta månader af året. Det var på grund af dessa omständigheter uppenbart för Kungl. Maj:t, att för tillbörlig utredning af ärendet erfordrades, att jämväl någon af de okulärt undersökta västliga linjerna blefve fullständigt undersökt. Då detta icke kunde ske utan framställning till Riksdagen om särskildt bidrag för ändamålet, fick Kungl. Maj:ts förslag i denna del den affattning och lydelse, som herrarne känna af statsverkspropositionen.

Ur en bilaga till en till Kungl. Maj:t ingifven underdånig petition till förmån för de västliga sträckningarna, till hvilken petition jag skall be att få återkomma längre fram, skall jag meddela några siffror, som visa, att trafikförhållandena i de västliga trakterna äro åtminstone lika goda, ja, enligt den åberopade redogörelsen mycket bättre än i de östra. För Åmotslinjen, som den västliga linjen ju kan kallas, emedan, hvilken sträckning den än för öfrigt får, dess föreningspunkt med västra stambanan skulle

blifva Åmots station, anses, enligt förberörda uppgift, kunna påräknas ett trafikområde af 520,186 tunnland skogsmark och 43,446 tunnland åkerjord, medan för den östliga eller Glafvalinjen trafikområdet skulle blifva allenast 126,095 tunnland skogsmark och 20,857 tunnland åkerjord. Det har vidare anmärkts, att från den västliga linjens skogar flottleder föra *till* den ifrågasatta järnvägslinjen på båda sidor om densamma, medan däremot på den östliga sträckningen omkring 70,000 tunnland hafva flottleder *till* järnvägslinjen, under det den öfriga skogsarealen inom dess trafikområde har flottleder *från* järnvägslinjen till Glafs fjorden. Då dessutom största delen af västra Värmland och norra delen af Vedbo härad i Dalsland nu äro synnerligen vanlottade på kommunikationer, var det uppenbart, att Kungl. Maj:t skulle åstunda Riksdagens medverkan till en undersökning, huruvida icke den tillämnade inlandsbanan, som ju skall hafva sin hufvudsakliga betydelse för staten, möjligen också samtidigt kunde tjäna de ortsintressen, som i nyss berörda trakter förefinnas och som synts synnerligen beaktansvärda. Det vore därför att beklaga, om utredningen icke finge fortgå på det sätt, som varit ifrågasatt, det vill säga obunden af ett sådant villkor, som statsutskottet fäst vid anslaget, ett villkor, som innebär, att någon undersökning af de västliga linjer, som beröra den neutrala zonen, ej skall få ifrågakomma.

Om bestämmelserna rörande den neutrala zonen torde jag ej behöfva här vidare erinra, än att jag skall be att få uppläsa följande utdrag af Karlstadskonventionen i denna del: »Om i något af rikena är eller varder anlagd järnväg, som skär någon del af rikets zonområde hufvudsakligen i dess längdriktning, skola dessa bestämmelser — det vill säga om den neutrala zonens fridlysning — icke utgöra hinder emot, att sådan järnväg användes till militär genomgångstransport». Sedan upptager konventionen vissa undantag, som herrarne känna till, rörande olika militära förhållanden med afseende å den neutrala zonen.

Det är ju uppenbart, att jag icke här kan uttala mig om, i hvad mån militära synpunkter böra förhindra banans framdragande inom den neutrala zonen, men det framgår af hvad här från Karlstadsöfverenskommelsen citerats, att inlandsbanan är i konventionen förutsatt; och jag föreställer mig därför, att det ej är så orimligt att undersöka äfven den af mig åsyftade sträckningen. Det är ju möjligt, att under olika militära förutsättningar en dylik västlig bana kan vara till fara, liksom den väl ock under andra militära förutsättningar kan vara till gagn, men det är enligt min mening för närvarande för tidigt att ingå på den frågan. De militära synpunkterna böra, synes det mig, ej få vara afgörande för banans sträckning, förrän de militära myndigheterna varit i tillfälle att utreda frågan och i densamma afgifva sina yttranden. Det kunna de ej fullständigt, förrän undersökning skett och linjens närmare sträckning blir känd. Först när fråga därför föreligger

*Anslag till  
fortsättande af  
undersökningar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)*

Anslag till  
fortsättande af  
undersökning-  
gar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)

om banans byggande, böra de militära synpunkterna få göra sig gällande, och när utlåtandena från de militära myndigheterna inkommit, kommer gifvetvis också att vid dem fästas allt afseende; men vid frågan, huruvida en undersökning af en viss linje skall äga rum eller ej, kunna, antar jag, de militära synpunkterna utan risk lämnas å sido. Det är ju visserligen möjligt, att det af ekonomiska eller andra skäl visar sig, att den västra sträckningen icke är af beskaffenhet att böra upptagas såsom ett led i inlandsbanan och att man därför får söka andra utvägar att tillfredsställa de västra trakternas af landet trafikbehof, men en undersökning, om icke inlandsbanan kan fylla dessa behof, är för dessa trakter af synnerlig vikt och har väl äfven betydelse i åtskilliga andra afseenden för inlandsbanans sträckning.

Det är också uppenbarligen en fara för dessa trakter, om de ej erhålla någon järnvägsförbindelse med stambanan eller de svenska järnvägarna i allmänhet. Det är att befara, att eljest en ekonomisk öfverflyttning till Norge skall äga rum. Norge har redan nu mäktiga ekonomiska intressen i dessa trakter, och det är att antaga, att dessa intressen skola blifva ännu kraftigare, om ej åt dessa trakter kan beredas en lämplig utfartsväg till svenska järnvägar. Det är nog mycket ändå, som lockar befolkningen åt väster: de lifliga släktskapsförbindelserna under den tid af snart hundra år, som befolkningen på båda sidor om gränsen lefvat i lifligt samband med hvarandra, gamla handelsförbindelser, gamla handelsvägar, de ständigt öppna hamnarna, som medgifva in- och utförsel hela året rundt; det är också de norska järnvägarnas tillmötesgående att genom fraktreduktioner såvidt möjligt främja trafiken västerut; de norska stadskommunernas sträfvan att genom nedsättande eller genom suspenderande af hamnafgifter draga till sig så mycket trafik som möjligt. Det är därför icke klokt att icke från svensk sida göra något motdrag och försöka att binda befolkningen med ekonomiska band vid dess svenska fosterland. Denna trakt, hvarom här är fråga, har kanske mer än andra gränstrakter berörts af händelserna under förra året, och den känner sig mer och mer isolerad. Den begär nu ej bättre än att öfver svenska bygder och genom svenska järnvägar få sina förbindelser till svenska hamnar. I den petition, som jag nyss hade tillfälle att omnämna och som är underskrifven af ombud för samtliga socknar i Nordmarks härad, säges också: »Med nuvarande otillfredsställande kommunikationer härstädes är det naturligt, att varutransporterna mestadels gå till Norge, som genom sina nära gränsen gående järnvägsförbindelser bereder lättare utfrakter, liksom ock införseln till Nordmarks härad från nämnda land är af mycket afsevärd omfattning.» Och sammanfatta ombuden hvad de sålunda och i öfrigt anfört i det uttalandet, att genom förverkligandet af inlandsbanan i dess helhet och i synnerhet i dess södra sträckning i enlighet med det så kallade Winellska förslaget, högst betydande för-

delar skulle tillföras alla våra näringar och sätta dem i stånd att vidare utvecklas; »Ty» — fortsätta de — »ej utan skäl kan befaras, att, därest gränsbefolkningen så att säga lämnas åt sitt öde och i brist på kommunikationsleder till eget land nödgas att för sina affärs- och kulturbehof vända sig till Norge, gränsbygdens folk så småningom skall försvagas i sitt svenska sinnelag och omedvetet i mer eller mindre mån förnorskas.»

*Anslag till  
fortsättande af  
undersökning-  
gar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)*

Såvidt de uppgifter, som lämnats, äro riktiga, hafva norr-  
männen sin uppmärksamhet riktad på inlandsbanans sträckning  
och försöka att genom motdrag bibehålla det ekonomiska inflytande,  
de nu hafva i dessa trakter. Det uppgifves sålunda, att det plane-  
ras att fortsätta Urskogsbanan, som går mellan Urskog och Rödde-  
næs, till Stora Le, hvars nordvästligaste spets, såsom känt är,  
skjuter in i Norge. Denna fortsättning af banan faller inom den  
neutrala zonen på norsk sida. Liknande stråfvanden framträda på  
olika ställen i Norge äfven längre norrut utefter vår västra gräns,  
och om också dessa stråfvanden i nu nämnda trakter för närva-  
rande, såvidt jag känner, icke föranledt till andra åtgärder än  
ett förnyadt upptagande af förslaget angående anläggande af en  
bana från trakten af Flisen mot svenska gränsen, böra de dock  
från svensk sida följas med uppmärksamhet.

Då statsutskottet förtroendefullt velat åt Kungl. Maj:t öfver-  
lämna att i detta ärende, det vill säga i afseende å undersökning-  
gar af olika linjer för inlandsbanan, förfara på sätt Kungl. Maj:t  
kan finna bäst, vore det beklagligt, om genom bibehållande af  
statsutskottets motivering eller genom intagandet i Riksdagens  
skrifvelse af denna motivering Kungl. Maj:t skulle blifva förhin-  
drad att undersöka någon af de västliga sträckningarna, ty det  
är ju uppenbart, att bibehålles statsutskottets motivering, så kan  
Kungl. Maj:t ej undersöka någon sträckning, som i något afseende  
berör den neutrala zonen. Jag tror därför, att det vore lyckligt,  
om kammaren ville i fråga om denna sträckning likasom beträf-  
fande de öfriga förberedande åtgärder, som för undersökning af  
inlandsbanan påkallas, lämna Kungl. Maj:t fria händer att efter  
omständigheterna undersöka och utreda hvilken sträckning är den  
bästa. Det blir ju alltid sedan Riksdagen, som får bestämma den  
sträckning, som ur alla synpunkter befinnes fördelaktigast. För  
det ändamål, jag äsyftar, behöfs ej heller något ökad anslag, då  
statsutskottet föreslagit, att hela det belopp, som Kungl. Maj:t begärt,  
skall ställas till Kungl. Maj:ts förfogande. Det är naturligtvis  
från min sida ej något att invända mot, att hela detta belopp  
redan under år 1906 ställes till Kungl. Maj:ts förfogande, och  
Kungl. Maj:t skall på allt sätt söka påskynda undersökningarna.  
Huruvida det låter sig göra att redan nästa år hafva färdigt ett  
förslag till järnvägens byggande, det är ännu för tidigt att yttra  
sig om. Åtskilliga myndigheter torde komma att höras, äfven  
sedan förslaget föreligger från järnvägsstyrelsen, men Kungl. Maj:t

*Ansly till  
fortsättande af  
undersökning-  
gar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)*

skall naturligtvis göra allt hvad som rimligen kan begäras för att kunna så snart som möjligt för Riksdagen framlägga förslag beträffande ifrågavarande betydelsefulla järnvägsföretag.

Herr Säve: Jag anhåller, herr grefve och talman, att få inleda mitt anförande med en liten parallell. När Riksens Ständer år 1809 fattade sitt beslut om anläggande af Göta kanal, leddes de därvid företrädesvis af två bevekelsegrunder. Den ena var den, att man erfor behovet af att söka skaffa sig en kortare och säkrare förbindelse mellan Östersjön och Västerhafvet, särskildt med anledning af de väsentligt förändrade politiska förhållandena. Den andra bevekelsegrunden var den, att man ville efter Oravais, Ratan och Fredrikshamn, där Finland förlorades, visa Europa, att Sverige ej ännu förlorat så mycket af kraft, att det ej vore mäktigt af nya storverk. Grefve Platen, åt hvilken det stora byggnadsverket anförtröddes, var angelägen att genom att börja arbetet samtidigt på kanalens båda linjer, Västgöta- och Östgötalinjerna, genast fastslå för alla klentrogna, att den stora planen var att ej släppa från sig någon af linjerna utan att få dem båda byggda i ett sammanhang.

Ni finna, mina herrar, situationen nu år 1906 helt likartad med den år 1809. De förändrade politiska förhållanden göra det äfven för oss nu nödvändigt att söka skaffa oss nya förbindelselinjer, denna gång mellan våra nordligaste provinser och de mellansvenska och södra. Den förödmjukelse, som vi onekligen ledo förlidet år, har försvagat vårt anseende i Europas ögon. Erfara vi ej litet hvar en känsla af nödvändigheten att visa världen, att gamla Sverige dock ännu har kraft nog att företaga ett storverk, när det är öfvertygadt om att detta storverk verkligen är betingadt af dess lifsintressen? Och är det ej för oss, vännerna af inlandsbanan, af utomordentlig vikt att — liksom det var det för grefve Platen på hans tid — få fastslaget en gång för alla, att det ej går an att begränsa sig till endast hälften af det stora verket, utan att man från första stund måste hafva klart för sig, att här gäller det allt eller intet.

Inlandsbanan har en trefaldig betydelse. Dess första betydelse är en rent industriell. Det gäller nu nämligen att kunna föra det nordliga Norrlands malmtillgångar söderut till trakter, där det finns god tillgång på virke, som kan förvandlas till träkol, och det gäller att förskaffa sig en med hänsyn till banans läggning passande hamnplats vid västkusten för att därifrån kunna utföra våra norra provinsers skogs- och bergsbruksprodukter. Banans andra betydelse är den strategiska. Den är så klar och tydlig för oss alla, att jag ej behöfver påpeka den, ty alla inse vi nödvändigheten af att i farans stund kunna genom truppändningar på en säker inre väg skydda de för fientliga angrepp mest blottställda delarna af nordliga Norrland. Men banan har ock en tredje betydelse, och det är den kulturella, eller, som jag hellre vill kalla den, den



nationella. Den ligger däri, att det är af synnerlig vikt för oss att närmare med de östliga provinserna i vårt land förena de af-  
lägsna västra gränstrakterna mot Norge, att inom trakter, som ännu äro obygder, skapa en högre kultur, industri och bergsbruk samt tillfällen till egna hem, att därmed indirekt gifva ökad styrka åt hela vårt land och så göra till en sanning talet om att inom Sverige återförvärfva hvad vi förlorat genom upplösandet af unionen med Norge.

*Anslag till  
fortsättande af  
undersökning-  
gar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)*

Dessa tre synpunkter synas mig nödvändigt böra fasthållas, då vi här i dag öfverlägga om det anslag, hvarom nu är fråga. Men nu har statsutskottet i sin motivering blott fasthållit vid de två första synpunkterna och icke vid den tredje, den nationella. Detta framgår af hvad utskottet yttrat om det västligaste alternativet af de föreslagna sträckningarna. Herr statsrådet och chefen för civildepartementet har nyss framhållit betydelsen af dessa västliga sträckningar. Det är ju alldeles uppenbart, att det för oss är en bjudande plikt med anledning af de förändrade politiska förhållandena att noga se till, att dessa västliga landsdelar, som äro så illa lottade med afseende å kommunikationsmedel, närmare och närmare fästas vid gamla Sverige, och att de icke till följd af de ogynnsamma trafikförhållandena mer och mer dragas till Norge. Herr statsrådet har meddelat oss hvad befolkningen i dessa trakter själf tänker om saken. Han omnämnde den petition, som Nordmarks häråd i Värmland nyss framlämnat till regeringen, och af den framgår det tydligt, huru önskvärdt det är för befolkningen i denna landsdel att få den svenska Riksdagens stöd för tillvaratagandet ej blott af sina ekonomiska, utan äfven af sina rent nationella intressen.

Statsutskottet har egentligen endast anfört ett skäl för att det afvisat de alternativa västliga sträckningarna. Det är, att de intränga i den neutrala zonen. Men, mina herrar, i begreppet neutral zon ligger, att den är fridlyst och att den ej får begagnas till krigsoperationer. Det har dock införts en särskild paragraf i Karlstadskonventionen, hvari uttryckligen framhålles, att en järnbane-sträckning i zonen längdriktning får användas till militär genomgångstransport. Härmed bortfalla de militära skälen mot den västliga sträckningen. Den strategiska uppgiften för inlandsbanan är ju, att å den skall kunna transporteras trupper från mellansvenska landsdelar till de norra delarna af landet. Truppsändningar från Vänerstrakterna norrut kunna för öfrigt försiggå lika bra på andra vägar som på denna värmländska linje, för den händelse att den genom en norsk attack skulle på någon punkt blifva upprifven. Och om mot förmodan norrmännen ej vilja respektera bestämmelsen om zonen neutralitet och rikta ett fientligt angrepp mot Sverige — hvarför just antaga, att vi skola vara så svaga, att vi ej liksom alltid tillförne skola vara i stånd att mot dem skydda vår västra gräns!

Norrmännen — hvad man än må säga om dem — det er-

Anslag till  
fortsättande af  
undersökning-  
gar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)

kännandet måste man gifva dem, att de väl förstå att taga vara på sina intressen. De hafva ej någon ängslan, de för denna zon, de hafva ej någon fruktan för att draga sina järnvägslinjer så nära den svenska gränsen, att de tangera eller till och med intränga på denna zon, om deras intressen bjuda det. För några veckor sedan har vid Elverums järnvägsstation invid Glommen hållits ett talrikt besökt möte. På detta möte beslöt man att företaga förberedande åtgärder för att anlägga en järnväg från Elverums station till Trysil, d. v. s. till Klarälvens öfre lopp. Meningen med denna järnväg är att till Norge draga trafiken från Trysilälven, hvilken trafik hittills delvis gått nedåt Värmland. Genom denna järnväg vill man ändra trafikförhållanden, som för närvarande på det närmaste beröra Klarälven, på hvilken mycken flottning af norskt virke sker. De motivera bland annat sin önskan att få järnvägen till stånd med att de på detta sätt kunna förvärfva åt Norge en ny provins, nämligen den del af Norge, som för närvarande genom sina trafikförhållanden är mer eller mindre bunden vid Sverige. Men det är ej nog med att de på detta sätt förvärfva en ny provins under Norges krona. Göra vi ingenting för att bereda befolkningen i de västra delarna af vårt land, i gränstrakterna mot Norge, bättre trafikförbindelser, än de för närvarande hafva, då, mina herrar, är det fara värdt, att norrmännen lägga en ny provins under Norges krona. Det är detta vi framför allt böra söka förhindra och det är därför man i värmländska trakter med en sådan oro afvaktar Riksdagens beslut i dag. Här gäller det emellertid nu ej, såsom också herr statsrådet skarpt pointerat, att fatta beslut om den ena eller andra sträckningen. Här gäller det blott att lämna vederbörande tillfälle att företaga undersökningar om den ena eller andra linjen, och billighet och rättvisa fordra, att befolkningen i dessa västliga landsdelar också får sina önsningar pröfvade.

Jag kan under sådana förhållanden naturligtvis icke godkänna statsutskottets motivering, hvarför jag, herr grefve och talman, hemställer, att kammaren måtte med uteslutande af utskottets motivering besluta, att moment a) af utskottets förslag skall erhålla följande lydelse: »att Riksdagen med uttalande af att Kungl. Maj:t bäst är i tillfälle att pröfva värdet af de uppslag, som i afseende å undersökningarna af olika sträckningar eller andra inlandsbanan rörande förhållanden kunna göras, må i anledning af Kungl. Maj:ts förevarande framställning och den af herr Karlsson i Mo väckta motionen i ämnet, till fortsättande af fullständiga undersökningar för en normalspårig järnväg från hamnplats å bohuslänska kusten öfver Sveg och Ströms vattendal till lämplig punkt å Gellivarebanan, på extra stat för år 1907 anvisa 230,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna hela detta belopp.»

De följande momenten förblifva lika med utskottets förslag.

Herr Tamm, Hugo: Ja, nu hafva vi järnvägsfrågor före igen, och det är väl ej mycket värdt att taga fram de olika skälen för och emot, ty i sådana frågor bruka ej sakliga skäl gälla så mycket. Men jag skall åtminstone försöka att framlägga de skäl, som varit bestämmande för oss, som ställt oss på den ståndpunkt, som betänkandet utvisar. Det är den egendomligheten med denna bana, att man har så svårt att få fatt på hvad som menas med den. Ty för den ene är den en strategisk bana, för den andre en ekonomisk och för den tredje en kulturell bana, och såvidt jag kan fatta, så hafva ju alla dessa synpunkter sin betydelse, och de böra också efter min uppfattning få göra sig gällande.

*Anslog till  
fortsättande af  
undersökning-  
gar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)*

Den första synpunkten, den strategiska, kan jag dock för min del ej underlåta att finna vara af en tämligen stor betydelse. Här är ju i alla fall meningen att man skall genom inlandsbanan söka att så vidt möjligt få försvaret genom och utefter denna linje rörligt, d. v. s. att man skall kunna kasta trupper och materiel dit de för ögonblicket bäst behövas. Det gäller äfven att inom dessa orter med den största hastighet kunna uppsamla vid mobilisering det manskap, som finns där. På grund däraf synes det mig egendomligt att vilja draga banan för mycket åt väster, så att samlingspunkten förlägges så att säga utom centrum.

Redan från denna punkt sedt måste det väl betraktas såsom klokare att draga banan åt öster. Men det är en annan sak, som för mig åtminstone — det kan jag ej neka till — har en ännu större betydelse. Vi hafva fått en ny grans, hvilken man åtminstone den dag i dag är ej kan kalla en vännegräns. Äfven jag tror, att icke behöfva vi frukta att, om vi vore ensamma i världen, Norge skulle anfalla Sverige eller Sverige Norge. Men skilda som vi äro, lider det väl ej något tvifvel att icke påtryckningar från andra håll kunna komma att störa den fred, som nu för ögonblicket råder i Norden. Stormakterna äro i sina dispyter icke nogräknade om de små, och däri ser jag den största faran. Vi måste därför besinna oss väl, huru vi skola ordna oss på den västra gränsen. Det är således icke från norsk sida och icke från svensk heller som jag fruktar förvecklingar, men jag kan ej fritaga mig från den tanken, att i vår upprörda tid sådana omständigheter kunna inträffa, att den gränsen måste komma att räknas sasom en gräns, beträffande hvilken Sverige måste se till, att den hålles klar för Sveriges eget försvar. Då förefaller det mig egendomligt, att man vill lägga en bana, som just skall blifva den stora pul-åder, genom hvilken försvaret skall göras rörligt i Sverige, så nära gränsen, att snart sagdt på en kort dagsmarsch transporter bade af det ena och andra slaget kunna ofantligt lätt afbrytas eller hindras. Man har förlorat den strategiska tanken på inlandsbanan, när man vill smyga den, så att säga, så nära gränsen att man t. o. m. kommer inom det smala område, som kallas den neutrala zonen. Icke hafva norrmännen gjort så! Civilministern talade om järn-

*Anslag till fortsättande af undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.* vägar, som äro projekterade i Norge. De gå samtliga ut från en centralbana med sina spetsar riktade mot svenska gränsen. Det är skillnad mellan detta och att lägga en transportlinje längs med en sådan gräns. Jag kan ej neka till att detta för mig är af så stor vikt, att jag för min del redan på grund häraf varit med om ett uttalande redan nu vid frågan om undersökningar rörande banan.

(Forts.)

Detta från strategisk synpunkt. Den andra synpunkten är den ekonomiska. Hvad har man sagt om den? Jo, det har ständigt och jämt framhållits: vi skola genom denna bana förena Norrlands rika malmfält med de skogbärande trakterna nedåt landet och framför allt med en hamn vid västkusten. Men då bör man också se till, att dessa transporter få gå den kortast möjliga vägen och icke behöfva slingra sig som ormar fram, ty eljest blir hela saken ganska försvårad, då gifvetvis dessa transporter härigenom blifva fördrade.

Ja, så ha vi den tredje synpunkten, den kulturella. Jag frånser ingalunda betydelsen af den sidan af saken, men frågan är den: Skall denna synpunkt bäst tillgodoses genom en längdbana eller genom tvärbanoer, som från längdbanan sträcka sig in i de trakter, där man vill hålla kvar svenskt sinne? Genom bägge kan samma mål vinnas; säkert bäst genom det senare förslaget.

När hela Norrlandsjärnvägen drogs fram, hvad gjorde vi då? Valde vi den mest ekonomiska vägen? Nej, då hette det och byggdes också efter den principen: banan skall läggas inåt landet, den skall läggas så, att en plötslig öfverrumpling ej kan riskeras. När vi gingo från Boden åt öster, föreslogs då den mest ekonomiska och billigaste vägen? Nej, sade Riksdagen, banan får icke gå så nära gränsen — och gränsen var dock där hafvet. Nu vill man bryta mot denna princip och alldeles negligera densamma samt lägga banan så, att transporten å densamma blir utsatt för möjliga hinder vid just det ögonblick, då den bäst skulle behöfvas.

Jag skall vidare taga fram ett argument, som jag icke skulle berört, såvida icke civilministern gjort det. Jag nämnde i fjol, att med den föreslagna riktningen, då banan skall passera Åmot, komme den på  $15\frac{1}{2}$  miles afstånd från Kristiania, uuder det att den komme på minst 22 miles afstånd från en hamn på Bohusläns kust. Därvid svarades mig, att man väl icke kunde tänka sig, att en svensk regering icke skulle anstränga sig för att genom specialtaxor reglera sådana förhållanden. Ja, men man glömde då det, som civilministern här påpekat, nämligen att norrmännen göra på samma sätt, och de komma billigare ifrån saken på den kortare vägen än vi på den längre. Jag ser därför verkligen en ekonomisk fara uti detta, huru man än vänder sig. Ty saken kan ju icke lösas på ett så radikalt sätt som att utfärda trafikförbud eller att rifva upp banan mellan Sverige och Norge, som nu en gång blifvit byggd.

Ja, mine herrar, dessa hafva varit de hufvudsakligaste skäl,

som bestämt oss för det slut, hvartill vi kommit. Vi hafva verkligen icke stödt oss endast på en lös tro i fråga om de ekonomiska förhållandena. Vilja herrarne kasta en blick på kartan, skola herrarne se, att den af oss föreslagna utvägen för gränstrakternas förbindande med Sverige redan är vald så, att man låter hufvudbanan gå längre in i landet och från denna anlagt bibanor, hvarvid jag hänvisar till Dalarne och bibanan Mora—Elfdalen, Brintbodarna—Limedsforsen o. s. v. Där har det utvecklats sig helt naturligt, så att sidobanorna gå upp efter dalgångarna. Hade herr civilministern föreslagit en sådan undersökning, skulle jag icke funnit något att mot densamma anmärka.

*Anslag till  
försättande af  
undersökning-  
gar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan  
(Forts.)*

Det är endast detta, att man icke bör draga denna längdbana så, att den strategiskt kan blifva farlig och att den kan blifva oekonomisk som transportbana, då man vill skaffa förbindelse mellan västerhafvet och Norrland. Det kulturella intresset skulle efter min tro mycket bättre tillgodoses på det sätt, som t. ex. påvisats i friherre Gripenstedts motion, nämligen genom att, sedan man byggt längdbanan, anlägga bibanor utefter dalgångarna på det sätt, som erfarenheten lärt oss och på hvilket de enskilda intressena hafva visat sig kunna lösa frågan.

Det är dessa skäl, mine herrar, som bestämt mig och mina medkamrater i utskottet att framställa det förslag, som här föreligger, till hvilket jag anhåller om bifall.

Friherre Lagerbring: Inlandsbanans ursprungliga uppgift, sådan den var tänkt, åtminstone hos de män, som först bragte frågan på tal, var att tjäna ett stort, allmänt och därför också fosterländskt intresse, men ingalunda att befordra de intriger och spekulationer af hvarjehanda slag, som synas vara oskiljaktiga från hvarje järnvägsföretag i vårt land, och ännu mindre att vara någon häfstång i privata kapitalistintressens tjänst. 1904 års Riksdag beslöt därför också en fullständig och *opartisk* — jag understryker ordet *opartisk* — undersökning af frågan i hela dess vid. Nu, när undersökningen har fortgått ett par år och står nära sin afslutning, vill man inskränka dessa undersökningar genom att utsluta de västra linjerna eller just de linjer, som egentligen skulle förläna denna bana dess karaktär och hvars behöflighet var det första upphovet till hela förslaget. Och hvilka skäl, mina herrar, anför man för detta? Ja, statsutskottet har anfört tvenne skäl: den förändrade politiska situationen på halfön och den neutrala zonen. Herr statsrådet och chefen för kungl. civildepartementet har redan gendrifvit dessa skäl åtminstone hvad beträffar det första, nämligen förändringen utaf de politiska förhållandena. Jag ber endast att ytterligare få understryka ett af hans uttalanden genom att här säga, att vi må se till, mina herrar, att det land, som år 1905 vid unionsupplösningen var svenskt, också för framtiden må förblifva det. Enligt min uppfattning förhåller det sig så, att ju

*Anslag till fortsättande af undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.* (Forts.) längre österut vi förlägga inlandsbanan, ju längre österut komma vi också att förlägga gränsen mellan Sverige och dess västra grannland.

De, som bygga och bo i gränstrakterna, känna bäst hvilken verklig fara här föreligger, och det kan kanske intressera herrarne att höra, huru förhållandena äro till exempel i norra Bohuslän, om också denna del af vårt land icke direkt beröres af Inlandsbanan. När jag gjorde min första inspektionsresa som landshöfding i dessa trakter och kom till de stora stenhuggerierna vid den svenska stranden af Ide-fjorden, fann jag samtliga dessa stenhuggerier och alla där belägna, värdefulla granitberg i norska händer. Jag mötogs af värdar, som voro norrmän, jag hälsades med norska flaggor, om också för artighetens skull en och annan svensk var hissad. Och än mer, mina herrar, när slutligen svensk företagsamhet där väcktes till lif och äfven svenskar skulle försöka sig på att använda de svenska bergen till export, så hade norrmännen lagt sig till med alla lastageplatser och alla bryggor samt förbjödo svenskarna att använda sina egna tillgångar och tillgodogöra sig dem på samma sätt som de norska ägarne. Endast genom många och långa förhandlingar lyckades det länsmyndigheterna att få Kungl. Maj:ts medgifvande för att genom anlitande af expropriationslagen få äfven de svenska intressena där tillgodosedda.

Kastar man så sina blickar ut åt de vatten, som skölja svenska klippor och svenska skär, och tager reda på, hur förhållandena där gestalta sig, skall man snart finna, att på de rent svenska farvattnen lotsningen af utifrån kommande fartyg ofta sker med norska lotsar. Jag skulle vilja se, huru det skulle komma att se ut, och hvilket ljud det skulle blifva i skällan, om svenska lotsar företoge sig något motsvarande i norska farvatten.

Med dessa uttalanden har jag icke velat klandra norrmännen, ty vakenhet och företagsamhet äro egenskaper, som icke äro förtjänta af klander. Nej, klandret drabbar tyvärr oss själfva. Nå, herrarne kunna svara: hvad har inlandsbanan egentligen med detta att göra, huru skall den kunna råda bot på sådana förhållanden? Jag svarar: Inlandsbanan kan naturligtvis icke återskaffa oss hvad vi redan förlorat, den kan icke återställa oss de sönderhuggna bergen, den kan icke återgifva oss de nedhuggna skogarna i dessa provinser, där skog dock en gång funnits. Ty reser man upp genom Dalsland, så kan man konstatera det förhållandet, att den genom provinsen löpande banan fortfarande, såvidt jag är riktigt underrättad, till hufvudsaklig del befinner sig i norska aktieägares händer. Och om icke skogarna i Dalsland längre äro i norska ägares händer, beror detta just på, att de värdefullaste skogarna redan äro af norrmän uthuggna samt öfver norska hamnar och genom norska mellanhänder exporterade till utlandet. Nej, inlandsbanan kan icke råda bot på allt detta, men den kan enligt min uppfattning blifva ett kraftigt medel i statens hand att värna de svenska

gränsintressena, om staten vill rätt använda detta medel. Att däremot sitta och sova med armarna i kors, det är intet medel.

Ja, det har också i utskottets utlåtande talats om, att den neutrala zonen skulle utgöra ett hinder. Äfven i detta afseende äro yttranden här fällda, som vederlägga detta påstående. Jag kan för min del icke säga annat, än att det förefaller mig, som en bana aldrig kunde vara bättre skyddad än genom en neutral zon, och lyckligast skulle det väl vara, om hela vårt järnvägsnät löpte inom en sådan zon, under förutsättning att den respekterades, under förutsättning att man tror på den, och det måtte väl åtminstone herrarne i denna kammare göra.

Jag måste säga, att jag betogs af en känsla af bedröfvelse, då jag läste statsutskottets utlåtande och såg de svaga skäl, som stödde denna motivering. Jag kan till och med knappast förstå, huru utskottet kommit till ett sådant resultat. En förklaring skulle ju möjligen kunna ligga uti uttalandet på sidan 24, där utskottet säger, att det icke förstår hela den här saken. Om det berättigade i ett sådant uttalande vill jag icke tvista med utskottet, då jag väl känner segheten och skickligheten hos utskottets medlemmar att försvara sina egna uttalanden.

Men det är också en annan sida af saken, som jag önskar beröra, och det är järnvägsstyrelsens förhållande till frågan. Jag kan icke underlåta att här uttala, att jag icke finner järnvägsstyrelsens behandling af saken vara fullt riktig. Järnvägsstyrelsen borde hafva studerat förhandlingarna vid 1904 års riksdag och sett, att det var Riksdagens beslut, att frågan skulle undersökas i hela dess vidd. Järnvägsstyrelsen skulle då icke kommit med ett sådant förslag som det, hvilket tagit sig uttryck i den så kallade Glafvalinjen, som skulle komma att ligga så nära en redan befintlig järnvägslinje, att det är tämligen naturligt, att man aldrig kommer att besluta sig för att bygga en sådan linje. De penningar, som man använder på undersökningen af en sådan linje, tror jag snarare äro bortkastade än de penningar, som man använder på undersökningen af de västra linjerna.

Jag anser därför, att det är af en synnerligen stor vikt, att utskottets motivering uteslutes och att Kungl. Maj:t i detta afseende får fria händer. Kungl. Maj:t har velat rätta järnvägsstyrelsens felgrepp, och det tillhör nu oss, mina herrar, att följa Kungl. Maj:t. Det göra vi enklast genom att sluta oss till det förslag, som nyss framlämnades af herr Säve, till hvilket förslag jag anhåller att på det lifligaste få yrka bifall.

Häri instämde herr *Nyström, Carl*.

Friherre Gripenstedt: Den siste talaren började med att säga, att denna fråga icke bör ses från spekulationssynpunkt eller önskind synpunkt. Ja, däruti ger jag honom fullkomligt rätt. Jag

Anslag till  
fortsättande af  
undersökning-  
gar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)

*Anslag till fortsättande af undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.*  
(Forts.)

anser, att den bör ses allra minst från spekulationssynpunkt, men icke heller för mycket från lokalpatriotisk synpunkt, utan den bör ses från allmän, rent svensk synpunkt. Så vill jag se saken, och för min del är jag icke personligen intresserad i denna fråga, ej heller berör densamma den ort, som jag representerar.

Uti den år 1904 framlagda kungl. propositionen yttrades bland annat af departementschefen: »Jag tillåter mig dock här betona, att genom en dylik på statens bekostnad föranstaltad undersökning staten ingalunda får anses hafva utfäst sig att såsom en omedelbar följd af denna förberedande åtgärd äfven sätta i verket byggandet af en sådan bana. Efter min åsikt måste nämligen i detta fall, såsom jag äfven förut antydt, undersökningens uppgift tills vidare blifva endast att lämna en ledning vid bedömandet af frågan, huruvida en järnväg af den utsträckning, som ifrågasatts, lämpligen bör af staten anläggas, om den därför erforderliga, säkerligen högst betydande kostnaden motsvaras af landets ekonomiska krafter och om anledning förefinnes därtill, att skäligen afkomst af järnvägen må kunna emotses.» Nu åter tyckes man vilja utgå därifrån, att, om endast den västra linjen blir undersökt, den också gifvet skall komma till utförande. Jag vill dock erinra jämväl därom, att 1904 års Riksdag uttalade — jag minnes ej nu rätt ordalagen, men jag tror, att friherre Lagerbring citerade dem — att en allsidig utredning skulle företagas, således icke endast inskränkt till en linje. Skulle man nu åter vid undersökningen lägga hufvudvikten vid denna västra linje, så är det min tro, att hela denna bana ej kommer till stånd.

Jag önskar för min del, lika högt som någon annan, att dessa gränstrakter, som äro vanlottade på kommunikationer, få sådana och knytas fastare till Sveriges land, men jag tror, att detta kan ske på ett bättre sätt än genom att förlägga en bana längs norska gränsen. Jag tror nämligen, att en sådan bana i det senare hänseendet skulle kunna verka i rakt motsatt riktning och blott blifva en tillförselbana till Norge. Jag hyser stora betänkligheter mot densamma och skall anföra flera skäl, som tala emot att bygga en dylik gränsbana. Här har redan förut talats om de strategiska skälen och om den neutrala zonen. Dessa skäl ligga afgjort emot den västliga linjen, men allt detta fäster jag dock mindre vikt vid, utan anser de ekonomiska och i detta sammanhang äfven de politiska följderna vara af större betydelse. Jag vill dock påpeka hvad som beträffande den neutrala zonen yttrades här i höstas från framstående liberalt håll. Uttalandet lydde: »Hvad beträffar denna neutrala zon, vill det förefalla mig, som om från detta håll en misstolkning gjort sig gällande, ty det sades, att den neutrala zonen skulle äfven under krig vara förbjuden att beträda. Jag vill fråga: Kan det vara tal om någonting neutralt mellan tvenne krigförande makter? Om det än står aldrig så mycket i en traktat mellan Sverige och Norge taladt om att



den neutrala zonen icke finge beträdas under krig dem emellan, komme den helt säkert i alla fall att vid krigstillfälle beträdas».

Detta uttalande motsades icke af någon af den dåvarande regeringens ledamöter, ehuru de då voro ganska mangrant här samlade. Och samma uppfattning, som här gjorde sig gällande, uttalades äfven i norska stortinget. Icke kan man således räkna på, att den neutrala zonen är så synnerligen betryggande. Friherre Lagerbring förklarade nyss, att han ville, att alla våra järnvägar vore förlagda i en neutral zon. Den saken öfverlämnar jag åt honom själf att närmare tänka på.

Jag fäster mig, som sagdt, hufvudsakligen vid de ekonomiska skälen. Här har af herr statsrådet och chefen för civildepartementet talats om, att den västra linjen skulle skära statsbanan vid Åmot, och jag förmodar, att den skulle skära Dalslandsbanan vid Ed. Under sådana förhållanden blefve ju, som herr Tamm redan påvisat, vägen till norska hamnar kortare än till svenska. Undras då, huru mycket af trafiken, som komme att gå till de svenska hamnarna i stället för till de norska, synnerligast som herr statsrådet erinrade om, att de norska järnvägarne genom stort tillmötesgående sökte så mycket som möjligt draga till sig trafiken. Jag vill tillägga, att äfven från de svenska järnvägarne sida tillmötesgående för norskt intresse i det fallet blifvit visadt, och komme samtrafiksafvalet att bestå, så tror jag sannerligen icke mycket på att den trafik, som inifrån landet på den s. k. inlandsbanan skulle gå till bohuslänska hamnar, komme dit, utan den ginge nog i allmänhet till norska. Det är detta, som jag icke finner vara tilltalande, utan tvärtom i hög grad betänkligt.

Dessutom komme denna bana, om den skulle gå vid gränsen, att blifva afskräckande dyr. Banan skulle då gå upp- och nedför den ena åsen efter den andra, och jag tror, att den skulle komma att gå genom ganska öde trakter, äfven om där finnas stora skogsarealer, som man ju vill tillgodogöra sig.

Genom att följa det uppslag, som grefve Taube och jag gifvit i vår motion, anser jag, att gränstrakternas kommunikationsförhållanden skulle blifva fullt ut lika väl tillgodosedda som genom en längdbana längs västra gränsen, och dessa trakter skulle däriigenom knytas mycket mera till det svenska landet.

Denna idé är för öfrigt icke ny. Den har t. o. m. förut åberopats af järnvägsstyrelsen såsom varande på tal. Uti den kungl. propositionen till 1904 års riksdag förekommer sålunda följande passus: »Förutom nu föreliggande järnvägsförslag Dalarne—Bohuslän hade det för tillgodoseende af de förenämnda trakternas behof af förbättrade järnvägskommunikationer jämväl ifrågasatts *dels* att anordna ett system af tvärbanor från dessa trakter till norska trafikleder» — här följer en redogörelse för dessa projekterade linjer — »*dels* ock att utveckla bibanenätet till redan befintliga svenska

*Anslag till  
fortsättande af  
undersökningar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)*

Anslag till  
försättande af  
undersökning-  
gar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)

banor, särskildt Mora—Vänerns järnväg och Bergslagernas järnvägar.»

Det första af dessa ifrågasatta alternativ, att föra trafiken in i Norge — för en viss sträckning Orsa—Stöa förelåg då t. o. m. ansökning om koncession — hoppas jag ingen vidare tänker på i Sverige. Men den andra delen af hvad som här anfördes, förslaget om bibanor till redan befintliga svenska banor, som Kungl. Maj:t synes helt och hållet hafva tappat bort, förtjänar verkligen att i något utvidgad form tagas i noggrant äfvervägande.

Nu har statsutskottet hemställt, att Kungl. Maj:t skulle taga alla de uppslag, som motionsvis förekommit, under ompröfning, och därför är icke heller vår motion vare sig afstyrkt eller tillstyrkt, utan så att säga öfverlämnad till Kungl. Maj:t. Jag hoppas ock, att den skall beaktas, ty den angifver enligt min uppfattning bästa utvägen. Dessa bibanor från gränsorterna, som skulle byggas till vare sig redan befintliga trafikleder eller en östligare sträckning af inlandsbanan, kunna gifvetvis byggas mycket billigare än en sådan längs gränsen för genomgående trafik beräknad bana. De skulle naturligtvis följa dalgångarna, där befolkning redan nu finnes, som kunde få nytta af dem.

För min del har jag ingenting emot, att äfven andra uppslag pröfvas, och därför har jag gått med på utskottets hemställan. Jag är öfvertygad om, att den västligaste sträckningen aldrig kan komma till utförande, men att undersöka äfven för den, à la bonne heure, det kan ju så vara. Men att såsom herr Säve m. fl. vilja åter lägga hufvudvikten på den undersökningen, för att om möjligt få banan framdragen längs den västra gränsen, kan jag ej gilla. Såsom jag redan förut framhållit, skulle, om ett sådant resultat ernådades, detta vara att gynna norrmännen och att leda trafiken till norska — icke till svenska hamnar. Detta vill ju icke heller den föregående talaren. Vi hafva samma mål, att bevara svenskheten i gränsprovinserna, men sätten äro olika. För min del tror jag, att det sätt, som jag förordat, är det rätta, och ber under betonande häraf att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Fränckel: Det var ju alldeles gifvet, att, när Riksdagen år 1904 fattade ett sådant beslut, som att en undersökning af en så jättelik linje som från den bohuslänska kusten och upp till Gellivarebanan skulle företagas, man med ett sådant beslut skulle föra in järnvägstvisterna i Riksdagen mycket intensivare än de någonsin varit. Man får icke förglömma, att tendensen hos olika orter har blifvit den att antaga, att, så snart en undersökning för en järnväg beslutes, detta är detsamma, som att denna järnväg skall komma att byggas för statens räkning. Jag ber dock att få fästa uppmärksamheten på, att det dock är ett ganska långt steg från det beslut, som Riksdagen fattade år 1904, och till utförande af en 160 mil lång stambana, och att det steget är så mycket

större, som man måste tänka på, hvilka kolossala kostnader en sådan linje komme att medföra och huruledes de olika orterna framdeles på samma sätt som hittills komme att vilja förneka hvarje i denna bana ingående del något företräde att först få utföras, utan alla önska att få sin del af banan utförd *på samma gång* som en annan del. Hvad är då naturligare, än att man måste gå till väga med den största försiktighet, då man på grund af undersökningar skall slå fast, hvar denna bana i sin helhet skall ledas fram. Man måste då förvåna sig öfver, att motioner redan nu kunna komma fram om, huru och hvar denna bana skall undersökas, det vill säga med andra ord huru den skall läggas, innan man ännu har framför sig *resultatet* af de undersökningar, hvarom Riksdagen beslutat. Är det någon i denna kammare, som, utan att hafva framför sig den verkliga föreslagna linjen, nu kan bestämma, hvar denna linje bör läggas? Nej, men man känner inom sig, att, om den verkställda undersökningen kommer att föranleda ett förslags framställande till Riksdagen om en viss sträckning af banan, man då har svårare att skjuta denna bana åt sitt eget håll, och därför vill man redan nu öka ut dessa undersökningar, så att de åtminstone få beröra de orter, för hvilka jag eller du mest intressera oss.

Men, mina herrar, detta kan väl ändock icke vara sättet för att nu söka klargöra, hvar en sådan linje bör läggas. Huru har svenska staten förut gått till väga, då det varit fråga om att bestämma de första stambanorna och sedan dessa stambanors vidare utveckling? Jo, man har gått till väga på det sättet, som man här i Sverige vanligtvis anlitat, då det gällt dessa saker; man har gått praktiskt till väga. Före stambanornas anläggning öfverlämnade man åt sakkunnige kommitterade att verkställa undersökningar och framlägga förslag — jag behöfver endast erinra om sådana namn som öfverste Ericson, generaldirektör Troilius och generaldirektör Beijer. Sedan dessa förslag kommit fram, började genast i Riksdagen den vanliga dansen, då det gällt järnvägar; då började striderna norr om Sommen eller söder om Sommen, väster om Lagan eller öster om Lagan o. s. v. Ja, då fanns det skäl att diskutera, hvar linjerna borde läggas, ty då förelågo verkligen förslag. Sedan dessa stambanor blifvit fullbordade, kom ett annat stadium, det var i början af 1860-talet, då det gällde en utvidgning af det dåvarande stambanenätet. Man gick då till väga på samma sätt och uppdrog på Riksdagens begäran, och sedan Riksdagen ställt medel till disposition, åt en kommitté att undersöka, huru man skulle fortsätta med utvecklingen af stambanenätets linjer. Resultaten af dessa undersökningar framlades, och därpå följde sedan striderna i Riksdagen, hvarefter man kom till ett beslut. Hvarför? Jo, ty man kunde stödja sig på verkligen föreliggande fakta. Ännu så sent som år 1870 förekom en så beskaffad utredning, innan man beslöt sig för en utsträckning af stambanenätet.

*Anslut till  
fortsättande af  
undersökningar  
rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)*

Anslag till  
fortsättande af  
undersökning-  
gar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)

Nu åter vilja herrarne redan, innan denna fråga ens är klar till lösning i någon form, vrida på linjen och, om jag så får säga, vrida den åt sitt eget håll, hvilket jag icke kan finna vara lämpligt.

Min öfvertygelse är således den, att utskottet icke skulle gifvit sig in på någon motivering, icke ens på den motivering, som här föreligger, däri man varnar för de västra linjerna. Man hade bort på samma sätt som förut öfverlämna undersökningen och medel för densammas utförande åt Kungl. Maj:t med uttalande af en önskan, att Kungl. Maj:t måtte från alla sidor pröfva, hvar banan lämpligen borde framdragas, och utan att därigenom favorisera någon viss sträckning af linjerna. Men hvad inträffar då? Jo, sedan järnvägsstyrelsens förslag kommit in, finner sig statsrådet och chefen för civildepartementet böra ingripa och föreslår själf en afvikelse från den undersökningslinje, som han ännu icke sett, och säger: utöfver hvad järnvägsstyrelsen nu har begärt, 203,000 kronor, begär jag på grund af den personliga kändedom, jag har om andra sträckningar, ytterligare 27,000 kronor, på det att äfven en västlig linje inom Värmland må blifva undersökt. Man skulle ju kunna tro, att när chefen för civildepartementet anser sig på grund af sin erfarenhet och sitt omdöme om landet kunna bedöma den saken så i detalj, att han utöfver järnvägsstyrelsens framställning vill hafva ytterligare en linje undersökt, skulle han för detta förslag kunna anföra så goda skäl, att Riksdagen borde böja sig för hans auktoritet. Men, mina herrar, den, som läser den kungl. propositionen, kan icke annat än medgifva, att de skäl, som chefen för civildepartementet kunnat anföra för sin särskilda åsikt i afseende å undersökningens beskaffenhet, äro mycket svaga. Jag skall taga mig friheten uppläsa hvad chefen för civildepartementet säger. Han yttrar: »Det förslag, som järnvägsstyrelsen härutinnan torde komma att framlägga, lärer väl hufvudsakligen bestämmas af utredningen rörande banans ekonomiska bärkraft, men det kan väl tänkas, att andra synpunkter än de uteslutande ekonomiska böra, när banans byggande ifrågasättes, komma i beaktande, och att därför påkallas en annan linje än den ursprungligen undersökta. I detta afseende vill jag särskildt framhålla, att sträfvandet att binda de ekonomiska intressenas i allmänhet tyngdpunkt i de västra gränstrakterna inom Sveriges landamären till äfventyrs kan betinga en annan sträckning än den, hvarå banans ekonomiska bärkraft, betraktad endast ur mera närliggande synpunkter, kan tyckas gifva anvisning.»

Som häraf synes, vill civilministern på det sättet försvara sin ståndpunkt i afseende å denna linje, att han säger, att äfven om linjen ur ekonomisk synpunkt icke är lycklig, så bör den i alla fall undersökas, d. v. s. anläggas. Med denna motivering och då, såsom jag nyss nämnde, det är Riksdagens mening att lämna hela frågan i Kungl. Maj:ts hand, är det väl alldeles naturligt, att när utskottet ställer sig på den ståndpunkten, att man i frågans när-

varande skick icke bör fatta något beslut om hvar banan bör gå fram, måste utskottet också, då ärendet i dess helhet och de anslag medlen skola öfverlämnas i Kungl. Maj:ts hand, göra en invändning mot en sådan utvidgning af undersökningen, som Kungl. Maj:t med åberopande af dessa svaga skäl har ifrågasatt. Däri finna herrarne anledningen, hvarför utskottet för sin del, då det tillstyrkt anvisande af icke blott det anslag, hvarom järnvägsstyrelsen hemställt, utan äfven ytterligare de 27,000 kronor, som Kungl. Maj:t af egen befogenhet ansett sig böra begära, och jämväl föreslagit, att dessa medel måtte lämnas i Kungl. Maj:ts hand, gifvit sin motivering den lydelse, som här föreligger. Då utskottet icke kunnat pröfva grunderna för Kungl. Maj:ts begäran om en särskild utvidgning af undersökningens plan, har utskottet måst framhålla, att dessa 230,000 kronor dock lämnas på samma sätt som förut till fortsatt undersökning af den s. k. inlandsbanan, och att man här icke velat prejudiciera någon viss linje. Man har blott velat varna för att taga hänsyn till *de extra riktningar*, som Kungl. Maj:t, *utöfver* hvad järnvägsstyrelsens förslag innehåller, bragt på tal.

*Anslag till  
fortsättande af  
undersökning-  
gar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)*

Frågan ligger ju fortfarande hos Kungl. Maj:t. Skulle Kungl. Maj:t kunna komma med bättre skäl för en så beskaffad undersökning, har han medel för detta ändamål. Han har till och med fått medel i så stor utsträckning, att medgifvande lämnas att använda hela beloppet redan under innevarande år. Och hvarför har man gjort detta? Jo, därför att man af inkomna motioner funnit, att intresset inom orterna af att så snart som möjligt få inlandsbanan påbörjad och utförd är så stort, att man icke bör genom att neka erforderliga medel förhindra, att dessa undersökningar snarast möjligt komma till stånd. Man har, på sätt en motionär begärt, redan nu velat ställa hela beloppet för år 1906 till Kungl. Maj:ts disposition, så att undersökningen kan ske så snart som möjligt.

Jag tror således, att det är alldeles för tidigt att i detta fall tala om vare sig de militära eller de kulturella intressena. Det gäller här, såsom en talare nyss framhöll, den stora frågan att, i enlighet med syftet i Riksdagens beslut af år 1904, sammanföra de nordliga trakternas rikedomar på ett sådant sätt, att de kunna med fördel utföras öfver den hamn på bohuslänska kusten, som man kan finna lämplig. Det gäller här att vidhålla detta beslut.

Herr talman, jag anhåller att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Pettersson, Fredrik Emil: Jag skall icke mycket förlänga denna diskussion. Det ena skälet står här emot det andra, och det är omöjligt att vederlägga dessa skäl utan en grundlig undersökning af frågan. Det är denna undersökning — jag poängterar detta — som en del af talarne här velat förmena oss. Det förhåller sig icke så, som en föregående talare sagt, att ett bifall

*Anslag till  
fortsättande af  
undersökning-  
gar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)*

till herr Säves förslag skulle innebära ett beslut om att bygga den västra linjen, utan detta är endast ett sätt att få frågan allsidigt pröfvad.

Jag har, såsom framgår af utskottets utlåtande, reserverat mig mot en del af utskottets motivering, och jag vidhåller, att utskottets motivering icke tackes af dess kläm. I klämmen hemställer nämligen utskottet, att motionerna i fråga måtte anses besvarade genom hvad utskottet föreslagit. Men när man går till motiveringen, så finner man, att utskottet icke alls lämnat något svar på dessa motioner, utan att utskottet hänskjuter hela frågan till Kungl. Maj:t, dock som sagdt med uttalande däraf, att den västra sträckningen icke bör komma i fråga. Utskottet har, kan man säga, försökt att samla alla meningar, utom hvad den västliga sträckningen angår, under en hatt, och detta med det resultatet, att just ingen kan känna sig till freds därmed. För min del måste jag erkänna, att jag lutat mycket åt friherre Gripenstedts motion om att draga en stamlinje nedåt och att genom bibanor försöka att få trafikbehovet tillgodosedt. Men huruvida detta praktiskt låter sig göra, vet man icke, förrän en undersökning kommit till stånd.

Här har mycket talats om den neutrala zonen och om vådan af att framdraga en järnväg genom densamma. Af utskottets ordförande har framhållits, att man borde se på de strategiska skälen och taga exempel från Norrlandsbanan. Ja, mine herrar, just detta exempel gör, att vi måste vara försiktiga med att taga hänsyn uteslutande till de strategiska skälen, ty denna järnväg är så lagd — det kan ingen bestrida — att den erbjuder en strategisk järnvägs alla olägenheter i afseende å trafikförhållandena utan att äga någon af dess fördelar. När man byggde denna järnväg, drog man den genom ödsliga bygder långt från kustgränsen och man gjorde stora anstalter för att broarna skulle kunna sprängas, så att järnvägen blefve ofrafikabel i händelse af invasion. Detta har man nu frångått; nu sörjer man öfver att broarna och älfövergångarna äro blottställda för våra egna trupper, och banan anses icke strategiskt lagd.

Hvad man än må säga om den neutrala zonen, icke blir den något fridsamt område i afseende å kommunikationsfrågor, af diskussionen att döma. Man kan icke tänka sig, att den neutrala zonen skall vara ett sådant sagoland, där inga transportmedel få finnas och där skogen skall få ruttna ned utan att kunna föras till det egna landet. Nej, jag tror, att en undersökning i dessa trakter kräfvades just för att tillse, att så godt som alla delar af denna zon må kunna få sina handelsförbindelser till Sverige. Man bör alltid vara särskildt aktsam, när det gäller de periferiska delarna af vårt land. Man bör göra undersökningen så fullständig som möjligt och därvid noga öfverväga, att dessa delar icke må taga sitt utlopp åt annat håll.

Friherre Lagerbring har framhållit vissa förhållanden i norra delen af Bohuslän. Jag kan bestyrka hvad han anfört, och jag kan tillägga, att det var med sorg, som man där fordomdags, innan några kommunikationer kommit till stånd, såg, hurusom en stor del af dessa bygder höll på att blifva uppland åt främmande af-sättningsorter i stället för att bibehållas åt eget land.

*Anslag till  
fortsättande af  
undersökning-  
gar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)*

Då jag alltså anser en fullständig undersökning vara af be-hofvet påkallad och då jag anser, att Riksdagen år 1904 i sitt beslut tydligt framhäft detta, skulle jag för min del finna det vara mycket betänkligt, om Riksdagen nu skulle frångå sitt beslut och därigenom åt banan gifva en riktning, med hvilken man kanske icke blefve nöjd. Här gäller det ett företag på måhända hundra miljoner, och då kan aldrig undersökningen vara grundlig nog. I samma mån som banan skjutes alltmer och mer öster öfver, resulterar undersökningen säkerligen däri, att ingen bana bygges, utan att man kommer att inköpa redan förefintliga järnvägslinjer, och detta var icke Riksdagens tanke år 1904. Det är för att få en själfständig, tryggad linje på det sätt, som Riksdagen afsåg i sitt beslut ofvannämnda år, som jag för min del ber att få i likhet med friherre Lagerbring yrka bifall till herr Säves förslag.

Friherre Palmstierna: Då så godt som alla föregående ta-lare yttrat sig om den södra delen af inlandsbanan, skall jag be att ett ögonblick få uppehålla mig vid den norra delen.

Den föreslagna inlandsbanan kan uppdelas i två delar, näm-ligen sträckan söder om Sveg och sträckan norr om Sveg. Här är visserligen taladt blott om en undersökning i allmänhet, men det är ju afsedt, att denna undersökning skall leda till ett mål, och hvad är det målet? Det är byggandet af inlandsbanan.

I detta afseende anser jag, att riksintresset, som jag vill skilja från ortsintressena, äfven om dessa nu hafva det fosterländ-ska intressets skyddande förklädning — att, säger jag, riksintres-set är fästadt vid den norra delen af banan, vid sträckan norr om Sveg. Där finnes nämligen ingen järnväg, under det att söder om Sveg finnas järnvägar, bättre eller sämre. Det är vidare bansträckan norr om Sveg, som hufvudsakligen har betydelse ur strate-gisk synpunkt. För närvarande kan man ju med järnväg föra upp trupper till Sveg, men icke norr därom. Ur strategisk synpunkt ligger således hufvudpunkten på den norra delen af banan.

Det är äfven förmedelst den norra delen af banan, som man skall söka att bättre tillgodogöra sig de stora skogarna och deras affall. Härigenom skall det blifva möjligt att använda kol där-ifrån till smältning af malm. Det är, efter hvad man framhållit, på detta sätt, som Gellivaremalmen och Kirunamalmen skola komma ned till det mellersta Sverige. Allt detta hänger på ba-nan norr om Sveg. Man skulle äfven kunna begagna de stora vattenfall, som där finnas i kronans ägo, dels för industriella

Anslag till  
fortsättande af  
undersökning-  
gar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)

företag och dels för att drifva banan på elektrisk väg. Enligt hvad af Kungl. Maj:t blifvit ådagalagdt, skulle på detta sätt banan kunna drifvas billigare och äfven kunna byggas billigare, med större lutningar och skarpare krökningar. Det blir i alla fall en mycket dyr bana. Man kan icke beräkna, att den skall gifva någon ränta, utan den skall byggas för de stora besparingar, som vi årligen göra på budgeten!

Såsom jag redan nämnt, finnas ju järnvägar söder om Sveg. Det är mycket bra, säger man, men man vill hafva andra och bättre järnvägar genom dessa orter. Men om dessa järnvägar skola vara bättre, så blifva de äfven mycket dyra att bygga. Kan det blifva någon ränta på dessa järnvägar? Sannolikt icke; skulle det blifva någon ränta på dem, så kunde det endast ske på bekostnad af andra enskilda järnvägar, som redan finnas där. Det talades nyss om att den ena af de sträckningar, som här föreslagits, är belägen endast två mil från Bergslagsbanan. Denna bana är ett vackert företag af enskild spekulation, som förut gått illa, men som nu lär bära sig. Men, om nu staten kommer med en parallell järnväg, skulle denna förstöra trafiken för Bergslagsbanan, och detta bör man ju undvika.

Jag vill äfven fästa uppmärksamheten på kostnadsfrågan. Vi hafva nyligen i tidningarna sett ett kommittéförslag rörande anordning af bangårdar i Stockholm för ett belopp af 54 miljoner kronor. Detta belopp kan icke gifva någon ränta, ty trafiken kommer icke att ökas genom dessa anordningar. Är det nu fråga om 100 miljoner eller något mera för inlandsbanan, så måste man ju tänka på hvilken del af inlandsbanan är absolut nödvändig. Det är enligt min uppfattning den del, som ligger norr om Sveg, och icke den södra delen.

Vidare talas i den kungl. propositionen om anläggande af en ny hamn. Den hamn, som man letat upp, är troligtvis en utmärkt sådan, men är det nödvändigt att anlägga en ny hamn och äfven en ny stad för detta ändamål? Redan förut finnes ju en hel del hamnar och städer vid västkusten.

Då jag sålunda framhåller, att frågans hufvudsynpunkt gäller bandelen norr om Sveg, så har jag därmed velat lyfta frågan upp till ett annat plan än ortsintressenas och i stället föra uppmärksamheten till riksintresset, och detta anknyter sig, som sagdt, vid sträckningen norr om Sveg.

Jag tillåter mig äfven uttala, beträffande herr Säves yrkande, att herr Säve synes särskildt vilja understryka Kungl. Maj:ts förslag rörande de västligare linjerna, och genom ett bifall till detta yrkande skulle således Riksdagen liksom fatta beslut därom, att särskildt dessa västligare linjer böra komma i betraktande.

För min del har jag, på de skäl jag nu anfört, icke något intresse för en undersökning rörande sträckningen söder om Sveg.



Friherre Åkerhielm: Jag skall be att få konstatera, hvad som ju äfven framgått af diskussionen, att, då statsutskottet förordat uteslutande ur undersökningsplanen af de västligare sträckningarna, utskottet motiverat detta endast därmed, att dessa sträckningar skulle komma helt nära utmed eller till och med intränga i den neutrala zonen samt att »särskildt de ändrade politiska förhållandena på halfön skulle afgjordt tala för den tilltänkta banans framdragande mera österut».

*Anslag till fortsättande af undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.*  
(Forts.)

Jag var verkligen från början tveksam om hvad utskottet menade både med den ena och den andra delen af sin motivering, men af det yttrande, som statsutskottets ordförande här afgifvit, har jag funnit, att i båda punkterna tankegången var den, att man borde lägga banan så, att den vore tillräckligt skyddad vid krigstillfälle. Den neutrala zonen är enligt det aftal, som därom träffats, ett område, som skall vara fullständigt fridlyst. Det kan då uppenbarligen icke vara något tvifvel därom, att icke båda rikena äro skyldiga att under krig respektera detta område. Ty det kan icke, såsom en talare under debatten vid urtima riksdagen sistlidne höst tänkte sig, vara så, att denna öfverenskommelse skulle upphöra att gälla i händelse af krig. Om någon af regeringens ledamöter icke svarade på detta uttalande, så berodde detta, efter hvad jag förmodar, därpå, att de ansågo saken vara alldeles själfklar. Såsom en talare här har yttrat, måste det följaktligen, så länge de båda rikena iakttaga sina förpliktelser, vara fördelaktigt, om banan kan läggas inom den neutrala zonen eller i närheten af densamma, ty den är där mera skyddad än eljest. Det lider intet tvifvel, att Sverige kommer att i detta afseende fullgöra sin plikt. Om man efter hvad som hände i somras icke har samma tillit till att Norge kommer att fullgöra sitt åtagande, är ju detta förklarligt; men äfven från norsk synpunkt torde det vara taktiskt klokt att respektera den neutrala zonen. Om så emellertid ej skulle blifva händelsen, utan norrmännen öfver den neutrala zonen trängde in i Sverige och komme i tillfälle att förstöra någon del af banan, så skulle det väl icke dröja många dagar, förr än vi, som då icke längre kunde anse oss bundna af det ifrågavarande aftalet, fört kriget öfver på andra sidan gränsen.

När utskottet sedermera säger, att de ändrade politiska förhållandena tala för banans framdragande mera österut, så är det så långt ifrån, att jag kan för min del instämna däri, att jag tvärt om är af den uppfattningen, att man efter unionens upplösning har starkare skäl än förut att draga järnvägen så långt västerut som möjligt. Man försvarar icke landets gränser endast med gevär och kanoner. Det är efter min mening ett försvarsverk af minst lika stor betydelse att sörja för att gränsbefolkningen i orterna fortfarande har kännning med landet och icke nödgas att på andra sidan gränsen söka sina ekonomiska och kulturella förbindelser och

*Anslag för fortsättande af undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.* (Forts.) det stöd, af hvilket den kan vara i behof för sin och sin orts utveckling.

Statsutskottets ordförande, som med styrka framhöll, att den strategiska synpunkten borde vara den mest afgörande, yttrade därvid, att, när man bedömde frågans strategiska sida, man icke finge taga hänsyn blott till den ställning, i hvilken vi vid ett krig med Norge skulle komma till detta land, utan att man äfven måste taga hänsyn till att andra makter kunna lägga sig i kriget. Men att detta skulle vara någon anledning att draga järnvägen långt österut i Värmland, det har jag svårt att förstå. Ty om några främmande makter komme att lägga sig i detta krig, icke är det väl sannolikt, att de komme att marschera in i Sverige öfver den norska gränsen, utan de komme nog då att från annat håll söka göra sin makt mot Sverige gällande.

Här hafva nu utöfver det enda skäl, som utskottet inskränkt sig till att anföra, eller den strategiska synpunkten, anförts en del andra skäl för att man icke borde tänka på de västliga sträckningarna, såsom svårigheter vid anläggningen, sämre ekonomiskt resultat o. s. v. Men det är väl just sådana frågor, som böra undersökas, för att man må blifva i tillfälle att bedöma, huruvida man öfver hufvud taget skall bestämma sig för en västligare linje eller för någon annan. Jag instämmer fullkomligt med herr Fränckel däri, att det icke borde förekomma några järnvägsstrider i riksdagen, förrän det är fråga om att definitivt bestämma linjerna, och att undersökningsfrågorna borde tillhöra en annan myndighet. Men när han menade, att det är järnvägsstyrelsen, som skulle vara denna myndighet, så kan jag icke gifva honom rätt. Det är uppenbart, att den rätta myndigheten är Kungl. Maj:t, och man kan därför icke tala om att, när civilministern ifrågasätter en ändring i det undersökningsförslag, järnvägsstyrelsen afgifvit, han då uppträder såsom enskild person. Han handlar såsom Konungens ansvarige rådgifvare, och han har ju i förevarande fall i det råd han gifvit fått tillslutning af alla Konungens öfriga rådgifvare.

När frågan en gång kommer att definitivt föreläggas Riksdagen, då och först då är tidpunkten inne att bestämma, om man öfver hufvud taget skall bygga något alls af denna sydligare del af banan och om man skall lägga den i den ena eller andra riktningen. För närvarande stå vi fortfarande kvar på de förberedande undersökningarnas stadium, och år 1904 har Riksdagen, såvidt jag kan förstå, alldeles bestämdt uttalat sig för att en undersökning skall göras äfven beträffande banans sydligare del. Frågan gäller således nu endast, hvilken sträckning för denna bandel skall undersökas, och då kan jag för min del icke finna annat, än att det skall vara till fördel för det afgörande, som en gång skall träffas, att alla eventuella linjer blifva undersökta. Det måste ligga i allas intresse att få en så fullständig utredning som möjligt, och det bör icke heller vara alldeles likgiltigt för dem, som redan hafva sin

mening i denna fråga fullkomligt stadgad, om man afvisar anspråken från andra håll på en utredning och därigenom bringar det därhän, att, när en gång frågan föreligger till afgörande, åtskilliga måste gå till dess lösning under misstämning öfver att en undersökning förvägrats, som de ansett nödvändig för att kunna bestämma sin definitiva ställning till frågan.

*Anslag till  
fortsättande af  
undersökning  
rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)*

Jag vill med anledning af hvad friherre Gripenstedt yttrat och hvad som förekommer i hans motion säga, att denna motion äfven hos mig väckt sympatier, ty den innebär ju, äfven den, ett sätt att tillgodose hvad jag anser vara den stora synpunkten i denna fråga, nämligen de nationella intressena. Jag kan dock icke finna det vara rimligt, att denna undersökning skulle träda i stället för den undersökning, som gäller de västliga linjerna. Ty såvidt jag kan förstå, måste syftet, åtminstone sådant som jag för min del tänker mig det, med denna bana fullständigare och bättre vinnas genom den västliga längdsträckningen, om förhållandena eljest medgifva dennas genomförande, än genom tvärbanor, men i händelse det förra icke skulle kunna ske, är naturligtvis det senare något att tänka på. Genom det förslag, som framställts af herr Säve, blir Kungl. Maj:t, såvidt jag kan förstå, oförhindrad att undersöka äfven värdet af denna motion. Skillnaden mellan utskottets förslag och det af herr Säve framställda är den, att utskottet vill lägga hela undersökningsfrågan i Kungl. Maj:ts händer, men med ett villkor: någon undersökning af de västliga linjerna får icke ifrågakomma. Herr Säves förslag återigen åsyftar att lägga hela frågan fritt i Kungl. Maj:ts händer.

Då det efter min mening här gäller ett stort nationellt syftemål, som är förtjänt af en verklig och fullständig utredning, så ber jag, herr talman, att få ansluta mig till det förslag, som af herr Säve blifvit framställdt.

I detta anförande instämde herr *Åkerman*.

Herr Bergström: Jag har begärt ordet egentligen för att yttra min mening om de två hufvudförslag, hvilka framlagts såsom grund för den undersökning, som här är i fråga. Men dessförinnan skulle jag vilja fästa uppmärksamheten på huru ett tredje förslag, som framlagts för inlandsbanan, sannolikt kommer att te sig i verkligheten. Detta tredje förslag afser att använda den befintliga bergslagsbanan såsom nedre del af inlandsbanan.

Det område, som inlandsbanan kommer att betjäna, är många gånger större än det område, för hvilket Göteborg är ut- och införselort och hvilket, om jag ej missminner mig, för sin samfärdsel med Göteborg har haft behof af sju särskilda järnvägslinjer. På grund af genom skogarnes bättre tillgodogörande ökad bränsletillgång samt äfven genom bränslebesparing vid tillverkningen, kommer tillverkningskvantiteten af järn att väsentligt ökas i Bergs-

Anslag till  
fortsättning af  
undersökning-  
gar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)

lagen och, då redan nu malmbrist faktiskt där förefinnes, kommer inlandsbanan att tagas i anspråk för tillförande till de mellan-svenska järnverken af afsevärda kvantiteter järnmalm från Norrland. Denna malm har till största delen sin naturliga väg öfver Orsa—Sveg-banan. En följd häraf blir, att Bergslagsbanan får en väsentligt utökad trafik mot nu. Af tidningarna ha vi sett, att man redan väckt förslag om att på västkusten anlägga järnverk, som dessutom skulle kunna komma upp till en förbrukning af en million ton norrlandsmalmr årligen. Kan man tänka sig möjligheten att ens ur de nationella intressenas synpunkt göra sig fullständigt beroende af utfarten för malmen härtill öfver norska hamnar? Nej, såvidt jag kan förstå, måste man anordna så, att äfven denna malmtransport *kan* ombesörjas på inlandsbanan, emedan allt för stora svårigheter möta för en dylik transport öfver Lulcå, som så lång tid af året är stängdt af is. Ett bibanesystem från väster skulle också komma att tillföra västra delarnas af Dalarna, Värmlands och Dalslands bränsleproduktion i affallsskog, och om därtill dessa landsdelars öfriga omsättning komme att helt öfverflyttas från Norge och på de svenska trafiklederna, så kan jag ej tänka mig att blott ett järnvägsspår skulle vara tillräckligt härför, och därtill finnes nog heller icke någon möjlighet.

Besluta vi oss sålunda från början för att använda Bergslagsbanan, så kommer snart det oundgängliga behovet af ett nytt spår att tränga sig på, men då ha vi hela planen för detta stora företag snedvriden, och vi ha detsamma dyrbarare i både anläggning och drift än som behöfts, och detta är en obotlig skada för all framtida ekonomi.

Från detta vill jag nu öfvergå till de tvenne hufvudplaner, som i öfrigt ifrågasatts att tillämpa för nedre delen af inlandsbanan, och som skulle läggas till grund för en undersökning. Frågan gäller längdbana eller tvärbanor.

Ett enkelt schema, inlagdt på den plan, som här är fråga om, skall visa, att sammanlagda längden af tvärbanorna blifver större än längdbanan, och följaktligen anläggningskostnaderna högre med tvärbanesystemet. Dyrare anläggningskostnader, det är dyrare transport. Det kan ej förnekas, att genom tvärbanesystemet, som skulle gå parallellt med i stället för vinkelrätt mot kusten, väglängden för godset också blir större, och äfven detta fördyrar transporten. Men hvad är det väl man ur statsekonomisk synpunkt bör sträfva efter vid anläggandet af kommunikationsleder och i synnerhet vid *planläggandet* af dem? Jag tror, att man bör försöka att få jordens produktion och naturtillgångar utförda i världsmarknaden till möjligast billiga pris. Under sådana förhållanden synes det mig, som om tvärbanesystemet ej kunde accepteras. Men äfven om man kunde göra det, talar likväl så mycket för en längdbana, också af andra tungt vägande skäl som nu från många håll anförts, att jämväl den måste undersökas. Och för min del anser jag till följd af tvärbanornas

olämplighet, att äfven den västra linjen måste undersökas, och avsluter jag mig därför till herr Säves förslag.

*Anslag till  
fortsättande af  
undersökning  
gar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)*

Herr Cederberg: Jag skall be att få börja med att erinra om ett litet ordskifte, som ägde rum vid 1904 års riksdag, då fråga var om undersökning af en inlandsbana. Som man måhända erinrar sig, hade statsutskottet afstyrkt en undersökning af inlandsbanans sydliga del och tillstyrkt en undersökning af endast den nordliga delen. Utskottet anfölls och dess försvar fördes af, bland andra, utskottets ordförande, som därvid yttrade, att inlandsbanans sydliga del sannolikt ej skulle komma att fylla det med densamma afsedda ändamålet. Och för att styrka detta, erinrade han om huruledes inlandsbanan, sådan den vore tänkt, korsade redan befintliga järnvägar på sådana punkter, att afståndet från dessa skärningspunkter till de norska hamnarna blefve betydligt kortare än till närmaste svenska hamn, och att följaktligen banan snarare skulle befordra trafiken till norska hamnar än till svenska.

Då erinrade en annan talare, som hade en motsatt åsikt och som talade för en undersökning af den sydliga delen, att inlandsbanans sträckning alldeles ej vore bestämd därför, att en förberedande undersökning hade ägt rum, utan att möjlighet förefanns, att en blifvande undersökning skulle visa, att inlandsbanan borde läggas östligare än från början föreslagits, så att afståndet till norska hamnar förlängdes, under det att däremot detsamma förkortades till de svenska. Den, som sålunda satte en östligare sträckning i utsikt, var friherre Åkerhielm, som nu talat för undersökning af den västliga sträckningen.

En bland de första talarne i dag yttrade, att en inlandsbana har att tillgodose bland annat stora nationella intressen — det var herr Säve. Är då inlandsbanan *det enda*, som kan tillgodose dessa nationella intressen? Det är sagdt i dag af en talare på bohuslänsbänken, att norrmännen förstå att synnerligen väl tillvarataga sina nationella intressen. Och huru gå de till väga i ett dylikt fall? Det är påvisadt af statsutskottets ordförande, huru som de bygga centralbanor och från dem utsträcka grenbanor till eller från gränsen. Vi däremot, vi skulle göra på alldeles motsatt sätt. Vi skulle lägga en bana *längs* gränsen och ej bry oss om några grenbanor till densamma. Jag undrar dock, om ej en centralbana i förening med dessa grenbanor till gränsen, som jag talat om och om hvilka äfven talats af flera bland motionärerna, lika mycket och kanske mera skulle befordra de rent nationella intressena.

Det är visst, att äfven med den västliga sträckning, som nu är fråga om och hvarom i dag strides, afståndet till Norge från de punkter, där denna bana skär de befintliga järnvägarna, är synnerligen fördelaktig för att draga trafiken dit. Det är således sannolikt, att åtminstone befolkningen väster om denna sträckning

*Anslag till  
fortsättande af  
undersökning-  
gar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)*

och utefter densamma skall skicka sina varor dit de med minsta kostnad kunna få dem afsatta till högsta priser och där de kunna med minsta kostnader hämta varor till billigaste priser. Redan med nuvarande mellanriksbanor skulle den västliga inlandsbanan således befordra samfärdseln med norska hamnar snarare än med svenska hamnar.

Men det ligger ännu större fara i en västlig inlandsbana i rent kommersiellt hänseende. Denna består däri, att man kan motse anspråk på ytterligare mellanriksbanor för inlandsbanans sammanbinding med norska hamnar och järnvägar på flera ställen. Man tror sig kunna mota sådana anspråk genom koncessionsvägran. Den ståndpunkten kan dock, enligt mitt förmenande, aldrig i längden uppehållas. Därigenom kommer enligt min åsikt hela den i utsikt ställda stora trafiken efter inlandsbanan att få sin naturliga utfartsväg just till de norska hamnarna eller att medföra just hvad man vill undvika; och då kan man kanske med fog säga, hvad den af mig nyss antydda talaren yttrade, att man har lagt ytterligare en provins under den norska kronan, och det är ej ett litet stycke land af gamla Sverige utan en mycket, mycket stor del af detsamma.

För mig står det klart, i motsats till hvad en talare på bohuslänsbanken yttrade därom, att en västlig sträckning skulle »bäst» motsvara de nationella intressena, att denna sträckning skulle nästan *sämst* motsvara de verkligt nationella intressen, som man vill fästa vid inlandsbanan.

Jag inlåter mig ogärna på strategiska skäl. De kunna användas till så mycket, men herrarne måste erkänna, att om man tar hänsyn till dem, så äro våra förhållanden helt annorlunda nu än de voro år 1904. Då hade en bana efter västra gränsen ej haft ett farligt läge. Nu skulle den däremot ha det. Den ärade talaren på bohuslänsbanken yttrade visserligen att han ansåg, det banors förläggande inom neutrala zoner borde vara synnerligen och framför annat betryggande. Men den ärade talaren tillade försiktigtvis, »under förutsättning att neutraliteten respekterades». Tro herrarne, att neutraliteten någonsin respekteras *under ett krig*? Jag för min del vågar ej tro på något sådant och allra minst vågar jag tro det, när det är fråga om våra västra grannar.

På grund af alla dessa skäl har jag en synnerlig sympati för utskottets förslag. Jag medgifver, lika med friherre Gripenstedt, att gärna må den västra linjen undersökas, men undersökningskostnaderna äro bortkastade pengar. Det tjänar enligt mitt förmenande ingenting till att offra penningar på sådana onödiga undersökningar, och jag får därför också anhålla att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Fahlbeck: Ehuru tiden är långt framskriden, och vi

möjligen utsätta oss för kvällsplenum, kan jag ej underlåta att med några få ord uttala min mening i föreliggande fråga.

Vi ha kommit in på en realitetsdebatt långt innan en sådan egentligen kan förekomma. Det debatteras här i dag alldeles som om det nu gällde att afgöra, huruvida den ena eller den andra sträckningen af banan skulle definitivt fastslås. Men, mine herrar, vi befinna oss icke där än. För mig personligen ställer sig saken så, att det är mig alldeles omöjligt att för närvarande säga, hvilket förslag jag skall skänka min röst, när frågan en gång kommer före.

*Anslag till  
fortsättande af  
undersökning-  
gar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)*

Det kan sägas mycket till förmån för såväl det ena som det andra förslaget, och man kan öfver hufvud taget diskutera hela projektet om en inlandsbana. Men intet af allt detta kan afgöras, förr än man har papperen inför sig och har undersökningen klar. Därför synes det mig illojalt handladt mot de olika meningar, som finnas, om man ej bereder möjlighet för enhvar att bilda sig ett omdöme genom att medgifva en allsidig utredning. Detta föranleder mig att afgjort ställa mig på deras sida, hvilka biträda Kungl. Maj:ts förslag eller, närmare bestämdt, det af herr Säve framställda förslaget. Endast på det sättet synes mig frågan kunna få den allsidiga behandling, som den bör få; och mången här i kammaren, tror jag, är ur stånd att definitivt bestämma sin mening förr än alla skäl pro et contra blifvit framlagda för såväl det ena som andra förslaget.

Af dessa skäl, herr talman, anhåller jag få yrka bifall till herr Säves förslag.

Herr Montgomery: Chefen för civildepartementet har nyss påpekat den ofantligt stora betydelsen af det företag, som nu behandlas. Naturligtvis måste staten liksom hvarje klok enskild person noga undersöka allt för och emot en så stor fråga och bedöma alla de möjligheter, som finnas för genomförandet af det stora företaget. Det förvånar mig verkligen, att statsutskottet, som annars alltid brukar vara mån om svenska statens ekonomiska intressen, ej haft den rätta blicken för saken. Utskottet har i stället för att föreslå en utvidgning af undersökningen förordat en inskränkning af densamma. Utskottet borde i stället anslutit sig till den af friherre Gripenstedt och grefve Taube aflämnade motionen. I det af herr Säve gjorda förslaget har det öfverlämnats åt Kungl. Maj:t att afgöra undersökningens omfattning. I hans tilläggsförslag står det nämligen »eller andra inlandsbanan rörande förhållanden kunna göras». Denna sats inrymmer stor möjlighet för Kungl. Maj:t att äfven undersöka de tvärbanor, som af friherre Gripenstedt och grefve Taube föreslagits; och med anledning däraf ber jag få yrka bifall till herr Säves förslag.

Herr Nyström, Carl: Sedan jag begärde ordet, ha så många

*Anslag till  
fortsättande af  
undersökning-  
gar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)*

framstående talare uppträdt, hvilka sökt framhålla den mening, som äfven jag hyllar, att det egentligen är alldeles öfverflödigt, att jag nu yttrar mig. Jag har emellertid ansett mig böra fästa uppmärksamheten på att det debatteras i denna sak ungefär så, som om det vore fråga om att i morgon dag sätta spaden i jorden för att börja anlägga en bana, och att man oupphörligen glömmet, att det här endast är fråga om en undersökning. Det torde icke kunna förnekas, att denna undersökning bör vara mångsidig eller helst allsidig. Statsutskottet säger, att man ej behöfver undersöka den västra linjen. Man vill alltså döma oss ohörda och lämna våra syften och önskingar utan afseende. Detta tycker jag är ganska intolerant från statsutskottets sida. För att man skall kunna föra en sådan exklusiv talan, måste man ha alldeles klart för sig, att denna af oss förordade linje ej är värd ens en undersökning. Men för en sådan förkastelse har utskottet ej förebragt någon bevisning. Statsutskottet förutsätter ej heller — oakadt dess förslag innefattar en förminskning af undersökningsområdet — någon nedsättning i det af Kungl. Maj:t begärda anslaget. För oss gäller det emellertid närmast, och det är det största problemet, att till Sverige återföra stora grupper af svenskar, som nu dragas mot Norge. Jag yrkar bifall till herr Säves förslag.

Herr Boman: Det har redan af flere talare framhållits, att denna bana har betydelse i såväl strategiskt som nationellt och ekonomiskt hänseende.

I fråga om den strategiska sidan har framhållits af statsutskottets ordförande och andra, huru ödesdigert det möjligen kan blifva, om banan drages för nära gränsen. Och då jag naturligtvis på detta område ej har någon särskild kunskap, skall jag önja mig med att instämma i den uppfattning som redan uttalats.

Hvad åter den nationella och den ekonomiska sidan beträffar, så är det ju så, att gränsbefolkningens nationella känslor mycket nära sammanhånga med dess ekonomiska förhållanden. Är det så, att dess ekonomiska förbindelser med svenska handelsorter äro lättare och lifligare än med grannlandets, så knytes den fastare vid det förra landet. Är förhållandet motsatt, så att förbindelserna med de svenska handelscentra äro ogynnsamma, så lockas denna befolkning lätt till att förlora en del af sitt nationella sinne genom den ständiga beröringen med grannfolket.

Syftet med den föreslagna banan i ekonomiskt hänseende skulle ju vara att föra råämnen till den svenska förädlingsindustri, som behöfver sådana, och att utföra svenska exportartiklar öfver svensk exporthamn. Då syftet är att banans trafik må ledas öfver svensk exporthamn, torde vara af vikt, att så fort man passerar korsningslinjer, som föra till Norge — linjer med samma spårvidd och linjer, öfver hvilkas frakter man ej har något att bestämma — hafva



banan så förlagd, att det ej blir alltför lätt att leda trafiken till Norge, ty därigenom skulle förfelas ändamålet med hela banan.

En talare har redan nämnt, hurusom vägsträckan från Åmot till Kristiania vore betydligt kortare än till någon svensk utfartshamn. Här har nu äfven talats om Ed som korsningspunkt. Afståndet från Ed till norska gränsen är ungefär  $1\frac{1}{2}$  gammal mil och på Dalslandsbanan går en mycket stor del, sannolikt största delen, af sågade trävaror och trämassa, som exporteras från Dalsland, öfver norsk hamn. Att nu vilja förlägga inlandsbanan ännu västligare, där ingen möjlighet finnes att ens fågelvägen få kortare väg till svensk hamn än till norsk, det kan jag ej förstå vara riktigt ur ekonomisk och således ej heller ur nationalpolitisk synpunkt.

Här har en talare på bohuslänsbanken yttrat något om sina erfarenheter från besök i Bohusläns gränsbygd. Ja, motsvarande missförhållanden tror jag nog kunna finnas på åtskilliga andra ställen i gränstrakterna. Men nog finnes annan utväg att öfvervinna dylika missförhållanden än medelst anläggande af en hufvudlångdbana i gränstrakten. Sannolikt blefve det vida gynnsammare och säkerligen vida mindre farligt att med statsmedel understödja privat- eller bibanor, gående väsentligen i riktning från norr till söder, hvarigenom skulle förebyggas att trafiken kunde afledas västerut. Då nu i allmänhet af sakkunnige inom skogsindustrien anses, att bygderna kunna fullständigt utnyttjas i skogshänseende på en sträcka af 2 å 3 mil från en järnväg, torde det ej vara nödvändigt att tala om att banan förlägges längre mot gränsen än på nämnda afstånd. — På grund af hvad jag anfört, ber jag få instämma i det yrkande, som gjorts af statsutskottets ordförande.

Grefve Taube: Uti den af friherre Gripenstedt och mig väckta motionen har en allsidig utredning begärts, huruvida man ej genom grenbanor från befintliga eller blifvande järnvägar skulle kunna komma upp till landets västliga delar, för att uppsamla hvad där finnes och äfven bibehålla inom Sverige hvad Sverige tillhör. Motionen har blifvit af flere välvilligt upptagen; och jag skulle således möjligen kunnat åtnöja mig med att instämma i det af herr Säve väckta ändringsförslaget. Men för det första tycker jag, att det är väl oklart med de där orden »förhållanden». Och för det andra anser jag det vara för tidigt att redan nu uttala mig för den här föreslagna västra sträckningen.

Lyckligtvis är endast en undersökning begärd, och det kan väl ej sägas vara så farligt. Men det är dock ej nog med detta. Det är allt litet gifvet på hand; och det har väckt en del förhoppningar och en del agitation. Jag tror för min del, att om man ej kan få en östlig linje, så kommer man så småningom att stanna för grenbanor till befintliga järnvägar, om det också skall

*Anslag till  
försättande af  
undersökningar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)*

*Anslag till fortsättande af undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.* ske med uppoffringar från statens sida. Man skall nämligen ej tro, att kommunerna kunna hjälpa till med det ensamma. Ju närmare man kommer intill västra gränsen, desto större blir i alla fall frestelsen att föra öfver godset på en väg, som det enligt min åsikt ej borde komma.

(Forts.)

Dessa äro de hufvudsakliga skäl, hvarför jag ansett mig nu böra uttala mig och yrka bifall till utskottets förslag.

Friherre Lagerbring har berört inlandsbanans uppkomst och hvad som om denna då blifvit yttradt från skilda håll. Ja, det är mycket sant, men förhållandena äro nog mycket förändrade sedan dess; och det är något som jag tycker, att man nog borde taga i betraktande och tänka på medan tid är. Man vet ju, att då vi byggde den norrländska stambanan, så var det många skäl, som gjorde, att denna lades genom trakter, som lämnade ganska liten, ja till och med ringa trafik. Om den hade sträckts mera ut åt hafvet, så hade den nog visat ett annat resultat. Jag kan härvid återkalla i minnet diskussionerna rörande sträckningen af järnvägen från Boden till Haparanda. Det fanns nog andra linjer, som skulle hafva gifvit bättre ekonomiskt resultat och som vore af större betydelse äfven i kulturellt hänseende, men dessa fingo vika.

Af hvad jag nu haft äran säga är det, enligt min uppfattning, klart, att om den västliga linjen skall undersökas och om en sådan kommer till stånd, då bör man ej kalla den inlandsbanan utan den norska gränsbanan. Jag tror därför, att det vore lyckligast, att vi redan nu beslöte oss för att lämna den saken å sido. På grund af hvad jag sålunda anfört, anhåller jag få yrka bifall till statsutskottets förslag.

Herr talmannen tillkännagaf, att anslag utfärdats till nu pågående sammanträdes fortsättande kl. 7 på aftonen.

Grefve Hamilton: För några dagar sedan yttrade statsutskottets ordförande, att när järnvägsfrågor komma in genom ena dörren i kammaren, går moralen ut genom den andra. Jag vill ej instämma med honom därutinnan, men nog är det i hvarje fall förlåtligt, att, när järnvägsfrågor afgöras, man är något misstänksam. Jag har nu suttit som åhörare af dagens debatt. Sakrika och tungt vägande skäl hafva anförts för såväl en västlig som en östlig linje; och sannerligen jag i detta ögonblick vet, på hvilken sida jag skall ställa mig. Men ett vet jag: om icke en undersökning af båda linjerna äger rum, står jag på samma ståndpunkt, när frågan återkommer till kammaren.

Jag förstår mig ej på den skuggrädsla, som råder här i kammaren hos somliga för att få dessa linjer undersökta. Huru skola åtminstone vi skåningar, som icke hafva annat än ett riksintresse — vi kunna väl nämligen icke gärna misstänkas hafva några orts-

intressen — huru skola vi kunna, då vi icke känna förhållandena, afgöra hvad som är bäst för landet? Det är omöjligt förr än en undersökning kommit till stånd. Jag kan ej finna annat än att ett bifall till statsutskottets förslag är liktydigt med uppskof, ty gå vi nu in på detta förslag och se'n ett förslag kommer från regeringens sida utan att några undersökningar skett, kan detta leda till att förslaget afslås, och då jag för min del är lifligt intresserad af att inlandsbanan fortast möjligt må komma till stånd och under alla förhållanden vill motsätta mig ett uppskof samt då jag, som jag nämnt, anser ett bifall till utskottets förslag liktydigt med uppskof, så ber jag att få yrka bifall till herr Säves förslag.

*Anslag till  
försättande af  
undersökningar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)*

Herr Bildt: Frågan om inlandsbanans sträckning kan ju ses ur många synpunkter. Och dock torde kanske hufvudsakligen trenne framträda: den strategiska, den nationella och den ekonomiska.

Hvad den strategiska sidan angår, tror jag ej att någon är i stånd att därom uttala sig nu. Man kan visserligen säga, att vissa önskemål i det afseendet göra sig gällande, men något egentligt uttalande kan aldrig göras från den synpunkten, förr än man sett hvad man i verkligheten har att välja emellan. Och erfarenheten lär, att hos oss åtminstone de ekonomiska synpunkterna varit de bestämmande för en banas sträckning och sedermera har man sett till hvad som kunnat göras från den militära synpunkten.

Hvad den nationella sidan af frågan angår, har det framhållits, att det är af stor betydelse, att man i gränstrakterna mot väster bevarar svensk samfärdsel och därmed också svensk uppfattning. Detta önskemål kan nog lösas med en västlig linje, men kanske också bättre — och dit skulle jag för min del luta — genom anläggande af grenbanor i anslutning till längdbanan på det sätt, som af tvenne motionärer föreslagits.

Hvad slutligen den ekonomiska synpunkten beträffar, tror jag att sådana skäl framhållits, särskildt af friherre Gripenstedt, att man däraf finner, att de öfvervägande skälen tala för statsutskottets förslag.

Det har vidare framhållits, att detta förslag skulle aldeles utesluta den västra linjen. Därom kan man ju hafva olika meningar. Det är ju visserligen en opinionsyttring emot en sådan linje, men det står å andra sidan endast taladt om vissa delar däraf, såvidt jag rätt förstått utskottets yttrande. Under sådana förhållanden vet jag ej, hvarför detta förslag skulle kunna innebära någon fara. Det utesluter nämligen ej, att en linje västligare än den andra, som man sett uppdragen i förslaget, också kan komma före. Det framhålles endast, att man måste se till, att olägenheter af en alltför västlig sträckning ej måtte uppkomma. Därför anhåller jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

*Anslag till  
fortsättande af  
undersökning-  
gar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)*

Herr Bergström: Från åtskilliga håll och särskildt af en representant från Göteborg har framhållits den faran af att draga denna bana alltför långt västerut, att trafiken skulle öfvergå till Norge. Det påminner mig om ett samtal, som jag på sin tid hade med en fackman i järnvägsfrågor från Göteborg, då det var ifrågasatt, att bergslagsbanan skulle utsträckas med ostkustbanan. Jag framställde då till honom den frågan, om det icke på grund af att denna järnväg korsades af åtskilliga banor, som lämnade kortare väg till Göteborg och andra hamnplatser, skulle vara att befara, att gods från denna bana i allt fall icke skulle komma att tillföras bergslagsbanan i väsentligare mån. Jag fick då det svaret: Det är det minsta vi äro rädda för; icke 1 kilo af det gods, som vi taga in på ostkustbanan, skall gå till annat håll än till Göteborg.

Herr Fosser: Blott ett par ord. Jag kan icke gilla statsutskottets förslag.

I fråga om undersökning af hela den södra delen af den s. k. inlandsbanan, detta storartade och nationella företag, som vunnit så stor och allmän tillslutning inom landet, är ju själfva hufvud- och hjärtpunkten den frågan, hvilken linje, den östliga eller den västliga, Riksdagen skall besluta sig för. Det är den stora frågan vid undersökningen. Huru kan man då tänka sig, att man skulle låta bli att undersöka den västra linjen, då just den frågan, om det skall blifva en östlig eller en västlig linje, är den hufvudsakliga? Det är därom ytterst striden kommer att stå, när frågan slutligen skall afgöras. Skulle vi då nu besluta, att den västra linjen icke finge undersökas? Det vore enligt min åsikt i högsta måtto illiberalt att fatta ett sådant beslut. Utskottet har också i sin motivering, när det yttrat sig om vissa motioner rörande denna fråga, sagt, att de däri framställda förslagen böra lämpligast läggas i Kungl. Maj:ts hand. Jag finner detta vara riktigt, och jag beklagar, att utskottet icke haft samma uppfattning, när det var fråga om anslag till att undersöka två olika linjer. Jag finner, att man lämpligast bör lägga hela undersökningsfrågan i Kungl. Maj:ts hand, och de skäl, som herr statsrådet och chefen för civildepartementet här framfört, voro enligt mitt förmenande fullt tillfyllestgörande och öfvertygande för ett sådant beslut.

Jag hemställer om afslag å utskottets förslag och bifall till herr Säves yrkande.

Friherre Åkerhielm: Endast några ord. Det har meddelats mig, att en talare för en stund sedan, medan jag icke befann mig i kammaren, sagt, att jag under en diskussion i denna fråga vid 1904 års riksdag uttalat mig för en östlig sträckning af banan.

Förhållandet var, att jag under diskussionen erinrat om att det icke var fråga om en viss sträckning af inlandsbanan — någon särskild sträckning var då icke föreslagen — utan att det var fråga

om att göra en allsidig undersökning. Jag hade tillika gentemot en talare erinrat, att det icke var gifvet, att den definitiva sträckningen skulle gå öfver Åmot. Sedan replikerade jag honom med att säga: »statsutskottets ordförande utgick, när han nyss vände sig till mig, fortfarande från den förutsättningen, att den föreslagna banan skulle korsa statsbanan vid Åmot». Jag tillät mig framhålla, att banan kunde dragas till annan punkt, och jag yttrade tillika — och därvid talade jag icke om Åmot — »att då en utfartsväg genom Sverige komme att blifva en eller annan kilometer längre än öfver Norge, så kunde det icke inträffa i något annat land än i Sverige, att man icke så ordnade saken, att den svenska utfartsvägen komme att användas framför det andra landets».

*Anslag till  
fortsättande af  
undersökning-  
gar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)*

Därmed har jag icke, så vidt jag kan förstå, uttalat mig för den östliga sträckningen, men sagt, att det kan finnas någon plats öster om Åmot, som kunde vara användbar. Den ärade ledamoten på västerbottensbänken tyckes anse, att allt, som ligger öster om Åmot, betecknar den östliga sträckningen, och endast det, som ligger väster därom, den västliga.

Jag kan icke se annat än att jag, 1904 såsom nu, blott yttrat mig för att en fullständig undersökning borde göras, utan att definitivt uttala mig till förmån för vare sig den västra eller än mindre för den östliga sträckningen.

Då jag har ordet, begagnar jag tillfället att, med afseende å hvad en talare, herr Bildt, yttrade, erinra att, såvidt jag kan förstå, så är det, om kammaren bifaller utskottets förslag, fullkomligt omöjligt för regeringen att verkställa en undersökning af den västra linjen.

Herr Lindgren: De tre hufvuduppgifterna för inlandsbanan hafva ju blifvit riktigt karakteriserade af herrar Säve och Bildt.

Hvad man nu mest diskuterar är frågan, huruvida man skall medgifva regeringen att verkställa undersökning äfven af en nära riksgränsen framgående linje. Det synes mig synnerligen olämpligt, att, då det endast gäller en undersökning i viss del, fatta beslut angående banans sträckning. Jag kan, i likhet med den näst föregående talaren, icke finna annat än att Riksdagen, om den bifaller utskottets förslag med den motivering, som däruti förekommer, har fastslagit att den s. k. västra linjen är utesluten. Tanken på den västra sträckningen har väl väsentligen uppkommit för att tillvarata det nationella intresset, d. v. s. att trafiken från gränstrakterna kommer att gå öfver Sverige. Den uppgift, som regeringen därför får beträffande undersökningen af den västra linjen, blir sålunda att utreda, huruvida man kan genom att gifva en västlig sträckning åt banan på samma gång tillgodose trafikbehovet i dessa trakter, som nu äro vanlottade på kommunikationer, och förebygga, att kommunikationerna på denna sträckning,

*Anslag till förtsättande af undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.* som ligger så nära gränsen, vidare fortsättas åt Norge. Man får då undersöka, om man bäst vinner detta nationella mål genom att förlägga banan tämligen långt väster ut eller ock något östligare och om i så fall grenbanor skola tillkomma på dess västra sida. Jag tror icke, att det är lämpligt, att Riksdagen i detta ögonblick i frågans nuvarande läge afskär möjligheten för en sådan undersökning. Jag är viss på att, sedan tillbörliga undersökningar gjorts och blifvit pröfvade, regeringen kommer att fatta sitt beslut med ögat fäst på den nationella synpunkten.

(Forts.)

I fjol, när det var fråga om att bygga en järnvägsbro öfver Göta älf, fattade man det beslutet, att vattendjupet under denna bro icke skulle vara större än, som jag tror, fyra meter. Därmed afklippte man den stora frågan, som låg bakom, nämligen huru Göta kanal och dess slussar skulle blifva anordnade. Det har redan visat sig mycket stora olägenheter af detta Riksdagens beslut och, om jag är rätt underrättad, har brobyggnaden fått hvila i afbidan på rättelse. Jag yrkar bifall till herr Säves förslag.

Herr Hammarström: Jag vill icke förlänga denna segslitna debatt, utan endast tillåta mig att med åberopande af de skäl, som grefve Hamilton anfört, yrka bifall till herr Säves förslag.

Herr Jonsson: Efter den långa debatt, som här har ägt rum, och alla de verkliga eller sökta argument, som framhållits för en undersökning af den speciellt västra delen af linjen, skulle det egentligen enligt min mening vara allra rättast att yrka en betydande nedsättning i detta anslag, emedan alla de undersökningar, som gälla nedre delen af banan, enligt min mening icke komma att i verkligheten blifva till gagn.

Man behöfver endast se på en karta med de järnvägar, som nu finnas, och huruledes de skola komma att ligga sida vid sida med den ifrågasatta utfartsbanan till bohuslänska kusten, för att vara på det klara med, att man måste hafva orimlig tillgång på penningar att använda, om man vill anslå medel till byggande af nedre delen af banan. Det vore, som jag sagt, det riktiga svaret på de försök, som göras för att ur ortsintressets synpunkt få denna del af den västra linjen undersökt. Det kan emellertid naturligtvis icke falla mig in att göra ett sådant yrkande, därför att Riksdagen särskildt beslutit, att en undersökning skall ske, men hvad jag däremot kommer att göra är att yrka bifall till statsutskottets förslag.

Jag vill fästa herrarnes uppmärksamhet på att denna ifrågasatta inlandsbana, särskildt dess sydliga del, skall i sned riktning tangera floddalarna och undan för undan gå upp och ned öfver ödemarker eller bergsbygder som utgöra vattendelarne. Därmed menar man sig kunna uppsamla trafiken från både gränstrakterna

och den östliga sidan af banan. Ja, på hvilket sätt kommer det att lyckas?

Resultatet måste blifva dåligt, ty befolkningen finnes hufvudsakligast i floddalarna. Där skulle man väl tänka på att samla upp trafiken och främja kulturen, men icke i de öde trakterna bakom eller mellan vattendalarna, under det man bara träffade en och annan liten enstaka punkt af folkcentra i dessa dalar med järnvägen.

Om herrarne behaga tänka på dessa saker, så tror jag, att hvar och en skall erkänna, att utsikterna blifva mycket minimala för att få igenom ett Riksdagens beslut om att bygga denna nedre del af banan.

Herr Cederberg: Då det påtagligen var första delen af mitt förra yttrande, som afsågs i friherre Åkerhielms replik, skall jag be att få konstatera, att han visserligen år 1904 icke talade om en östlig sträckning, men han talade om en skärningspunkt annorstädes än Åmot, som då var ifrågasatt, och att med denna andra skärningspunkt skulle man vinna den fördelen, att det skulle blifva en jämförelsevis kortare väg till svensk än till norsk hamn, under det att motsatsen däremot skulle inträffa, om skärningspunkten blefve Åmot. En sådan följd *kan icke tänkas* utan en östligare sträckning af banan än öfver Åmot. Det var denna östliga sträckning, som enligt min åsikt utaf friherre Åkerhielm sattes i utsikt och som jag tog mig friheten erinra om.

Herr Lindman: Det kan ju synas ganska onödigt att förlänga en diskussion, som pågått så länge, då man icke har något nytt att tillägga utöfver det, som redan blifvit sagdt af dem, som i denna fråga stå på samma samma sida som jag.

Beträffande inlandsbanan har jag den uppfattningen, att vi redan hafva eller mycket snart få en sådan bana med sträckning öfver Sveg—Orsa—Falun—Göteborg för de delar af landet, som ligga söder om Härjeådalen. Hvad angår inlandsbanans sträckning från Sveg och norr ut till Gellivare-banan, så är det utan tvifvel viktigast, att undersökningarna om denna banans sträckning påskyndas så mycket som möjligt, så att den järnvägssträckan kommer att blifva den del af statens inlandsbana, som i första hand kommer att byggas.

Beträffande åter byggandet af järnvägen söder om Sveg, ställer jag mig något skeptisk till den, ty där anser jag, att vi redan hafva en inlandsbana, som till fullo uppfyller åtminstone de strategiska skäl, som tala för att få inlandsbanan till stånd.

Det har sagts, att det är orimligt att undertrycka en undersökning, då det endast är fråga om att få en utredning om hvilken sträckning som är bäst, och då man måste hafva det material, som undersökningarna gifva, för att kunna bedöma hvilken linje

*Anslag till  
fortsättande af  
undersökning-  
gar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)*

*Anslag till  
fortsättande af  
undersökning-  
gar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)*

som är bäst. Mot dem, som uppträda i den riktningen, vill jag säga, att då man redan har den bestämda öfvertygelsen, att den västra linjen icke är lycklig och icke blifver till nytta för vårt land, då måste man väl i allt fall kunna ställa sig på den ståndpunkten, att en undersökning af den linjen icke bör göras och att det icke tjänar till någonting att gifva ut pengar för undersökning af en linje, som man anser onyttig och obehöflig. En undersökning betyder i allt fall, om jag så får säga, ett påhandgifvande och innebär ett medgifvande, att just den sträckningen må kunna komma i fråga. Då jag är lifligt öfvertygad, att den västliga linjen icke bör komma till stånd, så kan jag icke vara med om att undersökningar därom göras.

Här har gifvits uppslag af friherre Gripenstedt och grefve Taube i en motion, som enligt min tanke är synnerligen klok och förutseende i detta fall, ty deras förslag är, att i den mån som det är behöfligt, skulle man bygga sidobanor från någon nu befintlig järnväg upp efter de värmländska dalgångarna. Genom detta skulle man vinna det eftersträfvade målet att binda gränstrakterna närmare Sverige och hindra trafiken på dem att gå öfver Norge. Tager man och bygger sådana banor, som gå efter älfdalarna, där människor bo och kultur finnes, så skall man också draga dessa människors intressen till den nu befintliga, i söder och norr gående järnvägen. Bygger man åter inlandsbanan i gränstrakterna, som för öfrigt icke hafva samband genom sidobanor med vårt lands odlade delar, så kommer man icke att binda dessa trakter fastare vid Sverige med en järnväg, som skulle gå genom ödemarker och obygder.

När norra stambanan byggdes, så förlades den icke till de rika trakterna utmed kusten, utan rätt långt in i landet af det strategiska skälet, att den icke skulle kunna så lätt af en fiende förstöras. Af samma skäl bör inlandsbanan, därest den kommer till stånd, icke läggas vid gränsen, utan ett stycke därifrån. Samma skäl, som talade för att norra stambanan drogs ifrån kusten, tala för att inlandsbanan icke skall förläggas i en gränstrakt. Till följd af att norra stambanan icke fick förläggas utmed kusten, så kom den att gå genom delvis öde och ofruktbara trakter. Samma förhållande råder här i Värmland i fråga om den västra bansträckningen. Den skulle komma att gå genom mera ofruktbara trakter än om den förlades mera öster ut, där befolkningen är rikare, jordmänen bördigare och de kulturella intressena större. Om man således på grund af strategiska skäl lade den norra stambanan ofördelaktigt i kulturellt afseende, så skulle man här, trots att sådana skäl tala mot den västra linjen, förlägga inlandsbanan till mera ofruktbara trakter af landskapet, fastän man kan förlägga den till den bördigare delen och vinna både ett ekonomiskt och strategiskt syfte. Jag anser, att vi icke hafva något att vinna genom en västlig sträckning af banan, och att det endast vore till



skada för oss, om banan komme att följa den västliga linjen. Jag annehåller därför om bifall till statsutskottets förslag.

*Anslag till  
fortsättande af  
undersökningar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)*

Herr Ros: Under 1904 års debatt om den föreliggande frågan uttalade jag min anslutning till statsutskottets uppfattning, att den norra delen af inlandsbanan vore den ojämförligt viktigaste och borde i första hand åstadkommas. Föreställningen om svårigheten för vårt land att kunna realisera detta jätteföretag i hela dess utsträckning har jag icke kunnat frångå, men frågan har kommit i ett helt annat läge, då Riksdagen genom 1904 års beslut ställt i utsikt möjligheten att kunna realisera detta jätteföretag, som skulle sträcka sig från bohuslänska kusten till Gellivarebanan. Under sådana förhållanden kan jag icke finna annat än att det är angeläget att få till stånd en allsidig undersökning om, hvilken af de olika linjerna är lämpligast.

Hvarför jag nu begärt ordet är icke för att lägga mig i striden om företrädena mellan den östliga och västliga linjen i Värmland, utan endast för att få till protokollet uttala den förhoppningen att, vare sig statsutskottets eller herr Säves förslag vinner majoritet, herr statsrådet och chefen för civildepartementet måtte vid bestämmandet af de framtida undersökningarna taga hänsyn till den tanke, som är uttalad i herrar Ströms och Olssons i Älfvalsåsen motioner om undersökning af en linje från Sveg öfver Älfvalen och Lima till Malung. Jag har så mycket större anledning att göra detta uttalande, som järnvägsstyrelsen i sin underdåniga skrifvelse den 31 december 1904 synes hafva antydtt, att den uppgifvit tanken på undersökning af en direkt förbindelselinje mellan Sveg och Malung äfvensom på användande för inlandsbanans räkning af hela den nuvarande järnvägssträckan mellan Sveg å ena och Malung å andra sidan. Den synes hafva fixerat sin ståndpunkt därhän, att man skulle åstadkomma förbindelse mellan dessa orter genom att plocka in en bit af en bana och en bit af en annan i statens blifvande inlandsbana. Jag har ett ytterligare skäl till att göra detta uttalande däri, att herr statsrådet och chefen för civildepartementet yttrat till statsrådsprotokollet, att det kunde blifva tal om alternativa linjer i Värmland och möjligen i Jämtland, men icke med ett ord berört den tanke, som i herrar Ströms och Olssons i Älfvalsåsen motioner är uttalad, nämligen om en västligare förbindelse i Dalarne mellan Sveg och Malung. Jag ber att få erinra om att den däri föreslagna förbindelsen, om den skulle komma i fråga, icke strider mot vare sig statsutskottets kläm eller dess motivering, då den linjen ej ligger inom den neutrala zonen. Det är endast detta, jag har velat erinra om och få i protokollet antecknad.

Herr vice talmannen: Jag uppkallades af den näst föregående talaren, som helt kategoriskt förklarade, att efter hans me-

Anslag till  
fortsättande af  
undersökning-  
gar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)

ning var den nu ifrågasatta banan till sin södra del alldeles onödig, och att den, om den lades där, icke skulle komma att tjäna något ändamål. Det var för mig något synnerligen öfverraskande att få höra ett sådant bestämdt påstående framkomma, innan ännu i själfva verket någon undersökning gjorts angående de betingelser, som kunna finnas för en bana på just det område, som här är afsedt.

Jag har delvis kunnat följa med den diskussion, som här i dag förekommit, och såvidt jag förstått, ha de hufvudsakligaste betänkligheterna mot banan legat i en viss oro däröfver, att den skulle blifva skadlig ur strategisk synpunkt. Detta har från många håll tillbakavisats, men om det nu också icke vid detta tillfälle kunnat tillräckligt tillbakavisas, finner jag det af herr statsrådet och chefen för civildepartementet angifna skälet för att icke nu taga upp den frågan vara fullkomligt vägande. Han sade nämligen, att, innan man vet, huru undersökningen kommer att gestalta sig, är det för tidigt att gifva sig in på den militära sidan af frågan och på dess strategiska betydelse. Det blir en senare sak att från vederbörande myndigheter inhämta yttrande angående de olika sträckningar, hvarom förslag kunna framkomma vid undersökningarne. Däri hade han enligt mitt förmenande fullkomligt rätt. Man kan icke i detta afseende föregå undersökningarne och föregå de uttalanden, som från de ansvariga militära myndigheterna kunna komma att påkallas på grund af framdeles föreliggande fakta. Men äfven om man skulle förutsätta, att det militära försvaret på ett eller annat sätt skulle i detta fall kräfva uppmärksamhet — något som jag för min del icke tror, därför att, då man ser på kartan, vill det åtminstone förefalla mig, som om den södra delen af inlandsbanan skulle vara af synnerligt liten betydelse i nämnda hänseende, eftersom vi där icke ha några stora truppförläggningar och dessutom hafva en hel del andra banor alldeles i närheten — äfven om, säger jag, det vid en mera ingående undersökning skulle visa sig, att man måste taga hänsyn till de strategiska skälen, får man väl i detta ögonblick säga, att det här finnes äfven andra hänsyn. Vi hafva icke blott att tänka på det *militära* försvaret, utan äfven på det *ekonomiska* försvaret, och det gäller därvidlag för oss att på det kraftigaste sätt söka betrygga det sistnämnda, hvilket dock utgör grunden för det militära. Till detta ekonomiska försvar hör att vi, så långt det är oss möjligt, söka ordna oss för att icke främmande intressen få öfverhand i våra gränsprovinser, att svenskt arbete tillgodogöres åt svenskt land, att de förvärfskällor, som i så rikt mått förefinnas i dessa delar af vårt land, göras fruktbarande till gagn för landet, och att den befolkning, som där bygger och bor, kommer att känna sig fullt samhörig med det öfriga svenska folket, att de känna och förstå, att vi förstå dem och deras intressen och vilja hålla dessa intressen om ryggen. Och har man det målet för sig, då måste man också hafva klart för sig, att detta

mål bäst vinnes eller åtminstone i afsevärd mån främjas genom kommunikationer, genom att i kommunikativt hänseende sammanknyta gränstrakterna med det öfriga landet. Men huru skall man kunna åstadkomma detta i föreliggande fall, om man icke verkställer en utredning, huru skall man utan ingående undersökningar kunna komma till visshet om, hvad i detta fall bör vidgöras? Och hvarför skall man tveka, då det här gäller endast ett belopp å 27,000 kronor, en bagatell, jämförd med hela den öfriga undersökningskostnaden, och en ännu större bagatell, jämförd med hela anläggningkostnaden för detta stora företag, hvilken kostnad den näst föregående talaren — jag tror, att det var han — angaf till omkring 100,000,000 kronor. För min del kan jag icke finna annat, än att goda och vägende skäl förefinnas för att den undersökning, som nu ifrågasättes af Kungl. Maj:t, må få ske i vidaste omfattning.

Jag vill här inlägga en annan gensaga mot den ärade utskottsordföranden och äfven mot den näst föregående talaren. Det framhölls af dem, att man, när norra stambanan planlades, var angelägen om att få den så långt in i landet som möjligt, af oro för att densamma, därest den lades längre österut, skulle kunna fördärfvas vid krigskonflikt med andra länder. Ja, hvarför var man så ifrig då att på det sättet skydda vår norra stambana? Jo, helt enkelt därför, att vi då icke tänkte oss möjligheten af att få någon mer bana i Norrland än denna norra stambana, och därför var det så mycket angelägnare att få den så väl garderad som möjligt. Nu har Kungl. Maj:t beviljat koncession för ostkustbanan, och undersökningar äro ju ifrågasatta äfven för inlandsbanan; vi skulle sålunda få tre banor, som löpa fram genom Norrland. Under sådana förhållanden lär det väl ändå icke vara af nöden att med afseende å den bana, som nu är i fråga, låta de strategiska skälen väga lika mycket som vid norra stambanans anläggning.

För öfrigt kan jag för min del icke finna annat, än att det är en skyldighet för Riksdagen att honorera hvad som ställdes i utsikt år 1904 och som i väsentlig mån medverkade till det då fattade beslutet om undersökning för inlandsbanan, d. v. s. att den undersökningen skulle omfatta just gränsprovinserna.

Af dessa skäl och framför allt af de kraftiga skäl, som från förkämparne för den af mig omfattade riktningen blifvit anförda, vägar jag yrka bifall till herr Säves förslag.

Herr Lindman: Jag ber att få understryka hvad jag nyss yttrade, att jag ansåg, att inlandsbanan norr om Sveg var den viktigaste och borde komma till stånd först; söder om Sveg finnes det ju redan en inlandsbana. Jag har icke opponerat mig mot, att det anställes undersökningar för statens räkning äfven söder om Sveg, men jag har opponerat mig emot, att man därvid skulle undersöka den här föreslagna västra sträckningen; och jag har därför yrkat bifall till statsutskottets förslag, som ju innebär att under-

*Anslag till  
fortsättande af  
undersökningar rörande  
den s. k.  
inlandsbanan.  
(Forts.)*

*Anslag till fortsättande af undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.* sökningar skola verkställas, dock icke beträffande den nu föreslagna västra linjen.

Herr Tamm, Hugo: Blott ett par ord. Då man nu håller så strängt på denna förening mellan det västra Värmland och det öf-riga fosterlandet och för den sakens skull nödvändigtvis vill draga fram en längdbana och anser, att målet icke kan vinnas på något annat sätt, så frågar jag: hvarför skall detta gälla endast för Värmland? Jag representerar en provins, som heter Jämtland, och med samma skäl skulle man då kunna påyrka byggandet af denna bana såsom en ringbana efter hela den norska gränsen för att draga gränsbefolkningen till Sverige. För min del kan jag icke inse, att man med en *sådan* argumentation särskildt beträffande Värmland har rätt att sedan släppa de längre norrut belägna gränsprovinserna.

Herr vice talmannen talade med vanlig eld och ifver om de ekonomiska intressena och deras utveckling. Jag vill fråga honom: På hvilket sätt kommer man mest den svenska utvecklingen i ekonomiskt afseende till hjälp, genom att lägga banan i en trakt, som jämförelsevis är en ödemark och som endast har små resurser, eller där arbetet redan är i gång och ett kraftigt lif pulserar?

Jag kan icke finna annat, än att hans argumentation talar starkare för statsutskottets förslag än för det han själf förordade.

Sedan öfverläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr talmannen, att beträffande de nu föredragna mom. a) och b) yrkats, dels att hvad utskottet hemställt skulle bifallas, dels ock, af herr *Säve*, att kammaren måtte besluta att, med utelämnande af den utaf utskottet anförda motivering, bifalla hvad utskottet hemställt, med den ändring, att i mom. a) näst efter orden »att Riksdagen» insattes följande: »med uttalande af att Kungl. Maj:t bäst är i tillfälle att pröfva värdet af de uppslag, som i afseende å en undersökning af olika sträckningar eller andra inlandsbanan rörande förhållanden kunna göras».

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

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

Den, som bifaller hvad utskottet hemställt i mom. a) och b) af sitt utlåtande n:o 56, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, beslutar kammaren i enlighet med herr Säves yrkande att, med utelämnande af den utaf utskottet anförda motiveringen, bifalla hvad utskottet hemställt, med den ändring att i mom. a) näst efter orden »att Riksdagen» insättes följande: med uttalande af att Kungl. Maj:t bäst är i tillfälle att pröfva värdet af de uppslag, som i afseende å en undersökning af olika sträckningar eller andra inlandsbanan rörande förhållanden kunna göras.

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

Ja — 59;

Nej — 55.

*Mom. c.*

Utskottets hemställan bifölls.

Vid förnyad föredragning af statsutskottets den 10 och 13 innevarande månad bordlagda memorial n:o 57, om anvisande af de i regeringsformens 63 § föreskrifna kreditivsummor, biföll kammaren hvad utskottet i detta memorial hemställt.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till afgörande bevillningsutskottets den 10 och 13 i denna månad bordlagda betänkande n:o 6, i anledning af väckta motioner om dels tullfrihet för omalen majs, dels ock förbud mot tillverkning af brännvin af majs och däraf framställda produkter m. m. *Ang. tullen å majs.*

*Punkten 1.*

I två inom Andra Kammaren väckta motioner, nämligen dels motionen n:o 22 af herrar *E. A. Nilson* i Örebro och *L. Eriks-son* i Bäck, med instämmande af två andra af kammarens ledamöter, och dels motionen n:o 31 af herr *P. N. Bosson*, hade förslag framställtts om upphäfvande af nu gällande tullsats å omalen majs, 3 kronor 70 öre för 100 kilogram; varande i sådant afseende yrkadt i den förra motionen, »att Riksdagen ville besluta, att artikeln majs, omalen, skall vara tullfri, samt att i följd däraf förändring måtte göras i öfverensstämmelse därmed i nu gällande tulltaxa», och i den senare motionen, »att Riksdagen ville för sin del besluta upphäfvandet af tullen på omalen majs, räknadt från den dag Kungl. Maj:t finner lämpligt bestämma».

Ang.  
tullen å majs.  
(Forts.)

Utskottet hade på angifna skäl hemställt, att Riksdagen ville, med afslag å förevarande motioner om upphäfvande af tullen å majs, besluta, att gällande tullsats för artikeln majs, omalen, skulle bibehållas oförändrad.

Vid punkten hade reservation afgifvits af herrar *J Bromée*, m. fl., hvilka ansett, att utskottet bort hemställa,

a) att Riksdagen, med anledning af förevarande motioner, ville besluta, att artikeln majs, omalen, skall vara tullfri, samt att i följd häraf de i nu gällande tulltaxa förekommande rubrikerna n:is 596 och 597 skola erhålla följande förändrade lydelse:

*Spannmål:*

omalen:

råg, hvete, korn samt ärter och bönor..... 100 kilogram 3: 70  
hafre, majs och vicker ..... *fria*; samt

b) att, vid bifall till hvad utskottet under mom. a) hemställt, Riksdagen tillika ville besluta, att sagda tullfrihet förklarar skola inträda från och med dag innevarande år, som af Kungl. Maj:t kungöres.

Grefve Hamilton: Jag vet väl, att det icke är lätt att fånga kammarens uppmärksamhet i en liten agrarfråga efter den stora debatt, som i dag ägt rum, men jag kan likväl icke underlåta att söka bemöta de skäl, som utskottet anfört för sin hemställan.

Det må förlåtas landtmännen från Sveriges utposter i söder, att de, då de taga del af vårt södra grannlands storartade utveckling på landbrukets område, äfven söka drifva vårt svenska landbruk till en därmed jämförlig utveckling. Gå vi till statistiken, finna vi emellertid f. n. ganska nedslående siffror. Medan Danmarks exportöfverskott af landtmannavaror representerar ett värde af 160,000,000 kronor, ha vi i stället en underbalans på 30,000,000 kronor. I synnerhet är det två näringsgrenar på landbrukets område, i fråga om hvilka vi stå synnerligen lågt. Den ena är fläskproduktionen och den andra äggproduktionen. Dessa näringsgrenar omfattas af landtmännen i det sydligaste Sverige med mycket intresse, och man har där sökt få till stånd äggförsäljningsföreningar, hvarjämte man har under bildande andelssvinslakterier för att söka åstadkomma ett fläsk, som kunde blifva exportartikel på England. Gå vi till statistiken, finna vi att Danmark exporterar 80,000,000 kg. fläsk om året, emot det att Sverige blott exporterar 2,000,000 kg., samt att Danmark exporterar 21,000,000 tjog ägg om året, men Sverige blott 2,000,000 tjog.

Nu ha särskildt från de smärre jordbrukarnes sida, vid möten som de hållit, framkommit upprepade uttalanden om nödvändigheten däraf, att vi söka blifva jämnställda med Danmark hvar

fodervaror beträffar. Det vore naturligtvis bäst, om vi själfva kunde här hos oss åstadkomma det behöfliga fodret, och i någon mån skulle vi ju äfven kunna göra det genom en ökad produktion af rotfrukter. Men dessa äro likväl icke till fyllest vid gödning af svin, utan därför behöfver man spannmål. Den spannmål, som då ligger närmast till hands att tänka på, är hafre, och äfven majsakor, glutenfoder o. d. har man att taga till. Men om jag ser på noteringarne från Malmö, så finner jag, att dessa sistnämnda fodermedel där kosta 12 kronor per deciton, medan däremot, om majsen vore tullfri, den skulle kunna erhållas för 9 kronor per deciton. Därtill kommer, att majsen är ett bättre gödningsämne för svin än de förut omtalade foderämnena. Både hafre, glutenfoder och majsakor äro emellertid tullfria. Då frågar jag: hvarför skola de sämre fodermedlen vara tullfria, men de bättre beläggas med tull?

Ang.  
tullen å majs.  
(Forts.)

Utskottet hyser emellertid stora betänkligheter mot att borttaga denna tull på majs och anför i sådant hänseende för det första, att majsen skulle kunna ersätta potatisen vid brännvinsbränning. Utskottet medgifver visserligen, att genom den nya brännvinslagstiftningen kommer skatten på brännvin, tillverkad af majs, att höjas med 5 öre, men utskottet förklarar, att det saknar erfarenhet om huru denna skatteförhöjning kan verka. Ja, det är sant, att man saknar erfarenhet därom, men ett vet man dock, nämligen att af 100 kg. majs får man i allmänhet 80 kg. brännvin. Då nu skatten är 5 öre högre å dylikt brännvin än å annat, så blir skillnaden 4 kronor per 100 kg. majs. Tullen å majs är nu 3,70 kronor per 100 kg., således blir det högre skydd, som man ändock skulle ha för potatisen mot majsen, 30 öre per 100 kg.

Vidare anför utskottet, att man kan tänka sig, att majsen skulle kunna ersätta kornet vid öltillverkningen. Enligt den nya maltdryckslagstiftningen får emellertid icke majs användas vid skattepliktiga ölbryggerier, och hvad öfriga bryggerier, svagdricksbryggerierna, beträffar, så åtgår där en mycket ringa kvantitet spannmål. Där kan man lika gärna använda det billiga, sexradiga kornet.

Sedan anför utskottet som skäl för afslag — och det är hufvudskälet — att majs kan användas i stället för brödsäd genom att inbakas i brödet vid bakningen. Nu är förhållandet det, att vi konsumera i rundt tal 11,000,000 deciton brödsäd, medan vi endast producera 7,500,000 deciton. Skillnaden, eller mellan 3 å 4 millioner deciton, måste importeras. Äfven om 10 % majs inblandas i hvarje svensk brödkaka, måste således en stor kvantitet brödsäd importeras, och då blir det alltid den utländska marknaden plus tullen, som bestämmer priset å den svenska varan.

Utskottet anför också, att majsen skulle kunna ersätta potatisen vid stärkelsefabrikationen. Ja, det är möjligt; jag saknar all erfarenhet i det afseendet, så jag kan icke uttala mig om den sa-

Ang. ken. Det åtgår emellertid ej stora kvantiteter potatis till denna  
 tullen å majs. fabrikation, hvilken ju för öfrigt icke är så särdeles högt upp-  
 (Forts.) drifven här i vårt land. Och dessutom har ju potatisen i allt fall  
 afsättning vid brännerierna.

Slutligen har utskottet som skäl för afslag anført att under nuvarande tider, då statskassan är tämligen ansträngd, vore det icke skäl att borttaga tullen. Största delen af den majs, som importerats under de tre senaste åren, har åtgått till brännvinsbränning, och då det väl fortfarande skall blifva så, att skatten är högre än tullen, skulle icke därigenom någon nämnvärd minskning i statsinkomsterna komma att inträffa.

Då det emellertid för ett intensivt jordbruks bedrivande — jag talar icke om det jordbruk, som bedrivnes blott med att så, skörda och sälja spannmål —, men för ett intensivt jordbruk, som lägger an på produktionen af fläsk, kött, mjölk och ägg, är af stor vikt att få en billig fodervara, borde man för den skull göra majsen tullfri. Det är egendomligt — jag upprepar det — att man skall ha tull på den fodervara, som är den bästa och billigaste, men sakna sådan på andra sämre fodervaror. Af sådana tullfria fodervaror importera vi till vårt land stora kvantiteter och, enligt hvad jag tror, af hafre c:a 90,000,000 kg.

Jag ber, herr grefve och talman, att få yrka bifall till den af herr Bromée m. fl. här afgifna reservationen.

Herr Kennedy: Vid remissen af statsverkspropositionen 1903 tillät jag mig att bland annat yttra om den framställning, som blifvit gjord af dåvarande chefen för finansdepartementet i detta ämne, att densamma formellt endast betydde en minskning i tullintäkterna af 550,000 kronor, men i realiteten torde den dock hafva en helt annan och mycket större betydelse. Den betyder, enligt min öfvertygelse, en nedsättning af spannmålstullarnes afkastning med omkring en tredjedel. Den betyder vidare ruinerandet af landets kornodling och den betyder ännu mera: den är enligt mitt förmenande det första, stora afgörande och ödesdigra steget på en alldeles ny väg i vår statsekonomiska och statsfinansiella hushållning. Denna uppfattning af frågans betydelse har sin fulla giltighet ännu i dag.

Den föregående ärade talaren är, såsom han sade, en representant för det svenska jordbrukets södra utposter. Jag vill påpeka, att äfven jag är det, men jag hyser en mot hans alldeles motsatt uppfattning. Jag vill icke till bemötande upptaga alla de skäl han anført, men bland dessa voro några af den beskaffenhet, att de väl ändock böra motsägas.

Han yttrade bland annat, att i Danmark *producerades* 80 millioner kg fläsk och i Sverige endast 2 millioner. Jag är icke i tillfälle att granska denna siffra beträffande Sveriges produktion, men jag tillåter mig antaga, att uppgiften härom måtte bero på



ett misstag. Att Danmarks export af landtmannaprodukter är mycket större än vårt lands, är visst och sant, men detta härleder sig af att vi hafva så stor inre förbrukning, och det är till följd däraf, som vår export af dylika produkter icke kunnat ökas i samma proportion som vår öfriga export. Föregående ärade talare förklarade vidare, att bryggerierna icke finge använda majs. Ja, detta är visserligen sant, men jag är icke säker på, att icke möjligtvis här i landet det komme att förhålla sig på samma sätt som i Tyskland, där alldeles säkert mycket stora kvantiteter majs användas i ölbryggerierna. Det är icke tillåtet, men det sker ändå. Hvad brödkonsumtionen beträffar är det visst, att i länder, där majs är tullfri eller åsatt mycket låg tull, begagnas majs till bröd. Jag var i tillfälle att vid 1903 års riksdag för kammarens ledamöter uppvisa, huru sådant bröd ställde sig, och jag lät herrarne äfven smaka på dylikt bröd. Jag tror att bröd af detta slag, som innehåller ända till 20 å 30 % majsmjöl, är fullt njutbart; såsom färskt är det godt och, såsom jag sade, i sådana länder som t. ex. Amerika har konsumtionen af majs såsom brödsäd högst betydligt ökats.

Ang.  
tullen å majs.  
(Forts.)

Hvad stärkelsefabrikerna beträffar, om hvilka föregående aktade talare sade, att han icke kunde yttra sig, då han icke ägde erfarenhet därom, har jag tagit reda på, att majs är det lämpligaste af alla ämnen, af hvilka stärkelse kan tillverkas. Det är billigare och vida bättre än potatis. Att tullens afskaffande sålunda skulle komma att hindra potatisodlingen i högsta grad, är alldeles säkert.

Det skulle enligt samme ärade talare vara ett bevis på jordbrukets intensitet, att man icke odlade säd. Men det torde dock icke vara riktigt rätt att endast odla säd för eget behof och för öfrigt förädla denna vara. Så tillgår icke i andra länder, som hafva intensivt jordbruk. Något intensivare än den sädesodling, som bedrifves i länderna norr om Svarta hafvet, lär icke kunna skapas här i landet, och där odlas nästan uteslutande hvete till afsalu.

Jag kan därför icke annat än på det bestämdaste underkänna alla de skäl, som anförts af föregående aktade talare, och yrkar bifall till utskottets hemställan.

Grefve Hamilton: Den siste ärade talaren har visst haft mycket svårt att förstå hvad jag sagt. Jag har icke talat om produktionen af fläsk; det torde för hvar och en varit tydligt, att jag talade om exporten af fläsk från Danmark. Här om anföras siffrorna till och med i utskottets betänkande, och det är officiellt uppgifvet, att Danmark exporterar 80 millioner kg. och Sverige blott 2 millioner. Hvad produktionen beträffar, känner jag icke till den.

Vidare uttalade den ärade talaren, att majs skulle kunna an-

Ang.  
tullen å majs.  
(Forts.)

vändas i ölbryggerierna, att man där kunde drifva olagligheter. Ja, mine herrar, skall man räkna med olagligheter, då kommer man ingen vart. Man får väl i alla fall försöka att få ordning i landet och hindra olagligheter. Det skälet tror jag icke är vägande. Vidare har den aktade talaren sagt, att majs skulle användas i bröd. Jag säger likaledes, att den kan användas i vissa kvantiter, och äfven om den till 10 procent öfver hufvud taget inblandas vid brödberedningen, är det mycket stora kvantiter brödsäd, som ändå måste importeras till vårt land, hvarvid priset å den inhemska varan kommer att bestämmas af den utländska marknaden jämte tullen.

Den aktade talaren framhöll emot mig, att öfverallt, där intensivt jordbruk bedrifves, odlar man säd. Jag sade dock, att dylikt jordbruk icke uteslutande borde grundas på sädesodling, och jag vädjar till herrar landtmän här i kammaren: om man uteslutande odlar säd till afsalu, hvarifrån skall man då taga gödning till jorden?

Jag trodde, att man nu endast behandlade första momentet; jag finner att jag misstagit mig och ber att till hvad jag yrkade under mom. a) få tillägga ett yrkande under mom. b), så lydande: att, vid bifall till hvad utskottet under mom. a) hemställt, Riksdagen tillika ville för sin del besluta, att sagda tullfrihet skall inträda från och med den dag innevarande år, som af Kungl. Maj:t kungöres.

Herr Hammarström: Denna fråga, om tullfrihet å majs, är ju verkligen så utdebatterad, sedan den årligen från och med 1897 till och med 1903 här förevarit, att för närvarande icke finnes mycket, om ens något nytt att tillägga. Det har också visat sig, att de ärade talare, som hittills haft ordet, endast upprepat de gamla skälen för och emot, och jag för min del kan tyvärr icke heller afvinna frågan några nya synpunkter. Det synes mig emellertid, att från utskottets sida böra sägas några ord, och jag har i sådant syfte så mycket hellre begärt ordet, som jag icke varit i tillfälle att deltaga i utskottsbetänkandets slutliga justering och skulle vilja mera än utskottet gjort stryka under ett par synpunkter, som synas mig förtjäna att särskildt beaktas.

Till att börja med tror jag, att olägenheterna af ett bifall till motionerna hafva blifvit något underskattade. Grefve Hamilton ansåg visserligen, att olägenheterna för potatisodlingen med hänsyn till möjligheten att använda majs i brännerierna skulle kunna anses undanröjda genom den högre beskattning, som 1903 år Riksdag beslutit för majsbrännvin, men som dock ännu icke trädt i kraft. Därom torde man dock kanske ändå kunna hysa olika meningar, och det förefaller mig, som om en af motionärerna, hvilken torde sitta inne med sakkunskap på detta område, skulle vara af helt annan uppfattning. Han säger nämligen: »Ett synnerligen

stort hinder för vinnandet af önskemålet tullfri majs är majsbränningen. Man har för att råda bot på de olägenheter, som i denna del skulle uppkomma, föreslagit förhöjd skatt på af majs tillverkad brännvin, men torde svårigheten att riktigt afväga denna skatt som äfven den ökade kontrollkostnaden göra, att detta sätt för sakernas ordnande icke är så lockande.» Han tyckes sålunda icke hysa synnerligen stor förhoppning på verkan af den extra 5-öring, som enligt 1903 års beslut skulle åläggas majsbrännvin i skatt.

Ang.  
tullen å majs,  
(Forts.)

Vidare i fråga om hvad som anförts mot möjligheten, att den tullfria majsen skulle kunna göra intrång på kornets förbrukning inom bryggerierna, vill jag erinra om, att malt lærer kunna framställas lika väl af majs som af korn, ehuru väl jag icke är i tillfälle att bedöma, i hvilken omfattning detta förhållande skulle kunna möjliggöra majsens användning till ölbrygd äfven med nuvarande bestämmelser i fråga om maltdrycksbeskattningen.

Å andra sidan undrar jag, om man icke något öfverskattat fördelarna för jordbruket af majsens tullfrihet. Jag vet visserligen, att mycket stora auktoriteter stå på den sida, hviken anser det vara nyttigt och till och med nödvändigt för jordbrukets utvecklingsmöjligheter i afseende å kreatursskötsel, att majsen göres tullfri, men jag behöfver dock icke erinra om att betydande auktoriteter äfven finnas på motsatta sidan. Med detta senare förhållande för ögonen och i betraktande af en tullfri majsinförsels olägenheter vill det väl dock förefalla, som om man borde taga hänsyn till erfarenheten från utlandet; och i detta hänseende ber jag att få framhålla, att det finnes, såvidt jag har mig bekant, icke något land, där spannmålstullar införts utan att man tillika åsatt tull på majs och bibehållit denna tull, något som förefaller mig vara ett faktum att räkna med i detta sammanhang.

Ser man på de skäl, som nu blifvit anförda för den föreslagna tullfriheten, finner man, som jag förut framhållit, i allmänhet ingenting nytt, men det finnes verkligen i den ena af motionerna ett nytt skäl framfördt, nämligen ett framhållande af angelägenheten att främja egnahemsrörelsen. Detta är emellertid ett motiv, som numera förekommer i alla möjliga och omöjliga sammanställningar, och då man ser det, kan man nästan känna sig frestad att fråga, om det icke är i brist på andra skäl som det framföres. Egnahemsrörelsen är i och för sig en vacker företeelse, värd all möjlig uppmuntran, men huru man med hänvisning till den skall kunna motivera alla de förslag, i sammanhang hvarmed den åberopas, är för mig svårförståeligt, och väl må det vara naturligt om man tviflar på, att just småbrukarne företrädesvis skulle kunna tillgodogöra sig de ökade möjligheter i utfodringsväg, som tullfrihet för majs skulle medföra. Ett annat nytt skäl, som i ena motionen framskymtar, väl icke direkt men så att säga något mera i skymundan, innebär en vädjan till nykterhetsvännerna, för hvilka förbudet mot tillverkning af majsbrännvin ställes i utsikt. Huru-

*Ang. tullen å majs.* (Forts.) vida detta skäl är ägnadt att göra någon verkan, lämnar jag därhän; jag föreställer mig, att det för nykterhetsvännerna är utan större betydelse, om vid brännvinsbränningen den ena eller den andra råvaran användes.

Jag kommer emellertid nu till den sida af saken, på hvilken jag för egen del ville något närmare inlåta mig. Då majstullsfrågan förra gången var före, alltså vid 1903 års riksdag, var det — och det är för öfrigt samma förhållande nu — egentligen två omständigheter, hvaruti man ville finna skäl för tullfriheten. Den ena var det förhållande, som framgick vid en jämförelse mellan jordbrukets ställning i afseende å exporten då och några år tidigare. Man hade observerat, att exporten af förädlade jordbruksalster sedan medlet af 1890-talet dels nedgått och dels åtminstone icke utvecklats så, som man önskat och hoppats. En af de föregående talarne i dag har berört, om också mera flyktigt, hvad som enligt mitt förmenande är anledningen till detta förhållande, och det är den ökade konsumtionen inom landet. Man bör erinra sig, hvilket uppsving industrien tagit i vårt land under de sista 10 å 15 åren, och hvilken stor mängd folk, som i sammanhang härmed dragits från landsbygden till städer och andra industriella samhällen. Det är gifvet, att till denna växande industriebefolkning behöfvast under alla omständigheter väsentligt ökade förråd af lifsmedel, och hvad som icke införes utifrån måste naturligtvis tagas från den inhemska produktionen. Därtill kommer också en annan faktor, som verkar i samma riktning. Bekant är, hurusom arbetarnes och särskildt industriarbetarnes ställning förbättrats under denna tid; lönerna hafva ökat vid snart sagdt hvarje konflikt mellan arbetsgifvare och arbetstagare, och detta resultat har framträdt icke blott på det industriella området; sådant har äfven förhållandet gestaltat sig inom landtbruket. Af senast publicerade jordbruksstatistik finner man, att årslön i husbondes kost sedan år 1887 ökat för manliga arbetare med 70 procent och för kvinnliga med mer än 100 procent. När man nu vidare tager hänsyn till det svenska nationaldraget att icke gärna lefva under tillgångarna, är det naturligt, att ifrågavarande förhållande medfört en anseelig höjning af arbetarnes lefnadsstandard, så att icke allenast deras konsumtion ökat till kvantiteten, utan äfven i afseende på födans kvalitet en afsevärd höjning egt rum. Hvad särskildt industriarbetarne angår, tror jag det vara allmänt bekant, att de icke nöja sig med sämsta kvalitet. Kan man under sådana omständigheter förundra sig öfver att landets jordbruk icke till den grad utvecklats, att det på samma gång kunnat tillgodose den ökade inhemska konsumtionen och ändå exportera lika mycket som eller mer än förut? Det förefaller mig mycket lätt förklarligt, att så icke kunnat ske.

En annan jämförelse, hvarifrån man äfven velat hämta skäl till majsens tullfrihet, afser förhållandena i Danmark, sammanställda

med förhållandena i Sverige. Grefve Hamilton uppehöll sig särskildt vid de statistiska uppgifterna för Sverige och Danmark hvad exporten af förädlade landbruksprodukter beträffar. Jag föreställer mig, att grefve Hamilton, om han utsträckt jämförelsen till industrien, skulle hafva funnit förklaring på vissa förhållanden, som syntes honom anmärkningsvärda. Ett land måste lägga an på *vissa* näringskällors utnyttjande, och hvad Danmark beträffar, är det öfvervägande landbruket och dess binäringar, som därvid kommit i fråga. Hvad Sverige angår, är såsom bekant industrien mer utvecklad. Huru kan man vid sådant förhållande jämföra Danmarks export med Sveriges? Det är en sammanställning, för hvilken icke finnes fog. Då ligger en jämförelse med Tyskland och därvarande förhållanden vida närmare till hands. Det har förut, då majstullsfrågan varit före, framhållits, att Tyskland icke exporterar mycket landbruksprodukter. Naturligtvis beror detta därpå, att förhållandet där är detsamma som här, att man afsätter dem inom landet; och ligger det, nationalekonomiskt sedt, egentligen något mindre fördelaktigt häruti? Det är icke exporten af det ena eller af det andra slaget produkter, som har betydelse för landet och dess handelsbalans i förhållandet till utlandet, utan i detta hänseende har man att fästa sig vid hela exporten i förhållande till hela importen; och om man utsträcker jämförelsen på detta sätt, tror jag icke förhållandena skola ställa sig ogynnsammare för Sverige än för Danmark.

Ang.  
tullen å majs.  
(Forts.)

Det är egentligen dessa synpunkter, som jag velat stryka under, speciellt med hänsyn därtill, att frågan denna gång liksom förut torde komma att afgöras genom gemensam votering.

Jag tillåter mig, med åberopande af hvad jag nu anfört och hvad utskottet i sin motivering framhållit, hemställa om bifall till utskottets förslag.

Grefve Hamilton: Ett par ord för att besvara den siste ärade talaren.

Jag har icke förbisett, att industrien här i landet gått framåt eller att konsumtionen af landbruksprodukter just genom industriarbetarne ökats, men att Sverige skulle i jämförelse med Danmark vara ett industriland, står dock i strid med statistiken. Då enligt denna 28 procent af Danmarks arbetare äro sysselsatta i industrier och handverk och i Sverige endast 22 procent, förefaller det mig, att vårt jordbruk skulle kunnat hålla jämna steg med industrien, och att dess export äfven borde stigit. Jag har just påvisat, att i fråga om de näringsgrenar, som åberopats, till en början produktionen af fläsk, orsaken, hvarför Sverige icke kunnat upptaga exportkonkurrensen på utlandet, ligger däruti, att foderämnen här i vårt land äro dyrare.

Herr Hammarström: Jag skall endast anhålla att få till-

Ang,  
tullen å majs.  
(Forts.)

lägga några ord i afseende å fläskproduktionen inom landet. Det är icke så sorgligt ställt därmed, som man sökt göra gällande. För icke många år sedan var den årliga importen af fläsk här i landet 15 millioner kg. Den har numera gått ned så, att den sedan flera år icke omfattar mera än 5 millioner kg. om året. Exporten omfattar visserligen icke mer än mellan 2 och 3 millioner kg., men har emellertid under senare tider visat tendens att stiga, om än sakta. Jag tror sålunda, att man i den skyldiga hänsynen till fläskproduktionen icke kan finna afgörande skäl för förslaget, och jag vill i detta sammanhang nämna, att det förefaller som om svårigheterna vid att ersätta majs med andra utfodringsmedel icke vore så deciderade, som det föregifves från den sida, där man vill hafva majsen tullfri. Jag har här i min hand en uppgift, som jag erhållit af en ledamot i kammaren rörande vid Alnarp verkställda undersökningar af vissa foderämnens näringsvärde. Enligt dessa är ägghvitehalten i krossad majs 9,90 %, medan den i de tullfria artiklarne glutenfoder, majscli och majsmask utgör resp. 24 %, 12,4 % och 30 %. Råfetthalten utgör i krossad majs 3,7 %, i glutenfoder 3,1 %, i majscli 1,7 % och i majsmask 15 %.

Dessa siffror synas ju gifva vid handen, att det finnes foderämnen, som med fördel kunna konkurrera med majs. Jag kan visserligen icke af egen erfarenhet yttra mig i saken, men enligt upplysningar från tillförlitliga personer ställa sig prisen ungefär lika för dessa foderämnen som för majs, och fraktkostnaderna äro äfvenledes ungefär desamma. Ett förhållande, som äfven förtjänar att anmärkas på tal om majsens oumbärlighet, är, att i Danmark majsimporten ganska betydligt nedgått under de sista åren, samtidigt med att fläskexporten icke obetydligt ökats. Detta tyder väl på att sambandet mellan fläskexporten och tillgången på tullfri majs icke är så intimt, som man hos oss förmenat.

Herr Liedberg: Jag skall icke i detalj yttra mig i denna sak, ty vi kunde lätteligen komma in i en oändlig diskussion. Jag vill endast gentemot grefve Hamilton uttala den bestämda åsikten, att såvida majs får införas tullfritt, kommer landtmannens ställning att blifva ännu sämre än den är för tillfället; såsom vi veta, arbetar landtbruket dock för närvarande under ganska svåra omständigheter. Jag frågar: finnes det någon rättvisa uti att nu börja taga bort det lilla skydd, som landtmannen har, och fortfarande ändå hafva kvar skyddet för industrien. Enligt min uppfattning skulle då en ganska stor orättvisa begås emot landtbruket. Jag får därför anhålla om bifall till utskottets förslag.

Herr Odelberg, Theodor: Statsutskottets ärade ordförande sade under den nyss afslutade debatten: vi hafva nu åter en järnvägsfråga före och det är då icke värdt att komma fram med skäl. Jag tror att det med mycket större orsak kan sägas om den fråga,

som nu föreligger, att skäl icke gälla här. Jag skulle icke heller upptaga kammarens tid, men då jag så många gånger förut uppträdt för majstullens borttagande, och då, såsom jag tror, starka skäl fortfarande tala därför, hvilka skäl jag dock icke nu vill upprepa, har jag begärt ordet för att icke, om jag iakttoge tystnad, det skulle kunna så tydas, att jag öfvergifvit min förra ståndpunkt. Min uppfattning i frågan är precis densamma nu, som förut, och jag ber därför att få yrka bifall till reservationen med den formulering, som gifvits densamma af grefve Hamilton. Jag vill dock påpeka, att det svenska jordbruket ej stödes och främjas genom att fördyra de foderämnen, som behövas för jordbrukets rationella bedrifvande. På så sätt duka vi under i konkurrensen på världsmarknaden.

Ang.  
tullen å majs.  
(Forts.)

Friherre Klingspor: Jag trodde verkligen, att den siste ärade talaren skulle ansett sig hafva fått tillräckligt svar i denna punkt, då han för tre år sedan, med den större pondus, han då hade, framlade frågan. Han anförde då såsom skäl, att fläskimporten stigit under loppet af de 2, 3 sista åren till ganska betydande kvantiteter, 10 å 12 millioner kg., och att man borde genom kraftiga medel söka hjälpa landet från denna ogynnsamma handelsbalans. Han framhöll äfven då förhållandet i fråga om äggproduktionen. Då jag nu icke vill ingå djupare i dessa detaljer, skall jag endast bedja få påvisa, att de siffror han framhöll såsom ogynnsamma hafva genom förhållandena krupit ned till helt andra. Då var skillnaden mellan import och export till vår nackdel omkring 9 millioner; nu är den endast c:a 2  $\frac{1}{2}$  millioner kilo. Vi stå således i afseende å import af fläsk icke alls i så ogynnsam ställning, som vi hade för en del år sedan. I afseende å äggproduktionen gällde det äfven att tillgripa kraftmedel för dess höjande. Vi känna emellertid, att exporten af ägg icke oväsentligt gått framåt, att ett mycket intensivt arbete pågått för produktionens förbättring. Således har det här lyckats mycket väl förbättra förhållandena utan detta utmärkta hjälpmedel af tullfri majs, som vi nu åter uppmuntras att införa. Endast dessa af mig här uppgifna siffror böra således, enligt min uppfattning, hafva visat den ärade talaren, att det medel han föreslog icke var det som behöfdes, utan att det finnes andra utvägar vid arbetet på jordbrukets utveckling än att störta vårt tullsystem.

I afseende å hvad öfriga talare sagt vill jag endast framhålla en omständighet. Grefve Hamilton talade om att inblandning af 10 % majs i hvetemjöl kunde äga rum; detta gör ingenting, sade han, ty import af motsvarande kvantiteter brödsäd komme att undgås. Under sådana förhållanden skulle frågan vara tämligen likgiltig, då såsom vi veta protektionisterna arbeta på att göra import af spannmål onödig. Men förhållandena ställa sig något anorlunda, såsom för några år sedan visades mycket utförligt. 20

Ang.  
tullen å majs.  
(Forts.)

ja stundom ända till 30 à 40 procent majs mjöl lära kunna inblandas i hvetemjöl, utan att det märkes för ett ovanadt öga, och det är de stora kvarnarna vid kusten, som skulle begagna sig af detta sätt för att åstadkomma ett billigare mjöl, men öfriga kvarnar, som måste uppköpa spannmål inne i landet, skulle därigenom mördas. Denna omständighet komme att återverka på spannmålsprisen och således medföra stor skada för jordbruket.

Man har velat visa, att tullfri majs för en hel del orter skulle vara till nytta, och detta kan nog vara riktigt, men lika lätt är att bevisa, att den större delen af landet komme att blifva lidande därpå. Vidare har det i fråga om andra punkten anmärkts, att det här gällde småbrukarne, men hvem tror, att småbrukarne skulle använda den importerade majsen samt hafva nytta däraf för sin fläskproduktion. De begagna ju oftast affall för denna produktion. Det är endast de större slakterierna vid kusten, som däraf komme att hafva fördel, men därmed skulle följa, att fläskprisen nedtrycktes till stor skada för småbrukarnes produktion af fläsk.

Man har framhållit, att vi borde täfla med Danmark i afseende å jordbrukets produktion. Om grefve Hamilton kunde hit öfverflytta Danmarks klimat och öfriga förhållanden, kunde ju detta uppställas såsom ett mål för jordbruket, men detta kan han icke trots den stora förmåga han i öfrigt besitter. Förhållandena i dessa båda länder, afstånden, klimatet, jordmånen äro så olika. Blott för den bästa delen af den skånska jorden skulle en dylik täflan vara möjlig, men för den större delen af landet är den icke möjlig. Jag får därför på det allvarligaste bedja kammaren att i denna fråga, som så utförligt diskuterats under loppet af senaste tio år, icke medverka till rubbning af nu gällande tullsats å majs; en dylik rubbning skulle hafva en större och mer ingripande betydelse, än kanske någon af oss nu tänker, samt medföra följder, hvilka vi icke skulle vilja vara med om.

Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr Stephens: Då frågan varit före så många gånger och så många skäl gifvits både för och emot, skulle man kunna anse, att nog blifvit sagdt därom. Det tyckes emellertid, som om tvenne olika åsikter skulle göra sig gällande, den ena, om jag så får kalla den, den teoretiska åskådningen och den andra den praktiska. Den praktiska är dock den, som jordbrukarne i allmänhet fästa sig mer vid, och jag tror, att de praktiska jordbrukare, som i dag haft ordet, äfven framställt denna såsom den åsikt, hvilken man i första rummet bör rätta sig efter. Jag vill då här äfven nämna en allmän grundsats, den nämligen, att om i hvilken industri som helst man ersätter en råvara med en annan, som är lika god och därtill billigare, kommer den billigare att säkert med tiden nedtrycka priset å den dyrare. Här är ett sådant fall; här



är fråga om att förminska värdet å potatis, korn och annan säd genom tullfritt införande af den billiga majsens, och för att nå detta mål framkommer man med en hel del påståenden, som, om de äfven från en och annan sida kunna hafva sitt berättigande, dock i det stora hela hafva jämförelsevis ringa betydelse. Bästa beviset, huru liten roll den tullfria majsens skulle komma att spela, är det förhållandet, att vi i närvarande stund hafva tillgång till tullfria foderämnen, lika billiga som majsens, och med lika stort näringsvärde som denna, men hvilka mycket litet användas isynnerhet af de mindre svinuppfödarna, som producera de stora mängderna af fläsk. Det är de små hemmansägarna, hvar och en med endast några få grisar att uppföda med hjälp af det egna hemmanets produkter, som saken här gäller; det är deras talan, jag nu vill föra, isynnerhet då man nu satt denna fråga i förbindelse med egnahems-frågan. Då gäller det, huruvida man skall släppa in den billiga tullfria majsens för att kunna sätta ned priset på fläsk samt äfven i vissa fall producera en sämre vara, för att konkurrera med dessa mindre jordbrukare, hvilka sålunda finge mindre betaldt för sin potatis och sin spannmål.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Grefve Hamilton: Blott ett par ord!

En aktad talare framhöll, att man icke kan föra Danmarks jord öfver hit till oss. Det vet jag mycket väl, men det finnes svensk jord som är lika bra som den danska jorden, och våra klimatiska förhållanden äro i vissa delar af landet fullt likställda med det danska klimatet; men jag vill införa i Sverige det danska intensiva jordbruket. Det lärer de små jordbrukarne i den provins, där jag bor till heder, att det är i deras föreningar som ropet på tullfrihet för majs är starkast. De hafva i Danmark studerat det lilla jordbruket, men de kunna icke åstadkomma det-samma som de danska jordbrukarne, emedan de icke hafva samma fördelar.

En aktad talare på skånebänken förklarade, att han icke ville fråntaga landtbrukarne det skydd som de vore i behof af. Jag vågar framställa en vördsam förfrågan till honom: är det något skydd för jordbruket, att landtmännens bästa foderämne skall betala en skatt af 3 kronor 70 öre — ty majstullen är icke annat än en finanstill —?

Efter det öfverläggningen ansetts härmed slutad, yttrade herr talmannen, att i afseende på föreliggande punkt yrkats, dels att hvad utskottet hemställt skulle bifallas, dels ock, af grefve *Hamilton*, att kammaren skulle antaga det förslag, som innefattades i den af herr Bromé m. fl. vid denna punkt afgifna reservation med den ändring, att mom. b) erhöle följande lydelse: att, vid bifall till hvad utskottet under mom. a) hemställt, Riksdagen tillika ville

Ang. för sin del besluta, att sagda tullfrihet skall inträda från och med tullen å majs. dag innevarande år, som af Kungl. Maj:t kungöres.  
(Forts.)

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

Herr *Odelberg, Theodor*, begärde votering, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och anslogs en omröstningsproposition af följande lydelse:

Den, som bifaller hvad bevillningsutskottet hemställt i punkten 1 af sitt betänkande n:o 6, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antager kammaren det förslag, som innefattas i den af herr Bromée med flere vid denna punkt afgifna reservation med den af grefve Hamilton påyrkade ändring.

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

Ja — 78;

Nej — 24.

### *Punkten 2.*

Utskottets hemställan bifölls.

---

Vid förnyad föredragning af bankoutskottets den 10 och 13 innevarande mars bordlagda memorial n:o 5, angående särskild ersättning åt t. f. ombudsmannen vid riksbankens afdelningskontor i Luleå, biföll kammaren hvad utskottet i detta memorial hemställt.

---

Vid förnyad föredragning af lagutskottets den 10 och 13 i denna månad bordlagda utlåtande n:o 21, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t i fråga om förslag till författning angående pantlånerörelse, biföll kammaren hvad utskottet i detta utlåtande hemställt.

---

Föredrogs ånyo lagutskottets den 10 och 13 innevarande månad bordlagda utlåtande n:o 22, i anledning af väckt motion om framläggande af förslag till bestämmelser i syfte att betrygga en ordnad hushållning med skog å viss enskild mark.

*Om bestämmelser i syfte att betrygga en ordnad skogshushållning å viss enskild mark.*

I en inom Första Kammaren väckt, till lagutskottet hänvisad motion, n:o 6, hade herr *Jonsson* föreslagit, »att Riksdagen måtte besluta att i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag till de bestämmelser, hvarigenom, där på grund af aftal en ägare af sköflad skogsmark, emot att en skogsvårdsstyrelse åtagit sig att i skogbärande skick genom en eller annan åtgärd återförsätta den marken, förbundet sig att följa de bestämmelser och anvisningar för en skogshushållning med uthållig afkastning på dylikt område, styrelsen meddelar, att en sådan inskränkning i det fria förfogandet må allt framgent varda bindande emot vederbörande ägare eller innehafvare af den marken.»

Utskottet hade i föreliggande utlåtande på anförda skäl hemställt, att ifrågavarande motion ej måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Herr *Jonsson*: Det är kanske ogrannlaga att så sent på ett sammanträde upptaga kammarens tid, men, ställd i valet mellan att begå en underlåtenhet emot saken eller upptaga tiden en stund, tvekar jag i alla fall icke att välja hvad jag anser vara det mest berättigade och på sin plats.

Lagen angående vård af enskildes skogar har icke länge varit under tillämpning, men den har dock lämnat både mig och, såsom jag vet, flera andra tillräcklig erfarenhet om de svagheter, som vidlåda denna lag, äfvensom om de förbättringar, som äro möjliga att vidtaga med densamma för undanröjande af dessa svagheter.

Såsom bekant innehåller första paragrafen i samma lag den dubbla bestämmelsen, dels att man skall motverka hvad jag vill kalla rofhuggning genom att hålla afverkningen inom sådana gränser, att naturen kan sörja för skogens återväxt, och dels att, om trots detta återväxten misslyckas, afverkaren har skyldighet att vidtaga åtgärder för skogens återväxt. Nu veta herrarne också, att bestämmelserna i första paragrafen, sådan den nu lyder, i afsevärd grad försvagats under hvad skogskommittén därvidlag föreslog. Men det finnes dock bestämmelser fortfarande kvar i lagen, hvarmed man dels kan hejda en otillbörlig afverkning och dels ålägga vederbörande att genom sådd åstadkomma återväxt. Man skulle därför tro, att man borde vara belåten med skogslagen, om dess bestämmelser på ett tillfredsställande sätt tillämpades såväl inom provinser med ringa skogsmark som inom provinser med större skogsområden. Men då är olyckan, att vi hafva en annan, utöfver kommitténs förslag tillkommen paragraf, den sjätte i samma

*Om bestämmelser i syfte att betrygga en ordnad skogshushållning å viss enskild mark.*  
(Forts).

lag, som nästan helt och hållet neutraliserar hvad den första afser att uträtta mot rofhuggningen. Det medel som en skogsvårdsstyrelse har att tillgripa för att göra lagens bestämmelser effektiva mot den, som bryter mot lagen i afseende på afverkningen, det är att, sedan vid offentlig undersökning påvisats, att det pågår afverkning i strid mot lagen, då gå in till Konungens befallningshafvande, hvilket är den enda raska utvägen man kan välja, och begära utfärdande af förbud mot afverkning å vare sig större eller mindre del af skogsbeståndet för öfrigt. Men då kommer denna sjätte paragraf och säger att, om den person som förbudet gäller hos Konungens befallningshafvande ställer borgen för hvad som erfordras för att återställa marken i skogbärande skick, då upphör förbudet att gälla, och då är man inne på en ren återväxtlag. Nu är det gifvet, att en ren återväxtlag kan exempelvis vara lämplig i de sydligare länen, där skogstillgången är så obetydlig, att det ej kan kallas för en alltför skadlig afverkning, när man tager sitt årsbehof af behöfligt virke genom kalhuggning och där-efter verkställles sådd och plantering på den afverkade marken. Men om den principen skall tillämpas i län, där skogstillgången är god, upp till en och annan million hektar, då kommer man till korta med skogshushållningen, ty där är det omöjligt att under den korta tiden för skogsådden vare sig skaffa tillräckligt med skogsfrö eller den massa folk, som erfordras för såddens eller planteringens verkställande på de stora arealer, som där ifrågakomma. Bristerna i lagen träffa således de mera skogrika länen, under det lagen kan verka någorlunda tillfredsställande i län med mindre skogstillgångar. Men om man då frågar sig: finnes det någon utsikt för att kunna taga bort denna sjätte paragraf eller på annat sätt söka stärka svagheter i lagen, så att just den olägenheten skulle försvinna, så tror jag mig därpå kunna svara, att denna utsikt är mycket minimal om ens någon alls, och detta därför att det är skilda åskådningar, som stött ihop. Representanterna för län med mindre skogsmarker äro belåtna med lagen och anse, att någon skärpning af lagen icke är behöflig, under det representanterna för de större skogsmarkerna naturligtvis icke kunna vara belåtna med lagen. Hvad har man då i första hand att göra för att syftet med skogslagen och de åtgärder som en skogsvårdsstyrelse har att vidtaga i någon mån må bättre kunna vinnas än nu? Då ligger ju den saken nära till hands, att man skall välja ett sätt, som är neutralt i afseende på de olika förhållandena inom landet. Detta är, om man kan införa bestämmelser, som göra det möjligt att, när en skogsvårdsstyrelse kan träffa aftal med en ägare till skogsmark, som har raserat sin skog, att återställa marken i skogbärande skick, men på det sättet att skogen blir underkastad ordnad hushållning under skogsvårdsstyrelsens tillsyn.

I såväl min motion som af utskottet har åberopats Riksdagens skrifvelse år 1904 — om jag minnes rätt — med begäran om så-

dan lagstiftning, som skulle göra det möjligt för ägare af häradsallmänning, kommuner, korporationer eller andra offentliga inrättningar att inköpa mark, som då skulle ställas under skogsstatens förvaltning eller öfverinseende, eller på annat sätt en uthållig afkastning tryggas. På sådant sätt skulle man här och där kunna vinna, att det blef en ordnad skogshushållning rådande på större eller mindre områden. Det är tydligt att, om en sådan lagstiftning kommer till stånd, åtskilligt skall kunna vinnas därigenom, men ingalunda må man tro, att hvad som därigenom vinnes kommer att spela någon större roll i afseende på det syfte man söker vinna i saken; ty hvilka kommuner eller korporationer besitta de penningmedel, som erfordras först för inköpande af skogsmark och sedan att lägga ned afsevärda kostnader för markens ändamålsenliga skötsel? Hvilka landsting eller öfriga korporationer skola kunna på detta sätt åstadkomma medel i den stora omfattning, som erfordras med nu gällande höga pris på skogsmark, hvilka priser säkerligen icke komma att falla utan snarare småningom stiga? Lika litet sannolikt måste det också vara, att landsting, kommuner eller dylika myndigheter skulle upptaga lån för att göra sådana inköp och lägga annuiteterna på de skattdragande under de 50 å 60 år, som skulle gå, innan en afkastning af den inköpta skogen kunde vara att beräkna. Det är icke troligt, att vare sig en kommun eller ett landsting kan drifva igenom ett sådant beslut och på det sättet inköp af dylik skog komma till stånd. Nej, det enda möjliga och sannolika skulle då vara, att skogsvårdsstyrelserna, genom de medel, de kunna disponera från skogsvårdsafgifterna skulle verkställa dessa inköp, och det torde väl alltid komma att ske, om ock i ej så afsevärd grad.

Därvidlag är emellertid att fästa sig vid att man icke gärna kan köpa in en skogsmark af mindre betydenhet, utan det måste åtminstone gälla ett tusental hektar eller något dylikt. Eljest skulle kostnaderna för tillsyn och bevakning blifva alltför stora i förhållande till skogsområdets värde. Då måste naturligtvis det sätt jag har tänkt mig, att efter aftals träffande med ägare till kalafverkad mark skogsvårdsstyrelserna skulle sätta marken i skogbärande skick och såsom valuta för de kostnader man nedlagt emotse en säker, ordnad hushållning för framtiden. Men detta kan mycket väl gälla skogsmark af mindre omfång än den som afses att inköpas för bildande af gemensamhetsskogar. Lagutskottets ledamöter hafva icke heller underkänt, att själfva idén är bärig och kan vara riktig, utan de hafva stött sitt afstyrkande på helt andra saker, nämligen bland annat den, att erfarenheten har gifvit vid handen, att de kulturella åtgärder, som förut åstadkommits genom anslag från hushållningssällskapen under en följd af år, hafva lämnat mycket svaga spår efter sig. Ja, jag tror, att detta är mycket sant, ty i allmänhet har detta anslag fördelats så, att det gällt att beså ett mindre skogsområde för att så många

*Om bestämmelser i syfte att betrygga en ordnad skogshushållning å viss enskild mark.*  
(Forts.)

Om bestämmelser i syfte att betrygga en ordnad skogshushållning å viss enskild mark.  
(Forts.)

som möjligt skulle få del af anslaget. Det är en omständighet som gjort att effekten, resultatet af små sådder rundt om i en kommun eller ett län icke framträd på verksamt sätt för åskådaren, utan resultatet har därför syntes sämre än det verkligen varit. Huruvida den uppfattning, jag har, är riktigare än den utskottet har, lämnar jag därhän. Skogsvårdsstyrelserna söka emellertid underlätta verkställande af skogssådd, men ock på större områden, och hvad skogsvårdsstyrelserna i den vägen göra blir därför säkrare synligt och äfven säkrare för framtiden. Och just detta är i själfva verket också målet.

Hufvudskalet från lagutskottets sida är emellertid ett annat, nämligen att utskottet icke tror, att sådana aftal skola kunna träffas, och denna tro stüdes på att det skulle vara svårt att få de enskilde skogsägarna att taga emot den hjälp, som skogsvårdsstyrelserna erbjuda, och då kan man icke vänta, att det skulle vara möjligt att träffa sådana aftal, då det blefve ett band på dessa personer för framtiden, som de varit befriade från under förgångna tider. Om man tror sig att kunna jämnställa effekten af de åtgärder, som hushållningssällskapen hafva sökt vidtaga i afseende på skogsvården och som egentligen bestått däri att i kungörelser tillkännagifva, att anslag kunnat erhållas till bekostande af skogssådd af länets invånare, med den lefvande kraft, som skogsvårdsstyrelserna och deras biträdande tjänstemän hafva att insätta — ja, är den uppfattningen riktig, då håller utskottets åsikt, men är den icke riktig, då faller den. Jag skall nu söka visa, att den enligt min åsikt icke är riktig.

Gäfleborgs läns skogsvårdsstyrelse har just, med full tanke på vikten af att hvad skogsvårdsstyrelsen gör skall kunna såvidt möjligt blifva af effektiv betydelse och att frukterna däraf skola räcka så länge som möjligt, träffat preliminära aftal med ägare till sköf-lad skogsmark om arrenderande af marken på 50 års tid mot det att skogsvårdsstyrelsen försätter denna mark i skogbärande skick; och i arrende får skogsägaren taga ut den afkastning af skogen, som efter skogsvårdsstyrelsens anvisning kan där hämtas utan skada för skogens framtida bestånd.

Om man nu frågar sig, huru skulle det ställa sig med underhandlingarna i denna sak, om det vore möjligt att aftalet ordnades så, att vid aftalet skulle fästas detta framtida öfverinseende, som enligt mitt förslag är afsedt att skapa, vågar jag hålla före, att obenägenheten för aftals träffande skulle vara störst just under dessa 50 år, emedan inskränkningen i det fria förfogandet kommer att sannolikt drabba en och samma ägare som träffat aftalet om skogsområdet i fråga — men om det gällde för all framtid, då denna person icke behöfde fästa sig vid längre tid än som gällde honom själf, skulle det vara märkligt, om icke bland våra skogsägare funnos tillräckligt många förståndiga män, som med tack-samhet skulle ingå på ett sådant aftal. Därigenom undanröjdes

den allra starkaste frestelsen att låta en skogrik jordegendom öf-  
 vergå i rövvarhänder, därför att vid försäljning af en sådan egen-  
 dom köparen icke skulle äga rätt att rasera skogen utan vara för-  
 bunden att följa en ordnad hushållning för framtiden, så att såg-  
 verksbolag eller andra icke skulle vara frestade att bjuda så högt  
 pris till säljarne för att därigenom få egendomen i sin hand. Jag  
 förmenar således, att äfven ur den synpunkten, att ett starkt bonde-  
 stånd fortfarande skulle vara innehafvare af jordegendom, har  
 den saken i viss mån betydelse.

*Om bestämmel-  
 ser i syfte att  
 betrygga en  
 ordnad skogs-  
 hushållning å  
 viss enskild  
 mark.  
 (Forts.)*

Nu är det klart att, lika litet som lagutskottet kan prestera  
 något bevis för sin mening, att det icke skulle vara lätt att träffa  
 sådana aftal, lika litet kan det vara möjligt att vare sig nu eller  
 om 10 år prestera bevis för att sådana aftal skulle kunna träffas,  
 ty man kan icke träffa preliminära aftal med viss effektivitet, om  
 man icke vet, om de kunnna tillämpas om 10 å 20 år eller nå-  
 gonsin. Frågan gäller således, huruvida det är skäl att kasta  
 yxan i sjön och icke söka realisera denna plan, därför att det  
 yppats farhågor, huruvida någon effekt däraf skulle kunna vinnas.  
 Det är den saken som kammaren egentligen här har att pröfva.

Jag har ansett mig såsom ledamot af en skogsvårdsstyrelse  
 böra för Riksdagen visa en utväg, hvarigenom dessa skogsvårds-  
 styrelser skulle genom sin lefvande kraft kunna åstadkomma större  
 nytta och, som jag tror, borde blifva ett betydelsefullt led i strid-  
 en mot den usla skogshushållning, som i stort sedt råder i vårt  
 land. Jag har därigenom befriat mig från allt ansvar för en un-  
 derlåtenhet att göra hvad jag och en kamrat till mig hafva ansett  
 vara en nyttig och viktig sak. Det är så kammarens tur att välja,  
 hvilket kan vara det bästa: att följa lagutskottet eller att taga min  
 motion. Det är kanske oförsynt af mig att mot ett enhälligt lag-  
 utskott framställa yrkande på bifall till min motion, men det gör  
 jag ändå, därför att denna underlåtenhet icke fortfarande skall hvila  
 på mig utan att det öfverflyttas på andra i framtiden att afgöra,  
 om de handla klokt och rätt eller icke.

Herr Sjöcrona: Det är ju alldeles obestriddligt att, om skogs-  
 vårdsstyrelserna använde de medel, som äro ställda till deras för-  
 fogande, uteslutande eller hufvudsakligast för att åstadkomma skogs-  
 kultur på enskildes kalafverkade ägor, kunde skogsvårdsstyrelserna  
 åstadkomma skogsvård på mycket större vidder, än hvad skogsvårds-  
 styrelserna kunna göra, om de måste använda betydande del af  
 dessa medel, för att inköpa den mark, hvarpå de vilja vidtaga så-  
 dana skogskulturåtgärder. Detta är omtvistligt, och utskottet har  
 ju också fullkomligt erkänt, att motionären har rätt i detta sitt  
 påstående, och utskottet har därjämte yttrat, att ur den synpunkten  
 att få så mycket mark som möjligt i vårt fosterland skogbärande  
 är motionärens förslag synnerligen beaktansvärdt. Men en annan  
 fråga är, om det verkligen är lämpligt och genomförbart att gå

Om bestämmelser i syfte att betrygga en ordnad skogshushållning å viss enskild mark.  
(Forts.)

fram på den väg, motionären föreslagit. Därvid möter först den frågan, om det är utsikt till att de enskilde i någon större omfattning verkligen vilja träffa sådana aftal, som motionären har tänkt sig. I det afseendet har utskottet, såsom inhämtas af betänkandet, fästat uppmärksamheten därpå, att enligt den stora skogskommitténs erfarenhet hafva de åtgärder, som hittills vidtagits, just icke visat sig synnerligen verksamma, och i flera län hafva hushållningssällskapens tillhandahållande af skogsfrö och plantor till den kalhuggna marken icke lämnat några afsevärda spår efter sig, och detta oaktadt man icke fordrar mer af den enskilde skogsägaren än att han under den tid som fordras, inhägnar marken och sedermera ägnar tillsyn åt densamma. Utskottet har dock ansett sig kunna antaga eller åtminstone befara, att benägenheten för att upplåta sin mark genom sådant aftal skulle vara ännu mindre, om man såsom villkor för detta måste uppställa, att den enskilde skogsägaren skulle för all framtid afsäga sig själf och efterföljande ägare den fria dispositionsrätten öfver marken. Och det kan ju med afseende på den enskildes benägenhet för sådana aftal vara ganska betecknande att, såsom motionären själf framhåller på sid. 3, i det län, han tillhör, finnas icke mindre än 690,949 hektar kalafverkad eller eljest så sköflad mark, att återväxt därå icke utan plantering eller sådd kan beräknas, men anför han vidare såsom bevis för sin åsikt, att en enda person *salubjudit* icke mindre än 7,000 hektar kalafverkad mark inom länet. Han omtalar emellertid icke, att någon erbjudit sig ingå aftal och ställa sin mark under skogsvårdsstyrelsens vård för åstadkommande af skogssådd. Nu menar motionären i motsats till utskottet, att sådan benägenhet skulle visa sig, om det ordnades på betryggande sätt. Ja, därom kan jag icke med bestämdhet yttra mig, jag är i det fallet icke spåman. Man vet icke, såsom Laboulaye säger, »hvar safven slår sig», under utvecklingens gång. Hade utskottet icke haft något annat skäl än det nu omförmälda att åberopa mot honom, hade därför betänkandet måhända blifvit annorlunda än det är. Men skall man nu åstadkomma en sådan anordning, måste man naturligtvis se till att det blir någon säkerhet för att skogen verkligen vårdas såsom skogsvårdsstyrelsen föreskrifver, och motionären har ju också framhållit, att det skulle blifva så genom något slags inskrifningsförfarande. Så vidt jag vet, har man i detta afseende i vårt land endast två vägar att gå: den ena att betrakta det kontrakt, som afslutats mellan skogsvårdsstyrelsen och den enskilde ägaren, såsom en nyttjanderätts- eller såsom ett servitutsaftal, hvilket skulle bekräftas genom inteckning. Men, mina herrar, huru stor säkerhet ligger i detta? Finnes det i egendomen någon föregående penninginteckning, såsom antagligen oftast är fallet, behöfves det ju icke mer än att förste eller blifvande ägaren låter lagsöka sig för räntan på det intecknade kapitalet och vid utmätningssauktionen ropar in fastigheten, så att köpeskillingen faller inom det intecknade be-



loppet, och så är det slut med hela inteckningen för skogskontraktet. Den andra vägen skulle vara något slags inskrifningsförfarande jämförligt med hvad som sker beträffande odlingslånen, d. v. s. att dessa kontrakt med deras förbindelser skulle gå framför alla andra förbindelser. Det är ungefär samma rättsgrund i afseende på odlingslånen. Man anser, att egendomen blir så väsentligt förbättrad, att man icke förnärmar inteckningshafvarnes rätt. Detta är teoretiskt riktigt, men jag tror, att en sådan lagstiftning skulle väcka ganska mycken missbelåtenhet i vårt land. Jag tror, att herrarne litet hvar veta, att hypoteksföreningarna icke äro värst belåtna med odlingslånen företrädesrättighet, i synnerhet om vattenafledningsföretagen icke slagit synnerligen väl ut. Jag har ett mycket drastiskt exempel härför från mitt län.

*Om bestämmelser i syfte att betrygga en ordnad skogshushållning å viss enskild mark.*  
(Forts.)

Här äro således mycket viktiga och tungt vägande skäl mot den anordning, som motionären föreslagit. Men utskottet har äfven ett annat skäl, och det är, att utskottet ansett den bästa och säkraste vägen att gå fram vara, såsom Riksdagen har antydt genom sina skrivelser år 1904, genom att bilda gemensamhetsskogar. Riksdagen har ju begärt hos Kungl. Maj:t ett förslag i sådan riktning, och utskottet har ansett önskvärdt att, då sådant icke kan anses redan nu i lag medgifvet, i lagstiftningen måtte inflyta, att skogsvårdsstyrelse skulle kunna få inköpa skogsmarker till gemensamhetsskogar för landstingsområdet för att göra dem skogbärande.

Jag har förut nämnt, att benägenheten hos enskilde att upplåta sin jord endast till nyttjande och icke till salu icke synes vara synnerligen stor, men jag kan återigen, åtminstone enligt min erfarenhet, med bestämdhet påstå, att befolkningen i vårt land med synnerlig tillfredsställelse hälsat inköpet af skogsmarker, som därigenom göras till allmänningsskogar. Jag har under min långa landshöfdingetid å kronans vägnar fått afsluta köp af kalhuggna skogsmarker till sammanlagdt belopp af omkring 1,200,000 kronor, och öfver allt, där sådana köp skett, hafva de hälsats af befolkningen med största tillfredsställelse, emedan man däri ansett sig hafva en säkerhet för att, huru än de enskilde behandla sina skogar, finnes det alltid i dessa trakter tillgång till timmer och ved. Och det är mångfaldiga gånger, som det gjorts framställningar till mig, om jag icke skulle kunna utverka, att äfven i andra orter sådana inköp skedde. Jag har en och annan gång officiellt eller under hand gjort framställning hos chefen för domänstyrelsen om sådana köp; och när sådant köp icke kommit till stånd, har det berott därpå, att köpevillkoren icke varit acceptabla för domänstyrelsen eller att man icke funnit skogsmarken vara lämplig för detta ändamål. Skulle man nu slå in på den vägen, att skogsvårdsstyrelserna skulle använda allt hvad de hade disponibelt på det sätt motionären föreslagit, kommer man att afleda dem från den verksamhet utskottet har ansett vara den bästa, säkraste och lämpligaste för att vinna det mål, som vi alla lifligt önska vinna,

nämligen att göra så mycket mark som möjligt i vårt älskade fosterland skogbärande. Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Efter härmed slutad öfverläggning gjordes i enlighet med där- under framställda yrkanden propositioner, först på bifall till hvad utskottet i förevarande utlåtande hemställt samt vidare därpå att kammaren, med afslag å utskottets hemställan, skulle bifalla den i ämnet väckta motionen; och förklarades den förra propositionen, hvilken förnyades, vara med öfvervägande ja besvarad.

*Om utfärdande af nytt apotekarreglemente.* Föredrogs ånyo Första Kammarens tillfälliga utskotts den 10 och 13 innevarande mars bordlagda utlåtande, n:o 1, i anledning af väckt motion angående skrifvelse till Kungl. Maj:t om utfärdande af nytt apotekarreglemente.

Uti en inom Andra Kammaren väckt motion, n:o 2, hade herr *R. A. Wawrinsky* i Saltsjöbaden föreslagit, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes snarast möjligt låta utarbета och till efterrättelse kungöra ett nytt apotekarreglemente.

Sedan Andra Kammarens andra tillfälliga utskott, till hvilket motionen blifvit hänskjuten, i anledning af densamma afgifvit utlåtande samt Andra Kammaren, med godkännande af utskottets hemställan, för sin del beslutit, att Riksdagen i skrifvelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, att Kungl. Maj:t snarast möjligt täcktes låta utarbета och till efterrättelse kungöra ett nytt apotekarreglemente, hade detta beslut delgifvits Första Kammaren, hvilken hänvisat ärendet till behandling af sitt andra tillfälliga utskott; och hade sistnämnda utskott, med åberopande af de utaf Andra Kammarens utskott anförda omständigheter och skäl, i nu föredragna utlåtande funnit sig böra hemställa, att Första Kammaren behagade biträda Andra Kammarens beslut.

Herr Cavalli: Jag är verkligen ledsen att behöfva upptaga kammarens tid så sent på dagen, men den fråga, som nu föreligger, är för mig en principfråga.

Jag har mer än en gång haft tillfälle framhålla för kammaren, hurusom benägenheten i Riksdagen att taga initiativ i allehanda frågor, som icke tillhöra Riksdagens maktområde, alltmer utbreder sig. Jag tror för min del — och jag har vid ett tillfälle motiverat den uppfattningen — att det vore lyckligare, om i dylika frågor initiativet komme från rätt håll. Jag föranledes nu till detta uttalande af det egendomliga förhållandet, att den högt aktade motionären, hvilken såsom vi veta är medicinalråd och ledamot i medicinalstyrelsen, i egenskap af riksdagsman väckt en motion, som gäller medicinalstyrelsen. Jag har tillåtit mig säga detta

enskildt till den ärade motionären, så det är icke någon ogrannlagenhet mot honom att yttra hvad jag här sagt.

Jag föreställer mig såsom sannolikt, och det gifver äfven betänkan det vid handen, att ett nytt apotekarereglemente kan vara behöfligt, men skall man behöfva gå genom Riksdagen för att komma dit? Det är min vördsamma fråga. Jag anser mig icke böra motarbeta saken. Motionären har åtminstone gjort det sannolikt för mig under den stund jag talade med honom, att ett nytt dylikt reglemente kunde behöfvas, men för min del vill jag uttala den förhoppningen, att det icke måtte blifva en kommitté, som skall bereda frågan. Detta skulle komma att medföra kostnader, utan att man vet, om något resultat vinnes. Det vore rätt egendomligt, om Riksdagen skulle skrifva i saken, då utskottet har öppet sagt, att Riksdagen skulle hos Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t snarast möjligt täcktes låta utarbета och till efterrättelse kungöra ett nytt apotekarereglemente, och Riksdagen har således icke någon beslutanderätt i saken eller rätt att ens blifva hörd i frågan. Därför vill jag stryka under, att jag har icke något emot själfva saken, men jag är principiell motståndare mot den föreslagna skrifvelsen. Jag gör mig icke någon som helst förhoppning att vinna bifall till mitt yrkande, men jag hemställer dock vördsamt om afslag å föreliggande utskottsutlåtande.

*Om utfördande af nytt apotekarereglemente.*  
(Fort.)

Herr Jonsson: Om den saken kan det nog vara delade meningar, huruvida icke Riksdagen ibland onödigtvis skrifer till Kungl. Maj:t, och det kan icke nekas, att Andra Kammaren har tillräckligt stor benägenhet att göra detta. Men utskottet har funnit frågan behjärtansvärd och tyckte, att det var ett egendomligt reglemente, som börjar med paragraf 9 i stället för med paragraf 1. Åtskilliga andra egendomligheter finnas äfven i samma reglemente, och man ansåg sig icke gärna kunna afstyrka kammaren att biträda Andra Kammarens beslut, när det verkligen synes finnas skäl för att ett nytt reglemente bör komma till stånd.

Att sätta till en kommitté för en sådan sak borde väl vara alldeles öfverflödigt. Ur den synpunkten tror jag icke att ett bifall till utskottets hemställan kan vara farligt. Jag tror därför, att kammaren mycket väl kan bifalla densamma och biträda Andra Kammarens beslut.

Herr Cavalli: Jag ber om öfverseende — blott ett par ord.

Jag har den bestämda öfvertygelsen att, hvad kammaren i denna fråga än beslutar, vare sig skrifvelse till Kungl. Maj:t eller icke, är det klart, att uppmärksamheten nu är fästad på saken, och att medicinalstyrelsen icke kan underlåta att taga saken i öfvervägande, huru det än går i Riksdagen.

Sedan öfverläggningen förklarats härmed afslutad, gjorde herr

Om utfärdande  
af nytt apote-  
karereglemente.  
(Forts.)

talmannen jämlikt de yrkanden, som därunder förekommit, propositioner, först på bifall till hvad utskottet i förevarande utlåtande hemställt samt vidare på afslag därå, och förklarade sig finna den förra propositionen, hvilken förnyades, vara med öfvervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller hvad Första Kammarens tillfälliga utskott hemställt i sitt utlåtande n:o 1, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslås utskottets hemställan.

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

Ja — 27;

Nej — 39.

Vid förnyad föredragning af Första Kammarens tillfälliga utskotts den 10 och 13 i denna månad bordlagda utlåtande, n:o 2, i anledning af väckt motion angående skrifvelse till Konungen med begäran om utfärdande af nytt reglemente för barnmorskor, biföll kammaren hvad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades herr *Sandqvist* från och med den 12 till och med den 31 innevarande månad.

Justerades sex protokollsutdrag för denna dag.

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

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

---

Kammaren åtskildes kl. 4,42 e. m.

In fidem

A. v. *Krusenstjerna.*

---