

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1907. Andra Kammaren. N:o 68.

Söndagen den 26 maj.

Kl. 7 e. m.

§ 1.

Upplästes ett till kammaren inkommet, så lydande läkarbetyg:

Att ledamoten af Riksdagens Andra Kammare, borgmästaren B. Lindgren på grund af sjukdom (sviter af influensa) är förhindrad att deltaga i riksdagsarbetet, intygar

Stockholm den 25 maj 1907.

Israel Hedenius,
Med. d:r, leg. läkare.

§ 2.

Föredrogs, men bordlades åter statsutskottets utlåtande n:o 170.

§ 3.

Vidare föredrogs och lades till handlingarna statsutskottets memorial, n:o 171, i anledning af kamrarnas skiljaktiga beslut i anledning af Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under punkt 101 af åttonde hufvudtiteln gjorda framställning om anordnande af ett nytt folkskoleseminarium jämte en i ämnet väckt motion.

§ 4.

Statsutskottets memorial, n:o 172, i anledning af kamrarnas skiljaktiga beslut i frågor rörande anslag under riksdagens tionde hufvudtitel, föredrogs därpå.

Punkten 1:o).

Lades till handlingarna.

Punkterna 2:o) och 3:o).

De föreslagna voteringspropositionerna godkändes.

Punkten 4:o).

Lades till handlingarna.

§ 5.

Föredrogs men blefvo åter bordlagda statsutskottets utlåtanden n:is 173, 174, 175, 176, 177 och 178.

§ 6.

Vid föredragning af sammansatta stats- och bevillningsutskottets memorial, n:o 16, med hemställan om anvisande af ersättning åt sammansatta stats- och bevillningsutskottets sekreterare m. m., blef utskottets hemställan af kammaren bifallen.

§ 7.

Härefter föredrogs sammansatta stats- och bevillningsutskottets memorial, n:o 17, i anledning af kamrarnas skiljaktiga beslut rörande sammansatta stats- och bevillningsutskottets utlåtande n:o 11 i fråga om ersättning åt vissa gästgivare.

Punkten 1:o).

Den föreslagna voteringspropositionen godkändes.

Punkten 2:o).

Utskottets hemställan bifölls.

§ 8.

Till afgörande förelåg härefter statsutskottets utlåtande, n:o 149, i anledning af ej mindre Kungl. Maj:ts proposition angående anslag dels för ytterligare undersökningar angående den s. k. inlandsbanan, dels ock för byggnad af statsbana från Östersund till Ströms vattudal, än äfven i ämnet väckta motioner.

I en den 19 nästlidne april till Riksdagen aflåten proposition hade Kungl. Maj:t, under åberopande af propositionen bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen

dels att för verkställande af ytterligare undersökningar angående inlandsbanan på extra stat för 1908 bevilja 83,000 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1907 af tillgängliga medel utanordna hela detta belopp,

*Angående
den s. k. in-
landsbanan.*

dels ock att, under förbehåll att uti statrådsprotokollet angifna villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttoges, besluta anläggning af statsbana från Östersund till Ströms vattendal (Ulriksfors) jämte bispår från Ulriksfors till Strömsund för en beräknad kostnad af 10,900,000 kronor samt häraf för år 1908 anvisa 2,000,000 kronor att utgå från riksgäldskontoret, med rätt för Kungl. Maj:t att under år 1907 låta utaf detta belopp förskottsvis af tillgängliga medel utanordna 500,000 kronor.

Berörda belopp 83,000 kronor var afsedt att användas till följande ändamål:

till definitiv undersökning af en linje från Gubbträsk norr om Ume älf öfver Afvaviken, Kikkejaure och Jäknajaure till Kadnejaure jämte en sträckning mellan Jäknajaure och Plassakårtje	kr. 33,000: —
till definitiv undersökning af en linje Suoppatjaure—Näsberg	» 8,000: —
till okulära undersökningar af en linje öfver Storholmen i öfre ändan af Volgsjön inom Vilhelmina socken.....	» 1,000: —
till okulära undersökningar af vissa sträckningar inom Härjedalen och södra delen af Jämtland	» 3,000: —
till fortsatta utredningar, huruvida för de västra delarna af Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län samt delar af Bohuslän och Dalsland behovet af kommunikationer skulle kunna tillgodoses genom anläggning af bibanor	» 38,000: —

Summa kr. 83,000: —

I anledning af Kungl. Maj:ts ifrågavarande framställning hade följande motioner blifvit väckta:

n:o 77 i Första Kammaren af herr *A. Bergström* m. fl. och n:o 273 i Andra Kammaren af herr *J. E. Biesert* m. fl., i hvilka motioner yrkats, att Riksdagen måtte bifalla hvad Kungl. Maj:t föreslagit i förevarande proposition beträffande anslag för ytterligare undersökningar angående inlandsbanan, men däremot på af motionärerna anförda skäl förklara sig icke för närvarande kunna bifalla hvad Kungl. Maj:t i samma proposition föreslagit beträffande anslag till påbörjande af en statsbana från Östersund till Ströms vattendal;

n:o 276 i Andra Kammaren af herr *A. Jonsson* i Lycksele, med hemställan, att Riksdagen måtte för verkställande af ytterligare undersökningar angående inlandsbanan, hvilka undersökningar jämväl borde omfatta anläggningen af en bibana från lämplig punkt å norra stambanan öfver Lycksele kyrkoby till lämplig punkt å inlandsbanan, på extra stat för år 1908 bevilja 103,000 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1907 af tillgängliga medel utanordna hela detta belopp;

Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)

Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)

n:o 278 i Andra Kammaren af herr *L. J. Carlsson* i Malmberget, i hvilken motion yrkats, att det i Kungl. Maj:ts proposition n:o 162 äskade anslaget af 8,000 kronor för undersökning af en linje Suoppatjaure—Näsberg icke måtte af Riksdagen bifallas;

samt n:o 80 i Första Kammaren af herr *H. E. Montgomery*, hvilken föreslagit, att Riksdagen måtte, för verkställande af ytterligare undersökningar angående inlandsbanan m. m. i öfverensstämmelse med hvad af motionären anförts, på extra stat för år 1908 bevilja utöfver det af regeringen begärda anslag af 83,000 kronor ytterligare 17,000 kronor, eller inalles 100,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1907 af tillgängliga medel utanordna hela detta belopp.

I förevarande ämne hade jämväl i början af Riksdagen inom Andra Kammaren väckts en motion, n:o 142, hvaruti herr *P. Zimdahl* hemställt, att Riksdagen måtte ingå till Kungl. Maj:t med underdånig begäran att i den uti trontalet utlofvade nådiga proposition till årets Riksdag rörande inlandsbanans byggnad och riktning äska, att byggandet däraf ordnades så, att först dess norra del mellan Östersund och Gellivarebanan påskyndades med all kraft från båda nämnda punkter och fullbordades före byggandet af dess sydliga sträckning, samt att banan gäfves sådan riktning, som för landets utveckling och förkofvan blefve den bästa, och att sidobana utlades, där möjligen strategisk synpunkt så påfordrade.

Utskottet hemställde:

a) att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts därom framställda förslag och med afslag å ofvan omförmälda af herrar Carlsson i Malmberget, Jonsson i Lycksele och Montgomery väckta motioner, måtte för verkställande af ytterligare undersökningar angående inlandsbanan på extra stat för år 1908 bevilja 83,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1907 af tillgängliga medel utanordna hela detta belopp;

b) att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med afslag å hvad i de af herr Bergström m. fl. och herr Biesert m. fl. väckta motionerna härom yrkats, måtte under förbehåll att uti statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 19 april 1907 angifna villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark med mera iakttoges, besluta anläggning af en statsbana från Östersund till Ströms vattudal (Ulriksfors) jämte bispår från Ulriksfors till Strömsund för en beräknad kostnad af 10,900,000 kronor samt häraf för år 1908 anvisa 2,000,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att under år 1907 låta utaf detta belopp förskottsvis af tillgängliga medel utanordna 500,000 kronor; samt

c) att herr Zimdahls ofvan omförmälda motion icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Reservationer hade emellertid afgifvits af herrar *G. Olsén, Eriksson* i Bäck, *Ström* och *Ödman*, hvilka ansett, att utskottet bort i enlighet med de af herr *Bergström* m. fl. och herr *Biesert* m. fl. väckta motionerna hemställa, att Riksdagen måtte bifalla hvad Kungl. Maj:t i förevarande proposition föreslagit beträffande anslag för ytterligare undersökningar angående inlandsbanan, men däremot förklara sig icke för närvarande kunna bifalla hvad Kungl. Maj:t i samma proposition föreslagit beträffande anslag till påbörjande af en statsbana från Östersund till Ströms vattendal; samt af friherre *J. Gripenstedt* och grefve *C. O. Taube* mot vissa delar af utskottets motivering.

Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)

Sedan *mom. a)* föredragits, begärdes ordet af

Herr vice talmannen, som yttrade: Herr talman! Beträffande utskottets hemställan har jag icke annat yrkande att göra än om bifall till densamma. Hvad åter angår motiveringen, har Första Kammaren gjort en ändring just i den del af densamma, som hänför sig till nu föredragna *mom. a)* Om utskottets hemställan i *mom. a)* skulle blifva Riksdagens beslut, så är det ju också nödvändigt, att därmed följer en motivering, som skall ingå i skrifvelsen till Kungl. Maj:t. Godkänner nu kammaren motiveringen, sådan den föreslagits af utskottet på sid. 28, få vi kanske ingen motivering med i skrifvelsen, därför att, som jag redan nämnt, Första Kammaren har ändrat denna del af motiveringen. Då skillnaden i innehåll mellan utskottets motivering och den motivering Första Kammaren har tagit icke är så väsentlig och i hvarje fall icke har någon större betydelse, hemställer jag, att kammaren ville besluta att äfven för sin del ogilla den del af utskottets motivering, som jag nu går att närmare redogöra för, och i stället taga in ett annat stycke, som svarar mot den motivering, Första Kammaren i går antog.

Utskottets motivering på sid. 28 börjar så:

»De ytterligare undersökningar angående inlandsbanan, för hvilkas utförande Kungl. Maj:t nu af Riksdagen äskat ett anslag af 83,000 kronor, synas utskottet i allmänhet väl motiverade. Beträffande en af de sålunda föreslagna undersökningarna, nämligen den som afser banans framdragande från Suoppatjaure till den vid Gellivarebanan sydost om Gellivare belägna Näsbergs hållplats, torde man dock hafva skäl att hysa stora betänkligheter.»

Så långt öfverensstämmer utskottets motivering med den af Första Kammaren antagna. Men sedermera har Första Kammaren strukit den del af motiveringen, som börjar med orden »chefer för generalstaben» och slutar med det å fjärde raden nedifrån i samma stycke förekommande ordet »intagits» samt i stället infört följande: »I sin i ämnet väckta motion har herr Carlsson i Malmberget, enär den sålunda ifrågasatta sträckningen för

*Angående
den s. k. in-
landsbanan.*

(Forts.)

inlandsbanan måste anses vara ur statsekonomisk synpunkt mindre tillfredsställande, yrkat, att medel för berörda undersökning icke skulle af Riksdagen beviljas. Riksdagen, som delar motionärens tvifvel om lämpligheten af banans framdragande i omnämnda riktning, har dock icke, etc. (lika med utskottet).

Jag ber alltså, herr talman, att få yrka, att i utskottets motivering vidtages den ändring, som jag nu tillåtit mig föreslå.

Vidare anförde

Herr Carlsson i Malmberget: Herr talman! Jag vill först begagna tillfället att till statsutskottet framföra min tacksamhet för den välvilliga och enligt min uppfattning vidsynta behandling, som kommit den af mig i denna punkt väckta motionen till del. Jag har förut dels vid remissen och dels i min nysnämnda motion tillåtit mig påpeka en hel del skäl, som jag för min del anser tala mot att Riksdagen skulle bevilja medel för att undersöka en alternativ linje från Suoppatjaure till Näsberg, såsom Kungl. Maj:t föreslagit. Jag vill därför nu ej upprepa dessa skäl, helst som jag haft nöjet finna, att statsutskottet ställt sig på samma ståndpunkt och gillat dem. Jag har i nämnda motion yrkat, att de 8,000 kronor, som begäras för undersökning af denna linje, icke skulle af Riksdagen beviljas. Utskottet, som är enigt med mig om att linjen icke bör undersökas, har dock uttalat den förmodan, att ifrågavarande belopp torde komma att blifva till nytta för andra med utredningen förenade behof, och då jag, herr talman, gärna kan instämma med utskottet i denna förmodan, skall icke heller jag tillåta mig att yrka afslag å framställningen om beviljandet af nämnda medel, hvilka dock, såsom nämndt, böra användas för något annat ändamål än det i Kungl. Maj:ts proposition afsedda.

Nu har herr vice talmannen föreslagit en förändrad lydelse af den motivering, som innehåller ett besvarande af min motion. Med afseende å detta ändringsförslag får jag för min del uttala den uppfattningen, att jag finner, att utskottets ursprungliga motivering är vida bättre än den, som här föreslagits och af Första Kammaren antagits. Jag anser nämligen, att utskottets motivering mera klart och allsidigt framhåller skälen, än som sker i det gjorda ändringsförslaget. Men då jag nu vet, att Första Kammaren redan godkänt den affattning af motiveringen, som föreslagits af vice talmannen, och då jag vet, att det är nödvändigt att kamrarne förena sig om en lika lydelse, skall jag för min del icke heller motsätta mig den nya affattningen, alldenstund båda formuleringarne i sak innehålla detsamma och det endast är en del af motiveringen, som utelutes, nämligen den del som handlar om generalstabens. Jag skall då endast med afseende å generalstabens hållning i inlandsbanefrågan tillägga, att

den kungliga propositionen på många ställen vittnar om huru vacklande den har varit. Jag tillät mig äfven vid remissen peka på samma sak, och har framhållit den jämväl i min motion, hvadan detta förhållande är tillräckligt tydligt angifvet i Riksdagens handlingar, oaktadt det nu strykes ur statsutskottets motivering, som annars skulle hafva innehållit ett upprepande af samma sak. Jag kan, såsom en ytterligare illustration därtill endast påpeka det förhållandet, att generalstabschefen i Första Kammarerna yrkade afslag å hela inlandsbanan. Jag anser, att däraf tydligt framgår, att Riksdagen, då den fattar sitt beslut i inlandsbanefrågan, icke alltför mycket behöfver följa generalstaben i dess irrfärder mellan olika ståndpunkter och uttalanden.

Då det syfte, som jag med min motion afsett att vinna, nämligen att linjen Suoppatjaure—Näsberg icke skall undersökas, blir tillgodosedt äfven genom den förändrade motivering, som här föreslagits, skall jag, efter detta klagörande af min uppfattning angående dels utskottets förslag och dels den förändrade lydelsen af motiveringen, nu, herr talman, ur enkelhetens synpunkt endast yrka bifall dels till det framställda ändringsförslaget med afseende å motiveringen och dels i öfrigt till hvad utskottet under punkten a) föreslagit.

Herr Jonsson i Lycksele: Herr talman, mina herrar! Det är ju helt naturligt, att jag ej kan känna mig mycket tillfredsställd med statsutskottets utlåtande beträffande min motion. Det tyckes mycket stämma öfverens med ett af en aktad statsutskottsledamot fälldt yttrande, att »då vi i statsutskottet icke vilja bifalla en sak, så skrifva vi en välvillig motivering, men afstyrka». Ja, man kommer ju lättast ifrån saken på detta sätt.

Men jag tror dock, att detta icke har varit det afgörande, utan det afgörande skälet har nog varit, att, som utskottet säger, med anledning af den mycket begränsade tid, som utskottet haft tillfälle ägna dessa mot slutet af Riksdagen framkomna frågor, utskottet icke kunnat bilda sig ett bestämdt omdöme om det faktiska värdet och betydelsen af det uppslag, som gjorts i min motion. Jag beklagar, att sådana stora frågor som denna icke inkommit förrän i slutet af Riksdagen och då skola så hastigt afgöras, att hvarken utskottet eller Riksdagen hinna sätta sig in i desamma. Följden blir då den, att utskottet, såsom här säges, anser det vara klokast att ansluta sig till Kungl. Maj:ts förslag.

Det kunde naturligtvis icke annat än väcka förstämning både hos mig och hos den befolkning, jag har äran representera, att i Kungl. Maj:ts proposition icke föreslagits någon undersökning af huru kommunikationsförhållandena skulle kunna ordnas genom bibanor inom hela sträckningen Östersund—Gällivare, medan nedanför Östersund göras undersökningar för alla möjliga sträckningar. Jag har af befolkningen där uppe dels genom kommu-

*Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)*

*Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)*

nalstämmaprotokoll, dels genom skrivelser från tillsatta kommitteer, dels genom petitioner och dels genom skrivelser från enskilde, på det enträgnaste uppmanats att föra fram saken i Riksdagen. Jag kunde därför ej annat än genom motion söka bringa denna fråga under Riksdagens pröfning.

Hufvudmotivet för inlandsbanans sträckning genom Västerbotten synes hafva varit att kunna draga banan så långt uppåt fjällen som möjligt, oafsedt befolkningens behof af densamma och oafsedt banans ekonomiska bärkraft. Frågan tycks blott varit denna: Huru skola vi komma tillräckligt högt? Åsele kommun har på egen bekostnad låtit undersöka en sträckning mellan Dorotea och Vilhelmina längre nedåt i landet än den af järnvägsstyrelsen föreslagna, i syfte att banan måtte dragas mera inåt skogslandet samt i sådan riktning, att Åsele kommun äfven kunde få någon nytta af densamma. Men detta har af järnvägsstyrelsen afstyrkts, och man föredrager i stället att köra genom obefolkade och dåliga skogsbygder, såvidt jag kan förstå endast för att få banan högre upp mot fjällen.

Men icke nog därmed. Nu hafva kommitterade från Vilhelmina hittat på, att det skulle finnas möjlighet att draga banan ännu ett par mil högre upp, ända upp till foten af ett af de eviga snöfjällen, nämligen Blaikfjället, och genom pastor Dahlstedt gjort framställning därom. Genast har järnvägsstyrelsen varit villig att tillstyrka en undersökning, oaktadt en masspetition i motsatt riktning ingått med anhållan att pastor Dahlstedts framställning måtte lämnas utan afseende. Järnvägsstyrelsen har, som sagdt, förordat undersökningen. Statsutskottet har tillstyrkt bifall till Kungl. Maj:ts framställning, och jag tager för gifvet att det då blir Riksdagens beslut, men för min del tror jag att vi kunnat använda dessa 1,000 kronor på ett bättre sätt.

Den af pastor Dahlstedt m. fl. gjorda anhållan grundar sig på att banan skulle komma i beröring med de kalkberg, som ligga vid Malgomajsjön. Men, mina herrar, hvarken järnvägsstyrelsen eller petitionärerna hafva uttalat någon tanke om hvart denna kalk skall fraktas. Saken är nämligen den, att inom Malgomajsjöns område nog finnas goda utvecklingsmöjligheter för jordbruket, men där är jorden icke kalkfattig, utan den innehåller i sig själf kalk, då vi däremot nedanför den redan föreslagna sträckningen af banan hafva de kalkfattiga trakterna. Dessa få icke någon nytta af att banan drages flera mil ofvanför. Nog är det väl i alla fall bra mycket förståndigare att draga banan i den riktning, att den kan tillföra den kalkfattiga trakten kalk från t. ex. Jämtland.

Två stora skäl synas emellertid hafva varit de afgörande för att banan skulle dragas till de stora sjöarna, nämligen det strategiska och, jag skulle vilja säga, den svenska afundsjukan.

Det strategiska skälet kan jag naturligtvis icke bedöma, men

jag vågar dock hysa en tanke därom, äfven jag, och jag tror ej att det kommer att transporteras några krigsbärar på dessa sjöar i dessa fjälltrakter där uppe, i synnerhet som man måste taga i betraktande att sjöarna ligga frusna halft året.

Hvad det andra skälet angår, kan ingen i högre grad än jag glädjas öfver att något göres för att tillgodose den befolkningskommunikationsbehof, som bor i dessa trakter. Men min glädje blir ej oblandad, då jag erfar, att det viktigaste motivet är ej önskan att tillgodose befolkningens behof, utan att vi skola söka förhindra normmännen att förtjäna något på oss genom handel med gränsbefolkningen. Denna afundsjuke går så långt, att fara är för handen att man tillbakasetter flertalets af lappmarksbefolkningen önsknigar, ty, säga hvad man vill, det stora flertalet af lappmarksbefolkningen är dock boende nedanför den föreslagna sträckningen af inlandsbanan. Här om någonsin anser jag, att mindretalet ej bör få undertrycka flertalet.

Jag har genom min motion visat, hvilket stort behof af bättre kommunikationer föreligger inom Västerbottens lappmark, samt anhållit om undersökning, huruvida detta behof kunde tillgodoses genom en bibana. Jag anser att, innan sträckningen för inlandsbanan fastslås i dessa trakter, det äfven bör undersökas, hvar bibanor böra anläggas, så att man får en fullständig plan öfver det hela.

Jag tror mig i det föregående visat, att med den sträckning af banan, som i föreslagits, befolkningens kommunikationsbehof ej kunna blifva tillgosedda, för att nu icke tala om att statens eget intresse åsidosättes därigenom, ty statens största skogar i dessa trakter ligga nedanför den föreslagna banans sträckning. Jag anser således, att en bibana eller förbindelsebana mellan norra stambanan och inlandsbanan ovillkorligen måste anläggas både i statens eget intresse och på grund af befolkningens trängande behof däraf. Jag tror icke, att det är förenadt med god hushållning, att staten i sina skogar låter värden, uppgående till millioner, ruttna bort endast därför, att den icke anlägger kommunikationsförbindelser, hvarigenom desamma kunna tillgodogöras. Här stifta vi lagar om huru bolag och enskilda skola vårda sina skogar, men huru mycket göra vi för att tillvarataga statens egna intressen, de stora värdena i statens skogar? Skulle mot min förmodan icke någon bibana anses böra anläggas inom Västerbottens lappmark, kan jag ej annat än på det kraftigaste protestera mot den nu föreslagna sträckningen. I så fall blefve den, hvad beträffar Västerbotten, ett riktigt missfoster, som ej kan utvecklas till hvad man tänkt sig. Härför är då ur alla synpunkter nödvändigt, att banan förlägges bra många mil längre nedåt landet.

I det läge, hvori frågan nu ligger, vill jag icke framställa något yrkande, men jag har icke kunnat underlåta att göra dessa

*Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)*

Angående den s. k. inlandsbanan. uttalanden, och jag hoppas att regeringen skall taga denna fråga i allvarligt öfvervägande och vidtaga för dess utredning lämpliga åtgärder.

(Forts.)

Herr Elowson: Herr talman! Jag skall be att få återkomma till frågan om sammanknytningspunkter mellan inlandsbanan och Gellivarebanan. Denna fråga är enligt min åsikt af utomordentligt stor betydelse i ekonomiskt hänseende. Det synes mig, som om det vore alla skäl att låta sammanknytningspunkten förläggas så att säga i centrum af malmfyndigheterna i Norrbotten. Detta centrum torde vara att finna i närheten af eller i själfva Gellivare. Jag föreställer mig, att omkring detta centrum förr eller senare kommer att uppväxa ett järnvägsnät med linjer från kringliggande fyndorter och att hufvudmassan af godset skall gå från denna anknätningspunkt åt söder, liksom det gods, som kommer söderifrån, skall gå till nämnda anknätningspunkt. Således är det från de ekonomiska intressenas synpunkt af stor vikt, att banan går så kort väg som möjligt upp i de nordligaste delarna i landet, just där banan skall anknäta sig till Gellivare. En afvikning söderut åt hållplatsen Näsberg skulle förlänga transporten, och detta skulle för all framtid öka trafikkostnaderna.

Nu inser jag mycket väl, hvarför man ifrågasatt att underöka en bana till Näsberg. Detta skulle ske af strategiska skäl. Här föreligger emellertid ett fall, då de strategiska synpunkterna icke få förrycka de ekonomiska. De sistnämnda måste tvärtom bibehållas i sin klarhet och renhet, så att de icke lida någon skada, ty detta komme i framtiden att hämma sig. Ser jag åter på de rent strategiska synpunkterna, så tror jag att en anknätning vid hållplatsen Näsberg endast är en halfmesyra. Jag tror, att man af strategiska och kanske äfven af ekonomiska skäl i framtiden bör anlägga en sammanbindningsbana emellan den blifvande inlandsbanan och den nuvarande norra stambanan. Sedan inlandsbanan passerat Skellefte och Pite älfvar, torde man från någon lämplig punkt kunna, just af militära skäl leda en bana fram till trakten af Boden. Den kunde då slutligen grenas sig i närheten af Boden, så att en linje träffade norra stambanan strax söder om fästningen, en annan — midtlinjen — ginge rätt på fästningens område och slutligen en nordlig gren framdroges till Gellivarebanan. Jag betviflar emellertid, att man då behöfde gå ända upp till Näsberg med denna sammanbindningslinje.

Jag skulle därför vilja lägga Kungl. Maj:t synnerligen på hjärtat, att de ekonomiska intressen, som äro förknippade med den blifvande inlandsbanan, i dessa nordliga trakter icke på något sätt skadas af de strategiska synpunkterna, utan att dessa tillgodoses för sig på ett själfständigt sätt, och på ett sätt som är mycket bättre. Detta kostar visserligen något, men jag är öfvertygad att det i

längden blir billigare att särskildt tillgodose dessa strategiska synpunkter än att låta dem skada de ekonomiska intressena.

Jag skall emellertid, herr talman, icke göra något yrkande, men jag har velat uttala, att man af strategiska skäl icke bör skada de ekonomiska intressena.

Öfverläggningen var härmed slutad. Herr talmannen gaf proposition dels på bifall till utskottets hemställan med godkännande af den utaf utskottet anförda motiveringen och dels på bifall till utskottets hemställan med den ändring i motiveringen, som under öfverläggningen föreslagits af herr vice talmannen; och blef därvid den senare propositionen af kammaren godkänd.

Efter föredragning härupå af *mom. b)* lämnades på begäran ordet till

Herr Biesert: Herr talman, mina herrar! Då ett enskildt större industriellt företag har för afsikt att bestämma sig för en stor och för dess verksamhet betydelsefull utvidgning, tror jag väl knappast, att det finnes någon i denna kammare, som kan tänka sig ett sådant fall, som att företagets styrelse skulle underlåta att, innan styrelsen för bolagsstämman framlägger sitt förslag, hafva på vederbörligt sätt utredt frågan, så att den kan framlägga en fullständig plan för hela utvidgningen af verksamheten, belysa hvad denna utvidgning betyder för bolaget, hvilka kostnader bolaget måste ikläda sig och hvilka förändringar i dess verksamhet öfver hufvud taget sammanhänga med den föreslagna utvidgningen och förändringen. Det kan väl hända, att styrelsen finner lämpligt att föreslå, att man börjar utvidgningen till någon liten del, men jag tror icke, att styrelsen skulle våga att för bolagsstämman framlägga förslag till en sådan liten begynnelse af utvidgningen utan att på samma gång för bolagsstämman fullt klargöra och tydligt planlägga företaget i hela dess vidd.

Nu är det, som vi alla veta, ett sedan länge närdt önskemål, att statens industriella inrättningar såvidt möjligt och således äfven i detta fall böra taga exempel af den enskilda industriella verksamheten. Jag erkänner villigt och gärna, att för staten härvidlag många gånger finnas stora svårigheter att öfvervinna, svårigheter, som kanske den enskilda företagsamheten icke behöfver vidkännas. Men i allmänhet bör man, åtminstone synes det mig så, kunna hålla på den regel, som den enskilde här följer, och jag tror, att vi i den nu föreliggande frågan hafva ett fall, i hvilket man bör hafva rättighet att fordra, att från början framlägges en fullständig plan för hela den stora inlandsbanan och sättet för dess byggande, fullständiga beräkningar öfver kostnaderna, beräkningar öfver inkomsterna, förslag om i

*Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)*

Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)

hvilken ordning banan bör byggas, hvilka delar däraf först skola tagas i arbete, beräkning af den trafik, som kan väntas komma till stånd å banan.

Nu har detta icke skett. Någon sådan utredning, någon sådan plan föreligger icke för Riksdagen, då den går att fatta beslut om Kungl. Maj:ts förslag. Jag vill visst icke klandra Kungl. Maj:t, att en sådan utredning icke föreligger, ty en dylik utredning har Kungl. Maj:t icke kunnat framlägga, därför att tiden därtill ännu icke är inne. Men det synes mig under sådana förhållanden, som om det dock varit viktigast, att den fråga, som Kungl. Maj:t nu bragt å bane, icke framkommit i år, utan först då förslaget i dess helhet kunnat framläggas för Riksdagen och då regeringen i tydliga och klara ord kunnat säga sin egen åsikt om hela företaget, huruvida det öfver hufvud bör komma till stånd, huruvida det bjuder oss sådana fördelar, att vi böra underkasta oss de stora uppoffringar, som äro förknippade med detsamma, samt angående planläggningen af det hela. Nu har, som sagdt var, detta icke skett.

Jag skall nu först och främst fästa mig vid några uttryck i departementschefens yttrande till statsrådsprotokollet. Efter att ha talat om de stora kostnader, som utredningen och undersökningen af inlandsbanan hittills ha orsakat och fortfarande komma att orsaka, säger departementschefen: »Det lärer få anses välbetänkt, att vid en anläggning, som för sitt utförande torde kräfva en kostnad af närmare 150 miljoner kronor, icke eftersätta något, som kan lända till utredning om företaget. Af den af järnvägsstyrelsen lämnade redogörelsen torde framgå, att undersökningarna ännu icke hunnit så långt, att man kan bilda sig ett säkert omdöme i frågan.»

Enligt min mening är detta uttalande fullkomligt riktigt. Men departementschefen kommer till ett annat slut, än jag på grund af detta uttalande kan anse lämpligt. Och jag skall be att till en början få något litet uppehålla mig vid detta. Det finnes två skäl, hvarför departementschefen, såvidt jag kan se af statsrådsprotokollet, förordat, att man börjar med byggandet af den nu föreslagna linjen mellan Östersund och Ulriksfors. Han redogör något, om också i största korthet, för de olika linjer i dessa trakter, som järnvägsstyrelsen har undersökt, och han har därvid fäst sig särskildt vid linjen öfver Brunflo, som ligger sydost om Östersund, hvarom han säger: »Då det emellertid torde böra uppställas såsom ett önskemål af största vikt, att en inlandsbana i denna trakt omedelbart berör Jämtlands största affärscentrum Östersund, synes mig den af järnvägsstyrelsen här förordade sträckning öfver Östersund vara den bästa.»

Ja, det beror ju helt och hållet på, hvilken uppgift man anser, att en sådan inlandsbana i främsta rummet bör ha, om man skall kunna godkänna ett sådant uttalande, som det af mig

upplästa. Jag vill fästa kammarens uppmärksamhet på ett tämligen analogt fall. Då Bergslagsbanan på 1870-talet byggdes, ansågs det vara dess hufvuduppgift att förbinda den industridkande Bergslagen med vår förnämsta exporthamn vid västkusten, Göteborg. Men Bergslagsbanan blef, efter förutgångna undersökningar om dess olika sträckningar genom Värmland, icke dragen till Karlstad, som dock är residensstad och Värmlands största och viktigaste affärscentrum, utan den drogs i stället litet väster därom, som vi veta, till Kil, och detta af det skäl, att Göteborg skulle få den bästa och billigaste förbindelsen med sitt viktigaste uppland.

Nu synes det mig, att, om man har den uppfattningen om ändamålet med inlandsbanan, att den skall blifva en stor genomfartsbana, som kan sätta det mellersta och södra Sverige i så god och billig förbindelse som möjligt med öfre Norrland och dess rikedomar i malm och skogar, allenast den omständigheten, att Östersund är Jämtlands lifligaste stad och största affärscentrum, icke kan, åtminstone för mig, vara afgörande, då det gäller att bestämma banans riktning.

Utom detta skäl anför departementschefen vidare: »Hvad som emellertid ytterligare föranleder mig att föreslå byggande af denna bana, innan ännu undersökningarna om inlandsbanan i öfrigt bragts till slut, är, att en bana Östersund—Ströms vattendal såsom lokalbana för dessa orter skulle fylla ett länge känt stort behof och att denna bana har goda förutsättningar för en lönande trafik, äfven om man endast tager hänsyn till banans eget trafikområde.»

Nu ställer sig saken för mig på det sätt, att jag icke är säker på, att den af Kungl. Maj:t föreslagna riktningen inom denna del af Jämtland, nämligen Östersund—Ulriksfors, är den lämpligaste, utan man kan tänka sig, att en ytterligare undersökning såväl ofvanför den nu föreslagna sträckningen som nedanför densamma skulle gifva vid handen önskvärdheten af en ändring i denna sträckning, så att t. ex. icke Östersund skulle bli den punkt på stambanan, där den nya banan borde skära densamma. Härmed vill jag dock icke ha sagdt, att det icke mycket väl kan hända, att en sådan järnväg som den nu föreslagna har sitt fulla berättigande såsom lokalbana och att den såsom sådan af de grunder, som departementschefen framhållit, nämligen att det finnes ett länge känt behof af en dylik bana, har förutsättningar i och för sig att kunna skapa en lönande trafik. Men då vill jag likväl hemställa: är det förenligt med god ekonomisk järnvägspolitik att för en lokalbana, som i alla fall enligt järnvägsstyrelsens beräkningar icke skulle lämna mer än i bästa fall 9 kronor 10 öre per dag och bankilometer i trafikinkomster, använda ett sådant byggnadssätt, som här är föreslaget med den tunga öfverbyggnad, de ringa lutningsförhållanden och

*Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)*

Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)

svaga kurvor, som här ifrågasättas med afseende å denna bana? Själffallet är, att alla dessa saker, den tunga öfverbyggnadsn, de ringa lutningsförhållandena och de svaga kurvorna, medföra betydligt mera kostnader, än om man använder en lättare öfverbyggnad, större lutningar och starkare kurvor. Hvad våra lokalbanor i allmänhet beträffar, ha de helt andra lutningsförhållanden, än hvad här föresligits, kurvorna äro betydligt starkare och öfverbyggnaden är vida lättare. Och detta har gjort, att många af lokalbanorna bära sig utmärkt bra, i det de icke allenast betala trafik kostnaderna, utan äfven lämna skälig ränta på däri nedlagda penningar och medel till amortering af de lån, som blifvit upptagna för vederbörande banas byggande.

Jag anser för min del således, att departementschefen icke varit fullt lycklig i sin motivering till det förslag, som regeringen har kommit med, nämligen att redan nu, innan regeringen, såvidt man har sig bekant åtminstone, varit i tillfälle att bilda sig ett eget omdöme om järnvägsföretaget i dess helhet, föreslå Riksdagen att bygga denna banbit.

Hvad själfva utredningen beträffar, så skulle jag för min del ha varit synnerligen tacksam att få höra något från regeringen, huru den har tänkt sig trafiken ordnad på en sådan järnväg som den stora inlandsbanan. Det är af utomordentligt stor betydelse, huru tarifferna på en sådan järnväg blifva ordnade. Litet hvar veta vi, att i Amerika, där en betydande trafik äger rum på den järnväg, som står i den stora järn- och stålindustriens tjänst, tarifferna å denna järnväg dels på grund af banans byggnad, dels på grund af dess skötsel och dels på grund af den beförade godsmängden ha kunnat sättas så lågt, att vi falla i förvåning, minst sagdt, då vi höra tariffsiffrorna därifrån nämnas.

Nu har jag vid mina små privata undersökningar och samtal med sakkunniga personer rörande dessa förhållanden fått den uppfattningen, att det här i landet icke borde vara så omöjligt att bestämma tarifferna för denna bana på sådant sätt, att det skulle löna sig äfven för mellersta Sveriges bergslag att få malm eller i alla händelser tackjärn från de nordligare trakterna. Men om den saken får man ingen upplysning i den kungliga propositionen. Man vet icke, huru regeringen ställer sig till den frågan, man vet icke, huru tariffberäkningen i detta afseende kommer att te sig.

Vidare är det en annan sak, om hvilken jag gärna skulle ha velat höra regeringens åsikt, innan jag för min del känner mig benägen att fatta beslut i frågan. Och det är beträffande den ordning, i hvilken inlandsbanan skulle byggas. På inlandsbanan, åtminstone med de konturer, i hvilka den hittills framträd, ställas olika kraf. Där föreligga strategiska kraf, ekonomiska kraf och lokala kraf, och alla dessa olika kraf framträda

naturligtvis i afseende å banans olika delar med olika styrka. Jag skulle därför gärna ha sett, att det varit möjligt för oss att studera och granska en plan för byggnaden, för att vi måtte få klart för oss, i hvilken ordning banan bör byggas och det bästa resultat må kunna uppnås fortast möjligt.

Vidare är det en fråga, som departementschefen säger ännu icke vara utredd, och det är frågan om elektrisk drift. Såvidt jag är rätt underrättad, är frågan om elektrisk drift en ganska komplicerad fråga, komplicerad bland annat därför, att om en bana eller järnväg kan drivas ekonomiskt fördelaktigt med elektrisk drift, då kan den också byggas på annat sätt, än om det är fråga om ångdrift. Den kan byggas billigare på det sätt, att lutningarna göras något starkare och kurvorna något skarpare. Äfven den frågan skulle jag gärna ha velat se utredd, innan jag bestämmer mig för byggandet af här ifrågavarande bandel.

Vidare vill jag framhålla, att, om här ställes i utsikt ett byggnadsföretag, hvartill vi knappast här i landet förut sett något motstycke äfven i det afseendet, att det skulle så snabbt sättas i verket, och om detta företag enligt departementschefens egen utsago går löst på 150 miljoner kronor, och då dessutom andra stora och dyrbara järnvägsföretag samtidigt äro ifrågasatta, det förefaller mig, som om det, åtminstone beträffande inlandsbanan, hade varit önskligt, att Riksdagen hade kunnat få se och pröfva en fullständig finansplan. Med finansplan menar jag en redogörelse för hur man tänkt sig, att kostnaden för banans byggande och underhåll skulle kunna beräknas, då det väl är antagligt, att åtminstone för stora delar af banan den trafik, som kan tänkas uppstå, icke under en lång följd af år kan blifva af den beskaffenhet, att man med inkomsterna däraf skall kunna förränta och amortera anläggningskostnaden eller ens bestrida driftkostnaden. En dylik fordran synes mig vara fullkomligt berättigad. Och jag vill, med anledning af hvad herr Carlsson i Malmberget nyss sade, för min del framhålla, att då herr Bildt i Första Kammarén endast uppehöll sig vid frågan om en finansplan och bristen på en sådan var det enda skäl han hade att anföra för afslag, så yrkade han visst icke afslag på hela inlandsbanan, såsom herr Carlssons ord föllo; han yrkade blott uppskof på ett år med den här ifrågavarande lilla banans byggande, därför att han önskade först se en fullständig finansplan framlagd. I det yrkandet vill jag för min del till fullo instämma.

Jag vill i samband med det nu sist sagda framhålla — och det torde väl åtminstone för de flesta af kammarens ledamöter icke vara obekant — att jag lifligt önskar, att denna inlandsbana måtte komma till stånd. Jag tror, att det icke allenast af strategiska skäl, hvad Norrland beträffar, är nödvändigt, att den kommer till stånd, utan jag ser för min del i likhet med många andra i denna inlandsbana en häfstång för oss, en möjlighet att

*Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)*

Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)

på ett fullt effektivt sätt kunna tillgodogöra de rika skogstillgångar och andra tillgångar, som finnas i Norrland. Jag tror, att denna bana i framtiden skall visa sig vara till stor välsignelse och nytta för oss. Och jag önskar därför af allt hjärta framgång åt sträfvanterna för dess tillkomst. Men detta, mina herrar, är en sak. En annan är att gå med på ett förslag, som man icke anser börja i rätt ända. Och jag vill säga: jag är öfvertygad om, att därest Riksdagen nu fattar beslut i öfverensstämmelse med den reservation, som är fogad vid betänkandet af herr Olsén m. fl., så skall Kungl. Maj:t utan tvifvel sätta järnvägsstyrelsen i tillfälle att gå de önskemål till mötes, som i reservationen och vår motion kommit till uttryck, samt därefter för Riksdagen framlägga frågan i hela dess vidd.

Jag vill i sammanhang härmed uttala den önskan, att de utredningar, de undersökningar och den finansplan, som regeringen i så fall kommer att framlägga, skola visa sig vara sådana, att vi utan tvekan skulle kunna fatta ett så enhälligt beslut som möjligt rörande inlandsbanans byggande.

För tillfället, herr talman, skall jag inskränka mig till detta och yrka afslag på utskottets hemställan och bifall till den af herr Olsén m. fl. vid utskottets betänkande fogade reservation.

I detta anförande instämde herrar *Jansson* i Krakerud, *Ström*, *Olsson* i Älfdalsåsen, *Sandin* i Grums, *Hultkrantz*, *Berggren*, *Otto*, *Ödman*, *Thavenius*, *Gustafsson* i Sjögesta, *Neiglick* och *Olsson* i Heden.

Herr Moll: Herr talman! Jag har begärt ordet för att fästa uppmärksamheten på en synnerligen viktig synpunkt, som hvarken uti den kungliga propositionen eller i utskottets föreliggande utlåtande vunnit det beaktande, som den enligt mitt förmenande förtjänar. Jag syftar härmed på den statsfinansiella synpunkten.

Rörande de tre öfriga, nu till byggnad föreslagna järnvägarne: Järna—Norrköping, Badstuträsk—Skellefteå och Alfsbyn—Piteå föreliggande fullständiga ekonomiska utredningar, visande nettovinst på byggnadskapitalet af resp. 5,03 %, 4,34 %, 4,56 %.

För den här nu föreliggande banan Östersund—Ströms vattudal finnes ingen särskild ekonomisk beräkning uppgjord. Den ekonomiska beräkning, som finnes i den kungliga propositionen antydd, gäller banans hela sträcka genom Jämtland, och på grund af denna ekonomiska utredning anser sig järnvägsstyrelsen kunna dra den slutsatsen, att trafikeringen utaf sträckan Östersund—Ströms vattudal icke bör medföra förlust för staten. Detta vill med andra ord säga, att trafikinkomsterna kunna väntas komma att ungefärligen täcka trafikutgifterna; något direkt tillskott från statens sida för täckande af driftkostnaden skulle således icke erfordras,

men något öfverskott af trafiken såsom bidrag till gäldande af räntan på eventuellt upplånta medel för järnvägsbyggnaden skulle icke vara att påräkna. Dessa klena utsikter i afseende på järnvägens rentabilitet gäller den del af inlandsbanan genom Norrland, som har de bästa utsikterna att bära sig. Hvad beträffar sträckningen Ströms vattudal—Gellivare, måste man vara beredd på att staten icke allenast icke af banan får något bidrag till gäldande af räntan på byggnadskapitalet, utan det torde få tagas för alldeles gifvet, att där kommer förlust på trafiken att uppstå. Då denna bana norr om Ströms vattudal kommer att kosta omkring 50 millioner kronor enligt de föreliggande, tämligen lösliga beräkningarna, synes mig den norrländska inlandsbanan vara en affär af den beskaffenhet, att den, såsom helhet betraktad, ur statsfinansiell synpunkt ger anledning till de allvarligaste betänkligheter.

*Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)*

Äfven om svenska statens finansiella ställning ur de flesta synpunkter måste anses vara god, kanske såsom mycket god, får det dock icke förbises, att den närvarande allmänna ekonomiska ställningen i landet på vissa punkter föranleder välgrundade betänkligheter, som mana till iakttagande af försiktighet. Vår betalningsbalans gentemot utlandet har under senare tider varit stadd uti en stadigt fortgående försämring och befinner sig i närvarande stund uti ett ganska bedröfligt skick. Den svenska statsskulden är, såsom vi alla veta, till vida öfvervägande del placerad i utlandet. Om vi nu år efter år öka denna statsskuld med miljoner kronor afsedda att nedläggas i ett så föga rentabelt företag, som den norrländska inlandsbanan efter allt att dömma kommer att blifva, är det att befara, att vår utländska betalningsbalans efter hand skall ytterligare försämrast, ja det kan inträffa, att svårigheterna att upprätthålla denna betalningsbalans en dag växa oss öfver hufvudet. Detta får under inga förhållanden ske, ty, om så sker, då riskeras statens kredit, som dock utgör den grundval, på hvilken hela landets ekonomiska väl ytterst är baserad.

Jag har velat ha detta sagdt såsom ett varningens ord till förekommande af att vi nu inlåta oss på detta vidtutseende järnvägsbygge, utan att redan på förhand ha klart för oss, att det är farligt att bygga denna järnväg med lånta medel.

Skall inlandsbanan öfver hufvud taget byggas, måste detta ske hufvudsakligen, ja helst uteslutande med egna penningar, det vill säga det måste ske icke genom anvisningar på riksgäldskontoret, utan genom anvisningar direkt på budgeten.

Som herrarne alla veta, har den stora norrländska stambanan till väsentlig del byggts med budgetöfverskott, och om icke samma princip i vidsträckt grad kommer till användning vid byggandet af inlandsbanan, då tror jag för min del, att det vore bättre, om inlandsbanan aldrig blefve byggd.

Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)

Jag har ansett mig vara pliktig att fästa uppmärksamheten på den trängande nödvändigheten af att den statsfinansiella sidan af inlandsbanefrågan, såsom den förtjänar, beaktas.

Då den nu till byggnad föreslagna bansträckan endast är att betrakta såsom en länk i den stora inlandsbanan, och då de föreliggande utredningarna rörande inlandsbanan i dess helhet äro i hög grad ofullständiga, och då man svårligen för närvarande kan bilda sig någon grundad mening om huruvida inlandsbanan bör byggas eller icke, kommer jag att rösta för den vid utskottets utlåtande fogade reservationen. Jag anser mig så mycket hellre böra göra detta, som den närvarande tidpunkten, med hänsyn till den i många afseenden i hög grad spända ekonomiska situationen, är synnerligen olämplig för fattande af beslut om byggande af stora, föga eller alls ej rentabla, järnvägar.

Under sådana förhållanden tror jag vi här göra klokast, om vi se tiden an. Vänta vi ett år med saken, är därmed ingen olycka skedd. De föreliggande utredningarna kunna därigenom erhålla det fullständigande, som, därom äro vi väl alla ense, är af behovet påkalladt. Det kan ju tänkas, att efter ett år den allmänna ekonomiska situationen kan vara så pass förbättrad, att man med lugnare samvete kan inlåta sig på denna för våra förhållanden kolossalt stora affär.

Häruti instämde herrar *Höjer, Palme, Ericsson* i Alberga, *Christiernson* och *Lindberg*.

Herr Widén: Herr talman, mina herrar! Då jag nu går att yttra mig i den här frågan, skall jag icke fästa mig så mycket vid den förste talarens klagomål öfver bristande utredning från regeringens sida rörande inlandsbanan. Därpå gissar jag, att någon representant från regeringen kommer att gifva honom svar. I all synnerhet som, såvidt jag kan förstå, den bristande utredning han talade om, icke kommer den linje vid, som det nu är fråga om, utan väsentligen har afseende på andra sträckningar af inlandsbanan.

Jag skall icke heller fästa mig så mycket vid den statsfinansiella synpunkten. Skulle man i detta afseende följa den siste talarens anvisningar, skulle man, synes det mig, komma till det resultat, att någon inlandsbana icke någonsin skall byggas. Och hvad angår talet om att inlandsbanan bör byggas utan att medel därtill skaffas genom lån, vill jag fästa uppmärksamheten på att det ännu icke föreligger något förslag om att fatta beslut, huruvida den delen af inlandsbanan, som här är före, skall byggas med lånta medel eller ej. För öfrigt vet man ju alls icke, om det i det hänseendet *kan bli* bättre, om vi dröja.

Då jag nu går att i öfrigt bemöta hvad de föregående talarne sagt, måste jag till att börja med något fästa mig vid själfva

banans betydelse för den del af landet, genom hvilken den skall gå, d. v. s. för Norrland och nu närmast Jämtland.

Det är naturligt, att, då jag uppträder till förmån för denna bana genom Jämtland, så har jag därvidlag att bevaka ett mycket viktigt *lokalintresse*; men — det är min ärliga öfvertygelse — kanske aldrig någonsin har ett lokalintresse så innerligt förmått sig med *ett mycket stort riksintresse* som i detta fall.

Föreligger här då något riksintresse och hvad skulle detta riksintresse vara? Jo, detta riksintresse, det består däruti att man skall göra en början till att för den ekonomiska utvecklingen och för kulturen öppna de inre delarne af Norrland, delar af vårt land, som äga stora naturliga skatter, hvilka för närvarande icke kunna tillvaratagas.

Finnes det verkligen några sådana skatter i denna del af landet? Ja, mina herrar, det finns det verkligen — jag fäster mig fortfarande väsentligen vid den del af Jämtland, som den nu ifrågavarande banan skall genomlöpa.

Lätom oss då först och främst tänka på *skogstillgångarne*. Under de sista fem åren har det från Jämtland utflottats i medeltal öfver sex miljoner sågtimmer om året; därtill kommer sedan, hvad som utförts på järnväg: inalles *närmare 2,000,000 ton per år*. Mer än en tredjedel af denna utförda virkesmängd kommer på den del af Jämtland, genom hvilken denna bana skall gå. Hvad bevisar detta, hvad betyder detta? Det betyder naturligtvis inte, att den blifvande järnbanan skulle upptaga och frakta hela denna virkesmängd. Det skulle den för resten ej mäktas. Nej det är gifvet, att sågtimret kommer fortfarande, såsom hittills, att till hufvudsaklig del gå flottlederna utför nedåt kusten. Men det betyder, mina herrar — ja man kan här af sluta till nästan såsom ett axiom — att denna stora timmerafverknings motsvaras af en lika stor kvantitet virke, som ligger kvar i skogarne för att där förmultna, men hvilken, om kommunikationer komma till stånd, skall kunna tillvaratagas. Det är i form af undertryckt skog, massved, tullor och annat, hvilket nu icke kan tillgodogöras af brist på möjlighet att nyttja och använda det-samma. Det är för detta sämre virke, hvilket icke tål någon flottning, åtminstone icke på längre sträckor, som det skall öppnas väg, så att det kan tillgodogöras för produktionen. Det är, jag erinrar därom, icke småsaker det här gäller, det är stora belopp att här taga till vara för landets produktion.

För att klargöra, hur det verkligen ter sig på närmare håll med afseende på detta, skall jag be att få anföra ett exempel: Utmed norra stambanan mellan Bräcke och Nyhems stationer ligger en anhaltsstation, Grötingen, där det anlagts en kolningsfabrik efter amerikansk metod. Förr voro — enligt berättelse af inbyggarna på platsen — skogarne i trakten, där afverknings framgått, alldeles fulla med affall, med kasserade stockar, med

*Angående
den s. k. in-
landsbanan.*
(Forts.)

*Angående
den s. k. in-
landsbanan.*
(Forts.)

toppar af träd och sådant, hvilket låg där på och om hvart annat, så att man icke ens kunde komma fram i skogen och hvarigenom äfven återväxten hindrades. Nu har allt detta tillvaratagits. Man finner nu vid Grötingen stora upplag af virke, uteslutande sämre sådant, till ytan halfmurket eller eljest skadadt, ofta nog af mycket stora dimensioner, som ligger där för att förädlas till kol, tjära, terpentin, träsprit och andra dylika produkter. Det är verkligen en sann glädje att se detta, mina herrar. Och i skogen är det numera väl ordnad. Affallet är borta och marken beredd för en ordentlig skogsåterväxt. — Res sedan i stället vägen fram mellan Lit och Hammerdal, just de trakter, där den här delen af inlandsbanan skall gå fram, så skola herrarne få se! Herrarne behöfva icke ens gå af vägen, utan kunna därifrån se fullt med träd, större och smärre, liggande att förmultna i skogen, därför att det icke lönar sig att taga vara på dem. Detta är en jämförelse, som det kan vara skäl i att göra.

Endast i förbigående tillåter jag mig nämna om den stora vattenkraft, som ligger i de vattenfall, hvilka komma inom den närmaste rayonen af denna bana. De till vattenmängden uppmätta fallen representera inom banans rayon i Indalsälven och dess bifloder, hvilka banan korsar, en vattenkraft af omkring 66,000 hästkrafter. Det är ju aldeles tydligt för hvar och en, hvad detta kan komma att hafva för betydelse i framtiden för industrien.

I detta sammanhang ber jag att dessutom få fästa uppmärksamheten på en annan sak. Om herrarne ha sett på kartan den blifvande sträckningen af järnvägen, så ha herrarne funnit, att sedan den passerat Indalsälven, så böjer banan sig utmed älfven åt öster, går öfver två tämligen stora bifloder till densamma, Långån och Härkan, och gör på detta sätt en rätt betydlig krök. Ändamålet med denna krök, som kanske icke varit absolut nödvändig med afseende på terrängen, är att komma in till den stora vattenbassäng, som Indalsälven där bildar, Litsjön benämnd. Man har där tänkt sig ett uppsamlingsställe för flottningsvirke, ett, om jag så får säga, timmermagasin. Och angående omfattningen af detta timmermagasin och hvad det kan få att förvara torde man kunna göra sig en föreställning, därest man betänker, att Indalsälven jämte dess bifloder Långån, Härkan och Örån, som där ha sitt utflöde, representera sammanlagdt ett flottningsområde, en skogsareal af ej mindre än 286,993 hektar. Hvilka gynnsamma utsikter detta öppnar för industriella anläggningar i trävarubranschen, helst då man har vattenfallen nära intill, det borde ligga öppet för hvar och en med klar blick på förhållandena.

Men detta, som jag nu skildrat, är icke, mina herrar, det mest betydande denna landsdel har att bjuda, utan det är dess *odlingsmöjligheter*. Det norra Jämtland innefattar hufvuddelen af

det siluriska området i Jämtland. På detta område sträcker sig från Storsjöbäckenet norrut till Ströms vattudal en odlingsjord, uppgående, enligt uppgift i en med afseende å inlandsbanan uppgjord promemoria, till icke mindre än 750,000 hektar. I järnvägens omedelbara närhet ligga odlingsbara myr- och ängsmarker, märk detta mina herrar, af mer än 100,000 hektar. Detta kommer dock icke blott på den här delen af inlandsbanan, utan då har man tagit hela banan genom Jämtland ända från Åsarne, som ligger ett stycke söder om Storsjön, till Ströms vattudal. Men största delen af dessa marker i banans omedelbara närhet komma emellertid på sträckan norr om Östersund. Och dessa odlingsbara myrar äro tillika af den allra yppersta beskaffenhet. De äro lätta att afdika, lätta att odla, de hvila på kalkgrund; och själfva myren innehåller ända från 2—5 % kalk. Då förstår man lätt dess utmärkta beskaffenhet. Professor Högbom, hvilken ju eljest, som hvar och en vet, inte sätter jordbruksmöjligheterna i Norrland så särdeles högt, säger dock, att om någon kolonisation ur jordbrukssynpunkt skall kunna göras i Norrland, så är det på det utmärkta jämtländska silurområdet. Och just detta skall banan passera så godt som midt öfver. Jag ber att i det hänseendet få framhålla, att det icke bara är för att få banan in till Östersund, som man valt sträckan *Östersund*—Ströms vattudal, utan det är bland annat jämväl därför att den därigenom kommer mera in på silurområdet än om man t. ex. valt den s. k. Brunflolinjen. Jag önskar, att herrarne kunde se något af dessa marker. Om herrarne hade rest med mig i fjol sommar t. ex. ifrån Lit till Ströms vattudal, så skulle herrarne från själfva landsvägen sett, hvilka vidder plögen här skulle kunna förvärfva. Och om ni velat taga litet mera tid på eder, så skulle jag velat rekommendera eder att stanna hos bonden Engelbrekt Persson i Hallviken, en af de få, som börjat odla myrarne i dessa trakter. Han har de allra vackraste myrodlingar att visa. Enligt uppgift kan han taga igen hvad odlingen kostat på tre år, och då får ett af dessa tre år vara dåligt. Det som hufvudsakligen växer på dessa marker är ej säd, utan gräs, timotej och andra gräsarter, men detta växer ock så mycket bättre, i synnerhet med begagnande af något artificiell gödning. Anställda fältförsök ha visat, att man kan med en sådan gödning på dessa marker komma upp till en afkastning af ända till 5,000 à 8,000 kg. per hektar.

Det är dock, det vill jag fästa uppmärksamheten på, endast på få ställen, som någon odling verkligen är gjord. Ett sådant ställe är det jag nyss nämnde, Engelbrekt Perssons i Hallviken. Att så är fallet beror naturligtvis på, att kommunikationerna äro så dåliga, att man har mycket svårt att få dit redskap och gödningsämnen och framför allt svårt att blifva af med själfva produkterna. När det, såsom från Hallviken, är c:a 10 mils landsväg innan man kommer till närmaste afsättningsplats; då förstå her-

*Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)*

Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)

rarne hvilka svårigheter det möter att kunna drifva upp ett jordbruk däruppe, anlagdt på afsättning af foder. Men det växer naturligtvis icke bara foder; Engelbrekt Persson hade nog äfven säd, men foderväxtodlingen lönar sig bäst och bör göras till det förnämsta. Det torde icke vara för sangviniskt att påstå, att därest dessa marker sättas i kultur — och det kunna de icke förrän de få kommunikationer — så skall därigenom icke allenast där uppstå en utvecklad boskapsskötsel, utan äfven stora trakter af vårt land kunna förses med foder därifrån.

Det är naturligtvis alldeles gifvet, att allt detta icke kan komma på en gång. Det är klart som dagen att, då så mycket återstår att göra och så mycket som icke kan göras och som man icke kan komma sig för med att göra, förrän det blir kommunikationer dit, så kan man icke vänta, att alltsammans skall vara färdigt i och med järnvägen.

Men därför är det också skäl att icke dröja en dag längre än man behöfver. Och hvarför skulle vi nu skjuta upp denna sak, hvarför skulle vi icke redan i dag kunna fatta beslut i frågan? Jo, säga somliga, därför att det icke föreligger någon utförlig plan för inlandsbanan i sin helhet, därför att man först vill se en utredning rörande banan i hela sin sträckning. Jag frågar då: är detta verkligen något giltigt skäl, hvarför vi icke redan nu skulle kunna besluta banans påbörjande i de trakter, där man är på det klara med, hvar banan skall gå fram? Ty, mina herrar, man vet verkligen däruppe, hur man vill hafva banan genom Jämtland framtiden. Det förhåller sig nämligen icke så som den förste ärade talaren påstod, eller att vi i Jämtland skulle tveka om, hvar banan genom detta landskap skall dragas; det göra vi visst icke. Det kan väl hända, att det finnes en och annan enskild person där uppe, som vill hafva banan dragen förbi sin husknut och i tidningarna skrifer om, hur han vill hafva banans sträckning på annat sätt bestämd. Men både järnvägsstyrelsen och Kungl. Maj:t, både ortmyndigheterna och befolkningen — när denna tages som ett helt — äro fullkomligt öfverens om just den linje, som nu är föreslagen. Hvarför skall man då söka förhala tiden? Däruppe behöfs inga ytterligare undersökningar. För öfrigt hafva, såvidt jag kan finna, alla de olika linjer, som i Jämtland kunna komma ifråga, redan blifvit undersökta.

Ett undanskjutande af det föreslagna påbörjandet af banans byggande skulle, enligt hvad jag kan se, föra med sig också ett undanskjutande af banans fullbordande — såvida man icke, som jag hört antydast på åtskilliga håll och som man äfven i går hörde talare i Första Kammaren förorda, skulle nu skjuta upp med byggandet för att sedan forcera detsamma så mycket mera. Men vill man icke detta, så kommer naturligtvis ett uppskof i banbyggandet att betyda detsamma som ett uppskof i åtnju-

tandet af de frukter, som man vill erhålla genom denna bana. Och hvad för öfrigt beträffar ett sådant där forcerande af järnvägens byggande, så undrar jag verkligen om detta kan vara så lämpligt. Då kommer den synpunkt fram, som den andre talaren i ordningen här framfört, nämligen den statsfinansiella, och det i allra högsta grad. Och det gäller icke blott, mina herrar, frågan om pengarna, ty dem skulle vi väl kunna orka med; men hvarifrån skulle vi väl taga de arbetskrafter, såväl kvalificerade som icke kvalificerade, som erfordras för ett sådant forceradt järnvägsbyggande? Det frågar jag, och jag tror, att man skall blifva mig svaret skyldig på en sådan fråga. Nej, mina herrar, det kloka ste vi härvidlag kunna göra är, att vi så snart som möjligt börja och sedan så småningom fortsätta; detta är det enda kloka sättet att för landet i dess helhet öppna dessa traktens rika tillgångar.

Nu säger man också: vi vilja se beräkningar, hur banan skall komma att bära sig. Ja, mina herrar, trafikberäkningar hafva vi redan fått, fastän, såsom en talare här anmärkt, dessa icke omfatta precis den här banbiten, som nu föreslås, utan linjen från Åsarne söder om Storsjön och upp till Ströms vattendal. Men man kan dock af dessa beräkningar sluta till, hur stora inkomsterna skulle blifva äfven för den nu ifrågasatta linjen. Så har också järnvägsstyrelsen på grund af dessa beräkningar uttalat, att någon förlust för staten icke bör uppstå genom banans trafikering. Förresten är det ju sannolikt, att om vi bara skola vänta på tillfredsställande trafikberäkningar vi aldrig någonsin skola komma till att bygga ens någon del af denna bana. Denna banan bygges icke ur statsfinansiell synpunkt — det vore oriktigt att lägga denna synpunkt på ett sådant företag — utan ur *national-ekonomisk* synpunkt. Vi skola beträffande denna bana göra så som man gör i Amerika; vi skola bygga den för att draga upp kultur och utveckling till dessa trakter, dit kulturen och utvecklingen i saknad af kommunikationer icke eljest kunna komma, men hvilka trakter — det är alldeles säkert och det skall förresten hvar och en, som något närmare studerat dessa orters utvecklingsmöjligheter, själf finna — i framtiden skola mångfaldigt ersätta de kostnader man härigenom skulle på dem nedlägga. I afseende härpå vill jag erinra om hvad doktor Heckscher uttalat i sin förtjänstfulla öfversikt rörande våra järnvägsbyggnader ur nationalekonomisk synpunkt — ett arbete, som herrarna torde känna till något; det ingår nämligen som en del af den till oss utdelade 50-års-berättelsen öfver statens järnvägar. Han säger i denna öfversikt bland annat följande, som rör en annan bana däruppe, den jämtländska tvärbanan: »Norrländska tvärbanan är ett af de jämförelsevis få exemplen i vårt land, att en järnväg, som kastats ut i ett nästan obrukadt land, skapat en industri, ja, delvis till och med landtbruk». Detta är sagdt om den norr-

*Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)*

*Angående
den s. k. in-
landsbanan.*

(Forts.)

ländska tvärbanan, hvilken dock icke hade på långt när så stora betingelser för sin bärighet, som den nu föreslagna banan.

Jag vill sluta mitt anförande med att ur en skrift, som utdelats här i kammaren, anföra några ord, som visserligen uttalats ur en helt annan synpunkt än den jag förfäktar, men som ändock här äga sin tillämplighet. I denna skrift, som jag i går fick i min hand, är intagen en uppsats som slutar på följande sätt: »I Amerika bygger man järnvägar långt ute i den rama ödemarken för att draga folket dit. Bör man hos oss då hysa den ringaste tvekan att framdraga en järnväg genom de jämförelsevis civiliserade bygder, som det här är fråga om»? Kan man då, frågar jag, tveka i att till dessa rika trakter föra den enda häfstång, som kan sätta dem i stånd att åt landet i öfrigt meddela sina stora rikedomar, och finnes det något skäl — annat än de obotfärdigas förhinder — hvarför man icke skulle redan nu gripa verket an och påbörja detta stora järnvägsföretag?

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

Med herr Widén förenade sig herrar *Kronlund, Zetterstrand, Vahlquist, Johansson* i Jönköping, *af Burén, Lindhagen, Wavrinsky* i Stockholm, *Emthén, Hörnstén, Hagström, Jonsson* i Lycksele, *Öberg, Karlsson* i Mo, *Hellgren, Bromée* i Billsta, *Enander, Andersson* i Baggböle, *Eriksson* i Elgered, *Ericsson* i Vallsta, *Hammarström, Starbäck, Karlsson* i Fjäl, *Nydal, Broström, Berg* i Göteborg, *Asker, Thylander, von Geijer, Larsson* i Lund, *Hedenstierna, Ahlstrand, Wiklund, Blomberg, Warburg, Lovén, Hellman* och *Svensson* i Skyllberg,

Herr Sundin: Herr talman, mina herrar! Jag måste be att få säga några ord som representant för en landsända, på hvilken man ibland tänkt, men hvilken nog till sist blir glömd, såvidt det gäller förmånen af en genom densamma gående sträckning af inlandsbanan.

Det tyckes vara rätt mycket som kunnat tala för banans förläggande, i dess jämtländska del, väster om Storsjön. Jag anför den omständigheten, att inlandsbanan väl företrädesvis afser de västra landsdelarnas intressen och skulle ge ökad trygghet genom ett betydligt afstånd från östra kusten. Man kunde ock anföra, att genom en sträckning väster om Storsjön vida större arealer af det för Jämtland såsom ett jordbruksland så viktiga siluområdet synas kunnat bli berörda af banan.

Men myndigheterna ha nu en gång fått en så stark känsla af den stora Östersundsstadens dragningskraft och rättigheter, att vi västerlänningar väl ej vidare äga något hopp om den första och högsta gradens förmåner af den blifvande inlandsbanan, hvars första länk nu synes blifva Östersund—Ströms vattudal.

Det är emellertid blott, emedan en utsikt ställts för oss om en bibana från Svenstavik genom västra Jämtland, som vi kunnat komma i en viss sinnesjämvikt i denna för oss alla, ur fosterlänskt synpunkt sedt, så maktpåliggande fråga, och jag vill öppet erkänna, att det är blott den omständigheten, att jag icke velat vara orsak till något sorts fördröjande af den stora saken, som förmått mig att afstå från att väcka en motion i ämnet.

*Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)*

Jag tror desslikes fullt och fast, att få af de påtänkta bibanorna kunna äga större berättigande än den genom västra Jämtland; och må jag å mina kommittenters vägnar uttrycka den bestämda förhoppningen, att en sådan bana möjligast snart må komma till stånd, sedan Jämtlands östra delar hugnats med ännu en förbindelseled.

Jag utbeder mig därför, under förutsättning af bifall till utskottets betänkande, att ej blott järnvägsstyrelsen utan äfven statsmakterna vilja hafva den del af länet jag företräder i godt minne, då det gäller förverkligande af detta bibanesystem, och är det under uttalande af den förhoppningen, herr talman, som jag under för handen rådande omständigheter ej har något yrkande att göra.

Herr Svensson i Skyllberg: Herr talman! Jag begärde ordet med anledning af den svartmålning af vårt lands finansiella förhållanden, som herr Moll här gjort, och jag har velat säga, att det förvånar mig, att en så ansedd representant för hufvudstaden, som han är, skulle framkomma med en dylik svartmålning.

Det är visseriigen sant, att vår finansiella ställning gentemot utlandet, vår betalningsbalans till utlandet, icke för ögonblicket är så gynnsam, som önskligt vore. Men i alla fall är dock denna balans, i stort sedt, alls icke så dålig, som den nämnde talaren utmålade den. Vi skola nämligen tänka efter litet närmare, hurudan situationen i verkligheten är. Vi antaga då, att vi skulle så att säga göra upp ett riksbokslut med utlandet. Till hvad belopp, i rundt tal taget, uppgår då summan af våra skulder till utlandet? Jo, vi hafva vår statsskuld på ungefär 400 miljoner kronor och vi hafva hypoteksskulder till utlandet på en 360 eller låt oss säga så högt som 400 miljoner kronor. Låt oss sedan antaga, att sammanlagda beloppet af våra andra skulder till utlandet uppgå till ungefär lika mycket, som de båda förstnämnda summorna tillsammans. Vår sammanlagda skuld skulle då uppgå till cirka 1 $\frac{1}{2}$ miljard kronor, det är i alla händelser maximum; ty det är emellertid att märka, att, enligt hvad jag vet, en hel del af våra obligationer befinna sig i svenska händer här i hemlandet. Men låt oss i alla fall, som sagdt, säga att det är inalles 1 $\frac{1}{2}$ miljard kronor, som vi äro skyldiga till utlandet. Hvad hafva vi då för tillgångar att ställa upp mot

Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)

denna skuld? Jo, vi hafva först värdet på våra taxerade fastigheter. Enligt offentliggjorda statistiska uppgifter utgjorde vid 1905 års slut taxeringsvärdet å fast egendom här i riket cirka 6 miljarder kronor. Om härtill lägges värdet å vår lösa egendom och annat, som icke är underkastadt fastighetstaxering, så tror jag, att jag sannerligen icke säger för mycket, om jag påstår, att vår hoplagda nationalförmögenhet, efter det skulderna till utlandet frånräknats, uppgår till 10 miljarder kronor.

Nu säger man, att dessa dryga 50 miljoner kronor, som skulle utgöra kostnaden för byggande af hela järnvägslinjen från Östersund förbi Ströms vattudal och upp till Gellivare, i alla fall, i och för sig betraktadt, är ett mycket högt belopp och att vi därå kunde beräkna endast en mycket låg ränta. Jag frågar då: när hafva vi någonsin nedlagt pengar på större järnvägsföretag, som gifvit oss från början full ränta på det använda kapitalet? Jag tror näppeligen, att vi någonsin gjort det. Men vi hafva så småningom litet hvar kommit underfund med, att våra stora järnvägar, i allmänhet sedt, lämnat oss en tämligen nöjaktig ränta. Och härtill måste vi lägga de stora indirekta förmåner vi hafva af våra järnvägsanläggningar, men hvilka naturligtvis ej låta sig exakt i siffror beräknas.

Femtio miljoner kronor, på hvilka man endast skulle få en svag räntefkastning, skulle vara tillräckliga för att försämra vår finansiella ställning, säger man. Ja, femtio miljoner äro ju mycket pengar. Men månne denna summa, som vi skulle nedlägga på ett järnvägsföretag till förmån för dessa stora trakter, hvilka nu sakna erforderliga kommunikationer — månne denna stora summa, säger jag, är så väsentligt större än t. ex. den summa, som här i Stockholm på några få år nedlagts på lyxbyggnader och andra lyxföremål, som icke lämnat någon rimlig afkastning i förhållande till kostnaderna? Vi kunna ju själfva söka räkna efter och skola då finna, att den omständigheten, att här i Stockholm — och på många håll ute i landet också, för öfrigt — en myckenhet pengar onödigtvis nedlagts på lyxbyggnader och andra improduktiva företag, nog utgör den egentliga orsaken till att vår betalningsbalans gentemot utlandet icke är så briljant och så blomstrande, som den eljest skulle vara, om vi icke på ett improduktivt och oklokt sätt nedlagt en del af hvad vi tjänt in.

Nu säges det också, att man borde skjuta upp byggandet af denna bana, därför att man ännu icke kommit fullt på det klara med hvar banan lämpligast skulle gå fram, och därför att man ville först hafva nya utredningar härom. Ja, hade vi sträckningen af denna järnväg i sin helhet lika klar som vi redan hafva sträckningen af linjen emellan Östersund och Ströms vattudal och vore vi lika ense om öfriga delars utvecklingsmöjligheter, så skulle jag för min del gärna vara med om att börja

bygga hvar som helst på hela linjen. Då därför nästan alla, som hafva intresse af den del af banan, som skall gå genom Jämtland, äro eniga om riktningen af den delen, så tycker jag för min del, att vi gärna kunde bevilja det för densamma beräknade anslaget, och därför, herr talman, ber jag att få yrka bifall till utskottets förslag.

*Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)*

Chefen för civildepartementet herr statsrådet Juhlin: Herr talman, mina herrar! Man har klandrat, att regeringens förslag lider af ofullständighet, att utredningen icke är fullständig. Ja, det är alldeles riktigt att så är, och det står också i statsrådsprotokollet uttryckligen, att undersökningarna ännu icke hunnit så långt, att man kan bilda sig ett säkert omdöme i frågan. Det är alldeles omöjligt att för närvarande säga, hur banan på de olika sträckorna bör gå. Så bör t. ex. enligt min mening emellan Vindelälven och Lule älf en undersökning göras, om icke den där verkställda stakningen är gjord för nära skogsgränsen. Men innan detta sker, bör en ordentlig undersökning göras öfver skogarna i dessa trakter. Det är ännu icke gjordt, men en sådan undersökning pågår för närvarande. Först därefter bör stakning där ske. Vidare behöfvas en hel del andra undersökningar, som jag här ej anser behöfligt att uppräknas, men som äro berörda i den kungl. propositionen. Det har hvarken af Kungl. Maj:t eller järnvägsstyrelsen försumrats något för att påskynda undersökningarna, utan de ha bedrifvits med all kraft och fortgå ännu. De ekonomiska utredningarna äro, såsom framgår af statsrådsprotokollet, långt ifrån färdiga, men råmaterialet är åtminstone till största delen samladt.

Här föreligger ju nu ett förslag att börja den s. k. inlandsbanan, nämligen att bygga från Östersund till Ströms vattudal. För min del tror jag, att meningarna icke egentligen borde vara delade angående denna sträcka. Här har väl förut i dag, tänker jag, fullt klargjorts, att banan å denna sträcka bör framgå öfver det siluriska området, ett synnerligen bördigt område, som hvilar på kalkgrund, med stora vidder af ouppodlad mark, som endast väntar på plögen.

Man har sagt, att banan icke skulle komma att bära sig. Ja, det är omöjligt att på förhand med säkerhet säga, huruvida en bana kommer att bära sig eller icke. Men om vi se på de svenska banorna i allmänhet, finner man, att de flesta af dem bära sig ganska bra. För öfrigt byggas väl icke banorna i främsta rummet, för att man skall förtjäna stora penningar på de nedlagda kapitalen, utan de byggas väl hufvudsakligen för att hjälpa upp näringarna, jordbruket m. m., och för de stora indirekta fördelar, som de medföra. Det måste af alla erkännas, att de förbättrat landets näringar i betydlig grad, och jag frågar, om nå-

*Angående
den s. k. in-
landsbanan.*
(Forts.)

gon ännu ångrat, att han varit med om att befordra byggandet af järnvägar i vårt land.

Om nu också denna järnväg ej skulle komma att förränta det i densamma nedlagda kapitalet, kan det ändock hända, att den skulle bevara åt vårt land åtskilliga hundratal, för att icke säga tusental, af medborgare, som särskildt från denna provins, Jämtland, utvandrade till Amerika. Jag vill icke värdera den kraften i penningar, men skulle man göra det, tror jag, att man komme upp till summor, som gifvo mycket stor ränta på det kapital, som skulle läggas ned i den föreslagna järnvägen.

Jag ber därför att på det varmaste få hemställa till kammaren att bevilja det begärda anslaget till denna bana, som jag tror skulle vara till stor välsignelse för hela Norrland och framför allt Jämtland. Vi behöfva ju blott tänka tillbaka på hvilken betydelse tvärbanan genom Jämtland haft, hur den ryckt upp landskapet, och jag är viss om att denna bana mellan Östersund och Ströms vattudal kommer att åt denna del af landet gifva en lyftning, som vi i närvarande stund icke kunna öfverskåda.

Under det denna bana påbörjas, hinner man att i lugn grundligt undersöka de öfriga delarna af den s. k. inlandsbanan. Genom de beslut Riksdagen fattat angående Luossavaara-Kiirunavaara malmfält har ju också frågan om inlandsbanan kommit i ett något annat läge.

Det är ju också fråga om att vid Göteborg anlägga ett malmförädlingsverk. Då bör man undersöka, huruvida malmen kan fraktas dit på den blifvande inlandsbanan; det bör undersökas, huruvida icke möjligen utefter densamma kan anläggas ett eller annat järnverk, och man bör undersöka, huruvida icke skogarna där uppe kunna utnyttjas för kolning och kolen sedan användas för den inhemska förädlingen af järnet.

Allt detta är så stora och vidtomfattande frågor, att man icke kan begära, att de skola lösas med detsamma. De kräfva sin tid och äro så viktiga, att man bör betänka sig två gånger, innan man utan vidare lägger fram en plan för hela banan; men vill man omintetgöra hela förslaget om inlandsbanan, så bör man rösta mot anslaget för byggande af denna bandel Östersund—Ströms vattudal.

Herr Matsson: Herr talman, mina herrar! Jag skulle liksom så många andra medlemmar af kammaren kunnat inskränka mig till att instämma mer herr Widén i hans varmhjärtade anförande, ifall han hade slutat detta med att, liksom jag tänker göra, yrka bifall till den vid utskottets utlåtande fogade reservationen. Men det gjorde icke herr Widén, utan han yrkade i stället bifall till utskottets hemställan, och det är denna hemställan, jag icke kan gå med på för närvarande. Jag vågar också hoppas, att denna kammare skall besluta i öfvensstämmelse med

reservationen, och att jag i så fall måtte få tillfälle att redan nästa år instämman med herr Widén, när frågan då föreligger i annat skick än nu till kammarens behandling. Jag vågar nämligen hoppas, att till den tiden föreligger en kungl. proposition om anslag till byggande af hela inlandsbanan.

Jag känner herr Widén sedan lång tid tillbaka som en varm-hjärtad, klarseende svensk man. Däremot är det i dag första gången jag hör honom tala i egenskap af landshöfding i Jämtlands län. Men den omständigheten, att man är jämtlänning, bör väl icke utesluta, att man fortfarande är svensk; och jag är öfvertygad, att herr Widén mycket väl kan vara både det ena och det andra samtidigt.

Herr Widén uttalade en liflig önskan om, att de jämtländska järnvägsintressena måtte blifva tillgodosedda, och jag delar denna hans önskan. Jag tror också, att herr Widén lika lifligt delar *min* önskan om att de svenska intressena må blifva tillgodosedda på samma gång som de jämtländska.

Jag kommer att yrka bifall till den vid utskottets betänkande fogade reservationen, emedan jag önskar, det man må komma i tillfälle att tillgodose de stora fosterländska intressena genom att bedöma inlandsbanan som helhet och icke uteslutande en del däraf — en lokalbana.

Det säges nu här, att den bandel, som är föreslagen till omedelbart byggande, är behöflig, äfven om det icke skulle bli någon inlandsbana af i större omfattning. Jag vill icke bestrida, att så är, men en lokalbana mellan Östersund och Ströms vattudal bör i sådant fall byggas som en lokalbana och icke som en del af inlandsbanan. Men det är som sådan del den till byggnad föreslagna sträckan här blifvit betraktad och det är till en del af inlandsbanan det nu ifrågasättes anslag. En lokalbana mellan Östersund och Ströms vattudal bör däremot kunna byggas för väsentligt mindre kostnad än som här är föreslagen, emedan byggnadssättet för en lokalbana är ett annat än för en riksbana.

Kungl. Maj:t synes ha räknat med inlandsbanan, om icke som ett fullbordadt faktum, så dock som någonting, hvilket man bestämdt kan räkna med såsom kommande att i framtiden föreligga. Efter de uttalanden, vi nu här hört bland annat af herr Moll, kan man likvisst känna sig tveksam, huruvida man får betrakta inlandsbanan såsom något, som med visshet i en när-liggande framtid skall tillkomma.

Jag tror, att man försiktigtvis bör betrakta bandelen Östersund—Ströms vattudal som en lokalbana, intill dess det blir klargjort, om och huru en inlandsbana verkligen kommer att byggas.

Om jag kunde dela statsutskottets uppfattning, att det beslut, som utskottet tillråder, skulle innebära början till inlandsbane-

*Angående
den s. k. in-
landsbanan.*
(Forts.)

*Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)*

tankens omsättande i handling, skulle jag helt visst önska framgång åt den i punkt b) uti det föredragna betänkandet gjorda hemställan. Men jag fruktar, att ett bifall till denna hemställan i stället innebär ett väsentligt hinder för den hittills enande inlandsbanetankens förverkligande. Ty i samma mån den norra delen af inlandsbanan bit för bit beslutas, förloras medverkan af de norrländska krafter, som hittills så väsentligt bidragit att föra frågan fram till den grad af utveckling, den nu nått. Man kan nämligen knappast påräkna samma grad af intresse för inlandsbanefrågan i de norrländska orterna, sedan dessa orter fått sina intressen tillgodosedda med vissa bandelar som den tid de helt och hållet saknade järnvägskommunikationer.

Från den tid, då vi voterade om anslag till undersökning angående inlandsbanan, erinra vi oss, att inlandsbanetankens anhängare svårligen kunde nå majoritet i denna kammare utan understöd af norrländingar. Att tillgodose de norrländska intressena, innan inlandsbanan är beslutad, synes fördenskull minska utsikterna för fullbordandet af banan i dess helhet.

Det enda tillfälle, då gränsbefolkningen skulle kunna göra sina önskingar i denna fråga på ett fruktbärande sätt gällande, kunde väntas inträffa, då ett samfällt beslut om hela banans byggande skulle fattas, men ett sådant tillfälle kommer aldrig, ifall man nu beslutar byggandet af banans norra del bit för bit.

Det förefaller mig, som om utskottet icke satt sig i denna tankegång, hvilken jämväl varit grundläggande för den af herr Biesert i denna kammare framburna massmotion, som äfven jag undertecknat, eftersom utskottet kunnat göra ett sådant uttalande, som man återfinner å sidan 29 i dess utlåtande, där det heter: »Då det gäller ett företag af den vidlyftiga beskaffenhet och stora omfattning, som här är fallet, synes det nämligen utskottet vara fara värdt, att man icke inom en öfverskådlig framtid kan komma till något praktiskt resultat, om icke företaget efter hand igångsättes å sådana delar, där utredningen föreligger färdig och linjens sträckning kan med säkerhet fastslås, oberoende af ännu återstående undersökningar inom andra trakter.»

Då nu utskottet här framhåller, att utredning beträffande bandelen Östersund—Ströms vattudal föreligger färdig och att linjens sträckning där med säkerhet kan fastslås oberoende af ännu återstående undersökningar inom andra trakter, tyckes utskottet ha förbisett departementschefens å sidan 25 i utskottets utlåtande återgifna yttrande om att en lika fullständig utredning äfven föreligger beträffande sträckningen mellan Lelångens södra ända och Malung, ty annars skulle väl denna bandel lika snart kommit i åtanke. Att någon fullständig utredning icke föreligger beträffande vare sig den ena eller andra af dessa bandelar, framgår emellertid af den omständigheten, att statsutskottet för ett par dagar sedan i ett på föredragningslistan för i dag upptaget

utlåtande, n:o 166, har hemställt till Riksdagen om beviljande af ett anslag å 11,000 kronor till en utredning rörande malmförekomster och tekniskt användbara bergarter invid den ifrågasatta inlandsbanan. Att döma af det jämförelsevis ringa anslagsbelopp, som här satts i fråga, synes man ha tänkt sig, att denna utredning skulle kunna ske under den allra närmaste framtiden. Det vore väl då riktigare att afvakta resultatet af denna utredning, innan man beslutar att bygga, än att bygga först och sedan göra utredning. Detta synes mig vara ett bakvänt sätt att gå tillväga, och möjligen skall denna synpunkt komma att ytterligare framhävas längre fram, då vi komma till behandlingen af det nämnda utskottsbetänkandet.

*Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)*

Utskottet säger i den nyss upplästa punkten: »Då det gäller ett företag af den vidlyftiga beskaffenhet och stora omfattning, som här är fallet, synes det nämligen utskottet vara fara värdt, att man icke inom en öfverskådlig framtid kan komma till något praktiskt resultat, om icke företaget efter hand igångsättes» etc. Utskottet synes där vilja tillämpa den grundsatsen, att återhållsamheten och försiktigheten vid afgörandet af landets angelägenheter skola stå i omvänt förhållande till dessa angelägenheters betydelse och räckvidd, en grundsats, som tydligen är ohållbar; den leder ju till att sila mygg och svälja kameler. Därför att företaget är så stort och omfattande, skulle man här gå brådskottadt tillväga och gå undersökningen i förväg. Det synes mig dock vara alldeles orimligt, och det skulle förvåna mig, om de mera betänksamma inom denna kammare skulle kunna följa en sådan anvisning.

Å sid. 28 i betänkandet säger utskottet: »Hvad angår de särskilda förslag, som i motioner af herr Montgomery samt af herr Jonsson i Lycksele framstälts i fråga om utförande af undersökningar beträffande vissa bibanor, har utskottet med anledning särskildt af den mycket begränsade tid, som utskottet haft tillfälle att ägna dessa mot slutet af riksdagen framkomna frågor, icke kunnat bilda sig ett bestämdt omdöme om det praktiska värdet och betydelsen af de uppslag, som gjorts i berörda motioner.» Då utskottet således anser sig ha saknat tid och tillfälle att bilda sig ett omdöme uti dessa specialfrågor, förefaller det underligt, att utskottet på samma strängt begränsade tid har kunnat bilda sig ett så säkert omdöme i själfva hufvudfrågan, att utskottet funnit sig böra hemställa till Riksdagen att utan afvaktande af den undersökning, som herr Biesert och hans medmotionärer tillstyrkt, bifalla den till sina konsekvenser så vidtgående kungl. propositionen.

Det har anmärkts, att det saknas planmässighet i vårt svenska järnvägsbyggande. Ifall denna anmärkning har berättigande, bör man väl denna gång begagna det tillfälle, som nu erbjuder sig, till utarbetande af en fullständig plan för arbetet, innan

*Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts).*

man griper sig an med ett företag af en sådan räckvidd som det nu ifrågasvarande. Man torde härvid äfven böra beakta, att ett hela banbyggnaden omfattande beslut gifver tillfälle till ett bättre utnyttjande af tid och penningar, än som är möjligt, om man beslutar att bygga bit för bit.

Jag hörde i går kväll en talare i Första Kammaren säga, att inlandsbanan, såsom gränsbana betraktad, kommer att utgöra en gräns emot norskt inflytande på svenskt område. För så vidt det ligger något berättigadt i detta uttalande, måste det anses önskvärdt, att denna gräns mot norskt inflytande på svenskt område blefve uppdragen snarast möjligt, och att den blefve uppdragen på rätt ställe. Det är för att så måtte ske, som jag nu ber att få yrka bifall till den af herr Olsén m. fl. afgifna och till utskottets utlåtande fogade reservationen.

Herr Karlsson i Mo: Herr talman, mina herrar! Ehuru jag förut instämt med herr Widén i hans anförande, kan jag ändock ej underlåta att säga några ord i detta för den ort jag närmast har äran representera så viktiga ärende.

Frågan om byggande af inlandsbana har trängt sig fram såsom en fråga af stor och nationell betydelse. Reservanterna och de, som talat för bifall till deras förslag, tyckas ju vara eniga om att denna plan bör realiseras så fort som möjligt. Ja under sådana förhållanden måste man väl någonstädes börja i sitt betänkande och jag anser, att utskottet har gifvit tillräckliga skäl för denna sin uppfattning på sidan 29 där det heter: »Då det gäller ett företag af den vidlyftiga beskaffenhet och stora omfattning, som här är fallet, synes det nämligen utskottet vara fara värdt, att man icke inom en öfverskådlig framtid kan komma till något praktiskt resultat, om icke företaget efter hand igångsättes å sådana delar, där utredningen föreligger färdig och linjens sträckning kan med säkerhet fastslås, oberoende af ännu återstående undersökningar inom andra trakter.» Här-till tror jag att man utan fara för öfverdrift skulle kunna lägga äfven ett annat, nämligen att man med större skäl kan tala om bristande kommunikationer för trakterna norr om Sveg än hvad fallet är söder om denna ort. Herr statsrådet och chefen för civildepartementet har i sitt yttrande till statsrådsprotokollet bland annat sagt, »att en bana Östersund—Ströms vattudal såsom lokalbana för dessa orter skulle fylla ett länge känt, stort behof och att denna bana har goda förutsättningar för en lönande trafik, äfven om man endast tager hänsyn till banans eget trafikområde.» Ja, det är alldeles riktigt; detta är en lifsfråga för dessa orter, och det är en fråga, som stått på dagordningen öfver 25 år.

Jag skall icke trötta herrarne med att anföra några siffror angående gjorda beräkningar för banans bärighet. Herr Moll varnade oss för att kasta oss in på ett så stort företag som

byggandet af inlandsbanan är. Ja, det sades precis detsamma, när det gällde att anlägga våra första järnvägar här i landet, men jag vill fråga herr Moll, hur han tror det skulle ha varit ställt med våra finanser och våra ekonomiska bärkrafter, om vi icke haft järnvägarna. Det sades ungefär detsamma, när det gällde att anlägga Gellivarebanan, men hvad sades här i kammaren för några dagar sedan, när malmfrågan behandlades? Jo, att vi hade tillgångar däruppe i Norrbotten för flere hundra miljoner kronors värde.

*Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)*

Ja, mina herrar, jag vågar påstå, att äfven i Jämtland finnes det rika och storartade utvecklingsmöjligheter och detta särskildt i de delar af länet, som skulle komma att beröras af den nu föreslagna järnvägen, och detta har länets höfding alltför tydligt påvisat i sitt anförande, så att på den saken behöfver jag ej spilla flera ord.

Herr talman! Jag är mer än villig att erkänna, att kammaren alltid brukar visa förstående och tillmötesgående, när det gäller norrländska kraf, och jag vågar därför nu framställa en vördsam anhållan, att den måtte visa samma tillmötesgående och samma uppoffring i den nu föreliggande frågan genom att gå med på utskottets förslag, hvartill jag, herr talman, ber att få yrka bifall.

Herr Carlsson i Malmberget: Herr talman! Om det möjligtvis kan bidra till att denna debatt icke blir alltför lång, skall jag för min del icke tillåta mig att yttra mer än några få ord.

Herr Matsson började med att säga, att ifall herr Widén hade slutat sitt anförande med ett annat yrkande, skulle han för sin del ha kunnat instämma med honom. Jag ber att redan med detsamma få tillkännagifva, att jag å min sida kan tillämpa samma sats beträffande herr Matssons anförande. Däraf torde framgå, att jag ämnar yrka bifall till statsutskottets förslag.

Med hänsyn till den trakt, som jag har äran representera, intager jag en sådan ställning till den del af den påtänkta inlandsbanan, hvarom här är fråga, att det väl icke kan misstänkas detsamma om mig som om herr Widén, då det om hans briljanta anförande sades, att han talade mera som jämtlänning än som svensk. Jag vill särskildt till sörlänningarna, till hvilka jag egentligen är en landsman, ställa den erinran, att den del af inlandsbanan, som skulle komma att anknytas till den ort jag representerar, är belägen på längre afstånd från den nu ifrågasatta jämtlandsbanan än det, hvarpå Värmland eller Bohuslän äro belägna från densamma.

Jag kan för min del i förbigående instämma i det sympatiuttalande, som gjorts för att inlandsbanan i dess helhet en gång måtte blifva verklighet. Den torde komma att för vårt land medföra

Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)

ett stort kulturellt uppsving. Då emellertid icke någon fullständig utredning angående inlandsbanan i dess helhet föreligger, så att man kan bedöma banans bärighet eller de framtida kostnader, som landet genom anläggande af densamma ikläder sig, skall jag för min del för närvarande endast tillåta mig att betrakta det föreliggande förslaget såsom gällande en lokalbana. Det är ju också förnämligast ur den synpunkten, som den ärade Jämtlands-höfdingen talat om banan, och jag anser, att han på ett så klart, logiskt och belysande sätt framhållit denna banas uppgift såsom lokalbana, att man med bortseende af hela inlandsbanan såsom sådan, bör gifva sin röst för förslaget.

Det har nu invändts, att om icke inlandsbanan såsom helhet blefve verklighet skulle den nu ifrågasatta jämtlandsbanan draga dyrbarare anläggningskostnader än hvad en lokalbana skäligen finge draga. Jag kan dock icke tänka mig, att det kan ligga något statsekonomiskt ofördelaktigt däri, att man, då man bygger en statsbana, gör den så solid, att den för framtiden kan utnyttjas för hvilket ändamål som helst. Jag tror icke, att det skall lända Sverige till skada, om denna bana göres stark och solid, så att man, om man så vill, kan förlänga banan åt det ena eller andra hållet och sålunda slutligen göra inlandsbanan till en verklighet. De högre kostnader, som jämtlandsbanans första anläggande nu skulle draga, kan jag icke anse vara af den betydelse, att man därför nu icke skulle kunna vara med om att besluta denna första början till en framtida inlandsbana.

Jag är lifligt öfvertygad om, att en bana med en längd af c:a 160 mil icke kan börja byggas på alla punkter samtidigt, utan man måste väl börja bygga någon viss sträcka först, och sedan fortsätta undan för undan. Men då står det klart för mig, att det är en stor fördel att först bygga sådana sträckor, i fråga om hvilka man kan beräkna den största bärigheten och den största ekonomiska afkastningen. Såvidt jag kunnat uppfatta utsiktterna därtill, finnes det emellertid utefter hela inlandsbanans sträckning icke någon del af densamma, som har större möjlighet att verkligen kunna bära sig än den nu ifrågasatta.

Under sådana förhållanden anser jag, att det ur alla synpunkter är det lyckligaste och bästa man kan göra, om man bifaller hvad utskottet här föreslagit och beslutar anläggandet af den nu ifrågavarande banan.

Jag tillåter mig således, herr talman, att yrka bifall till statsutskottets förslag.

Häruti instämde herrar *Branting, Lindley, Kropp, Nilsson* i Malmö och *Larsson* i Västerås.

Herr Moll: Herr talman! Min ärade vän herr Svensson i Skyllberg höll nyss en miniatyrföreläsning i nationalekonomi, där

miljonerna trillade som ärter i ett säll. Jag skall icke bevära vare sig herr Svensson eller kammaren med att bemöta herr Svensson, då han behagade beskylla mig för svartmålning. Jag rår icke för att en enkel hänvisning till det skick, hvori vår utländska betalningsbalans för närvarande befinner sig, ter sig för herr Svensson och sannolikt för många andra som en svartmålning. Vi ha hittills kunnat skryta med att svenska staten lånat penningar uteslutande för produktiva ändamål. Jag erkänner villigt, att den bansträcka, hvarom här är fråga, från Östersund till Ströms vattudal, måste betecknas som ett produktivt järnvägsföretag, men denna bansträcka utgör bara början till den stora norrländska inlandsbanan, och jag tror icke, att man med fog kan påstå, att denna bana såsom helhet kan väntas blifva något produktivt företag.

Herr Svensson frågade till sist: ha vi någonsin inlåtit oss på något stort järnvägsföretag, där vi på förhand kunnat påräkna ränta på byggnadskapitalet? Det vore en lätt sak att angifva talrika exempel på att så inträffat. Jag skall endast ta de närmast till hands liggande exemplen och ber att få hänvisa till de två statsutskottsutlåtanden, som stå närmast på föredragningslistan efter det ärende, vi nu behandla, d. v. s. till statsutskottets utlåtanden rörande tvärbanor till Piteå och Skellefteå samt rörande Järna—Norrköpingsbanan.

Herr Biësert: Herr talman! Jag ber kammaren om ursäkt för att jag ännu en gång tar till ordet i denna fråga, men det är särskildt herr Widéns anförande, som föranledt mig därtill. Den ärade representanten för Nyköping m. fl. städer kallade mitt kraf därpå att Riksdagen skulle sättas i tillfälle att bättre och noggrannare pröfva frågan om inlandsbanan och mitt därmed sammanhängande yrkande på uppskof med den föreliggande bansträckans byggande för de obotfärdiges förhinder. Jag skall be att mot ett sådant yttrande få nedlägga en vördsam gensaga. Jag tror knappast, att man kan säga, att det är berättigadt att så yttra sig, då en ledamot i kammaren uppträder och inför ett så stort byggnadsföretag som detta manar till någon försiktighet och ställer kraf på att de papper, som föreläggas Riksdagen, skola vara sådana, att man bättre kan bedöma förslaget i dess helhet än hvad nu är fallet.

Herr Svensson i Skyllberg: Herr talman! Jag skall med några ord be att få svara på hvad herr Moll anført och vill då säga, att jag lika väl som herr Moll vet, att vår handelsbalans till utlandet icke ställer sig gynnsam. Men jag vill också säga, att därför att vi för ögonblicket ha en ogynnsam handelsbalans i förhållande till utlandet vi icke böra draga oss för att besluta ett nationellt företag, som skulle utföras på ett par, tre årtionden.

*Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)*

Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)

Om detta företag kommer att genomföras, såsom jag för min del hoppas, så tror jag, att vår handelsbalans icke skall behöfva därigenom blifva sämre, då vi kunna vara förvissade om att landet därigenom skall tjäna in penningar, hvarmed vi kunna förbättra vår nationalförmögenhet.

Herr Widén: Herr talman! Jag vill med anledning af hvad den ärade representanten från Värmland yttrade gentemot de ord, med hvilka jag slutade mitt förra anförande, endast genmäla, att jag naturligtvis icke velat göra mig till domare öfver anledningen till den önskan om inlandsbanebyggnadens uppskjutande, som från åtskilliga håll framstälts. Dock vill jag vidhålla, att äfven om jag måste förutsätta att denna önskan utgår från den bästa afsikt att få saken utredd, blir i allt fall objektivt sedt ett genomdrifvande nu af ett sådant uppskof, därest det skulle vinna framgång, ett utslag af »de obotfärdigas förhinder».

Herr Eriksson i Bäck: Herr talman: Då man har framkastat sådana ord som att ett bifall till reservationen skulle vara liktydigt med de obotfärdigas förhinder, så nödgar detta mig att så här i sista stund begära ordet, oaktadt jag förut låtit stryka mig. Skälet att jag till utskottets betänkande låtit anteckna min reservation är icke, att jag är emot byggandet af den s. k. inlandsbanan. Jag vill tvärtom, att den skall byggas, och jag har förut, då det var fråga om anslag till densamma, yttrat mig för bifall till detta anslag. Men att jag står som reservant till utskottets förslag beror just på det sätt, hvarpå Kungl. Maj:t nu kommit fram med frågan. 1904 års Riksdag beslöt anslag för undersökning för en bana från viss punkt på den bohuslänska kusten till Gellivare. 1906 års Riksdag upprepade detta beslut, och medlen utanordnades under år 1906. Dessa medel, som 1906 års Riksdag beviljade, äro sålunda redan till fullo använda. Men nu kommer Kungl. Maj:t ändå och föreslår Riksdagen icke att bygga denna bana i sin helhet, som Riksdagen lämnat anslag för undersökning till, utan endast en liten bit af densamma. Detta finner jag vara ett sätt att behandla frågan, som gör, att jag måste rösta för bifall till reservationen, hvarmed jag dock icke — såsom herr civilministern yttrade om dem, som ville rösta för denna reservation — velat *slå ihjäl* hela förslaget; jag finner tvärtom, att Kungl. Maj:ts och utskottets förslag innebär eller, rättare uttryckt, synes mig innebära, att man icke skulle bygga någon inlandsbana söder om Sveg utan endast norr om Sveg och att söder om Sveg inlandsbanan skulle gå in på förtvvarande banor. Detta är ett tillvägagångssätt, som jag icke med tystnad kunnat gå förbi eller medverka till.

Herr Nordström instämde häruti.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats afslutad, gaf herr talmannen jämlikt de yrkanden, som under öfverläggningen förekommit, proposition dels på bifall till utskottets hemställan i mom. b), dels ock på afslag å berörda hemställan och Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning; och fann herr talmannen den förstnämnda propositionen vara med öfvervägande ja besvarad. Herr Biesert begärde emellertid votering, hvilken ock företogs enligt följande nu godkända och anslagna voteringsproposition:

*Angående
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)*

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i mom. b) af utskottets förevarande utlåtande n:o 149, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

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

Omröstningen utföll med 136 ja mot 57 nej; och hade kammaren alltså bifallit utskottets hemställan.

Mom. c).

Utskottets hemställan bifölls.

§ 9.

Därnäst i ordningen fanns å föredragningslistan uppfördt statsutskottets utlåtande, n:o 148, i anledning af dels Kungl. Maj:ts proposition angående anläggning af bibanor från norra stambanan till Skellefteå och Piteå, dels ock i ämnet väckta motioner.

*Angående
bibanor från
norra stam-
banan till
Skellefteå och
Piteå.*

I en den 19 nästlidne april till Riksdagen aflåten proposition, hade Kungl. Maj:t, under åberopande af propositionen bilagdt utdrag af protokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen,

att, under förbehåll att uti statsrådsprotokollet beträffande hvarje särskild bana omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttoges, besluta anläggning af statsbana

dels från Bastuträsks station å norra stambanan till Skellefteå och vidare till Kallholmsfjärden för en beräknad kostnad af 5,328,000 kronor,

dels ock från Älfsby station å norra stambanan till Piteå, hvarför kostnaden beräknas till 4,870,000 kronor; samt

Angående bibanor från norra stambanan till Skellefteå och Piteå. att för påbörjandet af förstnämnda bana för år 1908 anvisa ett belopp af 800,000 kronor, att utgå från riksgäldskontoret.

I anledning af Kungl. Maj:ts ifrågavarande framställning hade följande motioner blifvit väckta, nämligen:
af herr *G. A. Ahlstrand*, motionen n:o 264 i Andra Kammaren, däruti föreslagits, att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts proposition om anläggning af statsbanor från norra stambanan till Skellefteå och Piteå, ville till påbörjande under år 1908 af båda dessa bibanor anvisa åt hvardera ett belopp af 800,000 kronor;

af herr *L. Berg m. fl.*, motionen n:o 81 i Första Kammaren, med hemställan, det Riksdagen ville besluta anläggning af statsbana dels från Bastuträsks station å norra stambanan till Skellefteå och vidare till Kallholmsfjärden, dels ock från Älfsby station å norra stambanan till Piteå, samt för påbörjandet af dessa banor för år 1908 anvisa ett belopp af 800,000 kronor att lika fördelas dem emellan;

samt af herr *A. F. O. Cederberg*, motionen n:o 83 i Första Kammaren, uti hvilken motion hemställts, att Riksdagen vid bifall till förslaget om grenbanan Älfsjö—Piteå ville fästa förbehåll om ett ovillkorligt åtagande af Piteå stad att antingen vid staden eller i närbelägen hafsvik, dit järnvägen kunde lätt framdragas, anordna tillfredsställande hamn och hamninlopp till den tid järnvägsbyggnaden beräknas färdig.

Utskottet hemställde:

a) att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts därom framställda förslag, måtte, under förbehåll att i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 19 april 1907 omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttoges, besluta anläggning af statsbana från Bastuträsks station å norra stambanan till Skellefteå och vidare till Kallholmsfjärden för en beräknad kostnad af 5,328,000 kronor samt till påbörjandet af denna bana för år 1908 anvisa ett belopp af 800,000 kronor;

b) att Riksdagen icke måtte bifalla Kungl. Maj:ts förslag om anläggning af statsbana från Älfsby till Piteå och ej heller de af herrar Ahlstrand och Berg i ämnet väckta motionerna; samt

c) att herr Cederbergs ifrågavarande motion måtte anses besvarad genom Riksdagens bifall till utskottets under b) gjorda hemställan.

Reservationer hade emellertid afgifvits:

af friherre *N. A. H. Palmstierna*, som ansett, att utskottet bort afstyrka bifall till Kungl. Maj:ts förevarande framställning och de i ämnet väckta motionerna;

samt med afseende å *nom. b)* i utskottets hemställan af herrar grefve *C. O. Taube*, *Hammarlund*, *Eriksson* i Bäck och *Wiklund*.

Mom. a).

Utskottets hemställen bifölls.

Härefter föredrogs *mom. b)*; och yttrade därvid:

*Angående
bibanor från
norra stam-
banan till
Skellefteå och
Piteå.*

(Forts.)

Herr Ahlstrand: Herr talman, mina herrar! Ut i Kungl. Maj:ts proposition till Riksdagen angående anslag för anläggning af bibanor från norra stambanan till Skellefteå och Piteå föreläs Riksdagen som bekant att under vissa villkor besluta anläggning af statsbana

dels från Bastuträsks station å norra stambanan till Skellefteå och vidare till Kallholmsfjärden för en beräknad kostnad af 5,328,000 kronor,

dels ock från Älfsby station å norra stambanan till Piteå, hvarför kostnaden beräknats till 4,870,000 kronor; samt

att för påbörjandet af förstnämnda bana för år 1908 anvisa ett belopp af 800,000 kronor, att utgå från riksgäldskontoret.

Då jag emellertid ansett, att Piteåbanan, i likhet med Skellefteåbanan, borde för nästkommande år komma i åtnjutande af ett byggnadsanslag af 800,000 kronor, så har jag motionerat därom. Enligt min mening har motionen goda skäl för sig och jag skall i korthet angifva desamma.

Vid byggandet af stambanan norrut måste hänsyn tagas såväl till strategiska skäl — och detta kanhända hufvudsakligast — som ock till kulturella skäl, hvilket gjorde, att denna bana icke kom att beröra kusten och de mest befolkade bygderna utan förlades längre in i landet. Men samtidigt uttalades — och det har väl också alltid ansetts — att stambanan skulle hafva tvär- eller grenbanor till de största orterna vid kusten. Och i enlighet härmed hafva också tvärbanor utgått *dels* från Kilafors till Söderhamn, *dels* från Ljusdal till Hudiksvall, *dels* från Ånge till Sundsvall, *dels* från Långsele till Sollefteå, *dels* från Mellansel till Örn-sköldsvik och *dels* från Vännäs till Umeå. Umeå fick sin järnväg färdig 1896. De orter, som sedan skulle vara i tur att få järnväg, voro Piteå och Skellefteå. Det var nämligen för litet hvar klart — och det har också järnvägsstyrelsen sedan uttalat — att dessa bibanor skulle tillgodose synnerligen viktiga intressen, uppmuntra till industriella företag och stödja handel och näringar. Man hade därför också hoppats och trott, att dessa bibanor skulle byggas inom den närmaste framtiden. Men åren hafva gått, och ingenting har blifvit åtgjort, hvarför dessa orter, som voro närmast intresserade af järnvägarna, började röra på sig år 1902. Så ingick magistraten i Skellefteå till Kungl. Maj:t med framställning om aflåtande af Kungl. proposition till nästpåföljande riksdag om byggande med statsmedel af en bibana Bastuträsk—Skellefteå—Säfvenäs. Och Norrbottens läns landsting ingaf också, på framställning af Konungens befallningshafvande till Kungl. Maj:t en

Angående bibanor från norra stambanan till Skellefteå och Piteå. anhållan om undersökning för anläggning med statsmedel af en järnväg mellan Elfsbyn och Piteå.

Den, som genomläst den Kungl. propositionen, skall noggsamt finna, att dessa båda orter stått troget sida vid sida uti sina järnvägsbekymmer och att vederbörande myndigheter alltid betraktat dessa båda bibanor såsom en enda järnväg. Så är t. ex. järnvägsstyrelsens utlåtanden rörande dessa båda framställningar från magistraten i Skellefteå och Norrbottens läns landsting daterade samma dag eller den 1 september 1903. Samtidigt, eller den 2 december 1904, har Kungl. Maj:t beviljat statsanslag för undersökning af dessa båda bibanor. Och vid de samtal, som både jag och Piteådeputationerna haft med numera aflidne excellensen Boström, förre civilministern Schotte och den nuvarande civilministern, har det alltid ställts i utsikt och lofvats, att framställning i fråga om dessa båda banor skulle samtidigt inkomma på Riksdagens bord. Jag vill icke neka, att den nuvarande herr civilministern infriat sitt löfte. Men såsom synes, begär han endast anslag till Skellefteåbanan. Till de 11 år, som Piteå redan fått vänta, skulle således nu få läggas åtskilliga år till. Enligt en af herr civilministern uppgjord järnvägsplan för järnvägsbyggnader under tiden 1908—1913 skulle Piteåbanan få anslag först 1911 och banan blifva färdig först 1914. Det är ju gifvet, att befolkningen i Piteå och dess älfdal har känt sig en smula nedstämd och besviken genom det ledsamma läge, som dess bibanefråga sålunda fått.

I klagande ton skrifva också Piteå stadsfullmäktige till Kungl. Maj:t — i sammanhang med undersökning af bibanan till Elfsby — bland annat följande: »Före tillkomsten af norra stambanan kunde staden till sitt handelsområde räkna icke blott Piteå och Älfsby socknar utan äfven socknarna Arvidsjaur och Arjeplog eller, med andra ord, Piteå lappmark. Med dessa trakter hade staden sedan långliga tider tillbaka legat i afsevärda handelsförbindelser. Norra stambanans framdragande åstadkom härutinnan en fullständig omhvälfning till stort afbräck för stadens ekonomiska lif och vidare förkofran. Genom de lättare järnvägsförbindelserna till andra orter började nämligen handeln söka sig vägar till andra platser, till följd hvaraf Piteå nödgats se sin handel inskränkt hufvudsakligen till kustlandet. Vid sådant förhållande vore det för staden af största vikt, att den genom järnvägsförbindelse med stambanan sattes i tillfälle att återvinna hvad den på förut beskrefvet sätt förlorat, äfvensom att denna förbindelseled komme till stånd, innan ännu handeln och rörelsen med lappmarken och de öfre delarna af kustsocknarna för alltid frångått staden». Och Piteå socknemän framhålla också i en skrifvelse den 28 december 1906 till järnvägskommittén, hvilket uppsving trakten skulle få beträffande jordbruksmöjligheter, mejerihandtering och ladugårds-skötsel, samt afsluta denna sin skrifvelse med följande ord: »Skulle

därför denna för vårt jordbruk så viktiga bana mellan Piteå och Älfsbyn ännu längre dröja, befara vi, att jordbrukets utveckling komme att betydligt afmattas och emigrationen helt visst tilltaga.

Ty en lifskraftig befolkning vill naturligtvis icke gå sin undergång till mötes; hellre då, fast med beklämdt hjärta, lämna den kära fädernetorfvän och fosterlandet.»

Min fulla öfvertygelse är den, att om icke Piteå i en snar framtid får järnvägsförbindelse med stambanan kommer denna stad att sjunka ned till rangen af en vanlig fiskeby. Fastighetsvärdena inom staden hafva minskats betydligt och detta har naturligtvis inverkat också på bevillningen. Piteå sockens befolkning, som icke har några tillfällen till biinkomster och som på grund af bristande kommunikationer icke kunna få afsättning för sina landtmannaprodukter, har under de senare åren i stor mängd emigrerat till Amerikas Förenta stater. Det synes mig verkligen vara ett statsintresse, som här står på spel.

Den projekterade järnvägen mellan Piteå och Älfsbyn går igenom fullkomligt odlad och kultiverad bygd. Invid Piteå stad eller dess närmaste omnejd finnas 11 mejerier, och inom hela socknen, hvars folkmängd uppgår till 20,000 människor, finnes ett 30-tal mejerier.

Det är faktiskt omöjligt för Luleå älfdal att förse orterna Luleå, Boden, Gellivare och Kiruna med lifsmedel utan att få undsättning från annat håll. Piteå älfdal vore då naturligtvis närmast att lämna den, men kan ej göra det i brist på kommunikationer. För att taga ett exempel må nämnas, att i utspisningsstaten för Norrbottens regemente samt för Bodens befästningstrupper ingår gröt och mjölk; men utspisningsstaten har måst ändras, emedan det icke funnits tillräckligt med mjölk.

Fisket i Piteå skärgård är högst betydligt. Under senaste 10 åren har i medeltal fångats omkring 520,000 kilogram fisk; men i brist på kommunikationer ha betydande order ej kunnat effektueras. Piteå stad har offrat ganska mycket på sin hamn, för närvarande cirka 200,000 kronor; och sjöfarten är betydlig. Under förra året besöktes Piteå hamn af icke mindre än 923 fartyg. I närheten af banans ändpunkt vid Piteå finnas ej mindre än 8 stora sågverk förutom en massa industriella anläggningar.

Angående betydelsen af dessa bibanor och dessas rentabilitet säger också departementschefen i sitt yttrande till statsrådsprotokollet, sid. 51 i den kungl. propositionen, bland annat följande:

»Att stambanan för att rätt fylla sitt ändamål bör hafva en eller flera bibanor till kusten på denna långa sträcka, torde ligga i öppen dag. Några på förhand gifna punkter, hvarest dessa bibanor böra utgå från stambanan, finnas näppeligen, men däremot bör tvekan ej råda därom, att bland kustorterna förnämligast två, nämligen städerna Skellefteå och Piteå samt bygderna där-omkring, böra komma i åtanke vid anläggande af dylika bibanor.

*Angående
bibanor från
norra stam-
banan till
Skellefteå och
Piteå.*

(Forts.)

Angående bibanor från norra stambanan till Skellefteå och Piteå.
(Forts.)

Båda dessa bygder hafva en stor och starkt tillväxande folk-mängd; jordbruket och industrien hafva på båda ställena nått en betydlig utveckling och orterna synas vara i stadda i starkt ekonomiskt uppsving. Tvifvelsutan skola de ifrågasatta järnvägar kraftigt bidraga till ett ännu bättre utnyttjande af dessa orters rika naturliga tillgångar. Å andra sidan är det påtagligen också af vikt för de inre delarna af landet att komma i bekvämare förbindelse med dessa betydande kustorter. Särskildt torde i sådant hänseende böra påpekas, att efter dessa banors anläggning Boden, Gellivare och Kiruna från orterna omkring Skellefteå och Piteå kunna erhålla lättad tillförsel af åtskilliga lifsförnödenheter.

Äfven för utvecklingen af stambanans trafik torde de ifrågasatta bibanorna komma att få betydelse. Af den verkställda statistisk-ekonomiska utredningen framgår, att en afsevärd trafik är att förvänta å dessa bibanor, och tydligen kommer en väsentlig del af denna trafik att äfven passera större eller mindre sträckor af stambanan. Det synes mig med goda skäl kunna antagas, att inkomsten af den sålunda tillkommande trafiken å stambanan skall, sammanlagd med trafikinkomsten å de nya bibanorna, inom en ganska snar framtid ej blott betäcka driftkostnaderna å de nya banorna utan äfven förränta deras anläggningskostnad.»

Trots ett dylikt uttalande till förmån för dessa bibanor, anser sig herr statsrådet och chefen för kungl. civildepartementet dock icke kunna tillstyrka äskande af anslag till mer än Skellefteåbanan. Och skälet härtill skulle vara det af järnvägsstyrelsen, sid. 41 i den kungl. propositionen, angifna, eller att »Skellefteåbanan — — — hade afsevärdt större ekonomiska förutsättningar än Piteåbanan». Men det är icke sant. Milkontrollören d'Ailly, som verkställt den ekonomiskt-statistiska utredningen, har — något som möjligen undgått järnvägsstyrelsens uppmärksamhet — i dessa beräkningar kommit till det resultatet, att Skellefteåbanan skulle gifva en afkomst, uppgående till 4,56 % af byggnadskostnaden, och Piteåbanan en afkomst af 4,34 %.^{22/100} procent kan väl i all rimlighets namn icke kallas för en afsevärd skillnad; det synes mig ej vara någon skillnad alls. Då järnvägsstyrelsens uppgift sålunda här ej håller streck, så lär väl herr civilministerns skäl för uppskof med denna bibana till stor del bortfalla. Hvarför kunde ej dessa bibanor få anslag samtidigt? Dessa bibanor hafva ju i sin upprinnelse och fortkomst behandlats såsom samhöriga och alltid betraktats som en bana. Såsom jag förut anmärkt, ingingo framställningar från dessa båda orter samma år; järnvägsstyrelsens utlåtande angående dessa framställningar är gemensamt för båda orterna; och båda bibanorna fingo statsanslag för undersökning och kostnadsplan

på precis samma dag. Jag anser det sålunda vara *uppenbart orättvist* att icke tillgodose dessa båda ortens intressen samtidigt. *Angående bibanor från norra stambanan till Skellefteå och Pited.*

Under inga förhållanden kan jag vara med om statsutskottets utlåtande. Kungl. Maj:ts proposition ger ju åtminstone något på hand, ehuru det i realiteten icke betyder så mycket; men statsutskottets betänkande ger icke det ringaste. Statsutskottet förlägger Piteåbornas bibanefråga till en aflägsen framtid eller, såsom orden å sid. 7 i betänkandet lyda, »till en tidpunkt, då icke hinder för utförande af berörda järnvägsanläggning möter i följd af andra pågående eller nära förestående banbyggnader».

Ja, dessa ord känner befolkningen fullväl till. Med just dessa ord har den i 10 års tid fått sina järnvägsanspråk affärdade och uppehållna. Att nu återkomma med detsamma, då befolkningen trott sig kunna få den här järnvägsfrågan ordnad, är nästan, synes det mig, att håna olyckan. Det har denna idoga, stråfsamma, redbara och fosterlandsälskande befolkning, som lefver däruppe under så svåra förhållanden och hvars hela existens så godt som beror på järnvägsförbindelse med stambanan, knappast gjort sig förtjänt af. Ett litet uppmuntrans ord eller ett ord, som hade gifvit någon förhoppning om banans byggande inom den närmaste framtiden, synes mig hafva varit mera på sin plats.

Såsom utskottets betänkande nu är affattadt, skall det, om det vinner Riksdagens godkännande, väcka misstämning inom vida kretsar i Piteå älfdal. Det skall drifva denna utmärkta befolkning att i ännu större skaror söka sin utkomst i främmande land; ty något jordbruk där uppe är utan afsättningsmöjligheter otänkbart.

Jag har intet vidare att säga, utan jag får vördsamt anhålla, att herrarna äro barmhärtiga och visa medkänsla med Piteåbefolkningen; och i den förhoppningen tager jag mig friheten, herr talman, att yrka bifall till min motion med det af herr Cederberg i Första Kammaren gjorda tillägg angående hamnens ordnande.

I detta anförande instämde herrar *Hörnsten, Svensson* i Bondön, *Lundström, Kronlund, Carlsson* i Malmerget, *Berglund* och *Andersson* i Baggböle.

Herr vice talmannen: Ja, det är ju ej underligt, att en representant för de bygder, som af förevarande bansträcka närmast beröras, gjort ett uttalande i frågan vid ett tillfälle sådant som detta, och jag undrar ej heller så mycket på att hans uttalande gick i den riktning det gjorde. Ty man får ju ej säga något om att hvar och en är angelägen om att få sin ort så väl tillgodosedd som möjligt äfven i kommunikationshänseende. Men detta är ett, och ett annat är, hvad ett sådant forum som stats-

Angående
bibanor från
norra stam-
banan till
Skellefteå och
Piteå.
(Forts.)

utskottet, som haft att samtidigt pröfva förslag till flere konkurrerande järnvägsanläggningar, afsedda att utföras af staten, har ansett. Vi hafva redan beslutat byggandet af en första del af en statsbana, s. k. inlandsbana, som i sinom tid och i sin helhet kommer att kräfva mycket stora ekonomiska uppoffringar från statens sida. Några ögonblick därefter hafva vi beslutat att bygga ytterligare en statsbana, Skellefteåbanan, som skall fullbordas under den närmaste tiden och hvilken äfven den kräfver en icke obetydlig kostnad — låt vara blott en mindre kostnad i jämförelse med hvad den bana kommer att tariffva, som jag först syftade på. Tidigare under innevarande riksdag är Morjärvbanan beslutad. När man tänker på att alla dessa banbyggnader beröra den delen af vårt land, som man brukar kalla »öfre Norrland», så tycker man, att representanterna för denna del af landet väl borde kunna instämma med mig i det uttalandet, att Riksdagen vill göra allt, hvad den, utan att pålägga landet alltför stora bördor, kan, för att genom statens mellankomst öfre Norrland må, så fort ske kan, erhålla åtminstone de viktigaste af de järnvägskommunikationer, som det behöfver. Om Riksdagen icke anser sig kunna på en gång fylla alla de kraf, som uppställas från det hållet, det få väl herrarne i alla fall medgifva ej är så underligt. Men vidare är här att lägga märke till ett förhållande, som väl är i sitt slag enastående — åtminstone har jag under min riksdagsmannatid ej varit med om något liknande — det nämligen, att man redan nu, år 1907, skulle besluta att bygga en statsbana, hvars påbörjande ej skulle ske förrän om 4 år, d. v. s. år 1911. Redan denna omständighet är minst sagdt underlig.

För öfrigt skulle jag vilja göra det lilla tillägget, att jag ej tror, att de, som nu närmast nitälska och intressera sig för en stambanedel Älfsbyn—Piteå, behöfva misströsta därför att Riksdagen tilläfventyrs vid detta tillfälle ej anser sig kunna besluta denna bana. Tvärtom är jag för min del öfvertygad om att den banan i alla fall genom statens mellankomst och under den närmaste framtiden kommer till stånd, men af de skäl, som jag nu nämnt, har statsutskottet icke kunnat för närvarande tillstyrka den. Och på dessa skäl, herr talman, ber jag nu att få yrka bifall till statsutskottets förslag.

Herr Lindhagen: Jag kan ej neka till, att jag tycker, att Piteåborna samt befolkningen i det uppland, som har sitt affärscentrum i Piteå, i denna fråga hafva blifvit af statsutskottet något orättvist behandlade. Det har ju alltid varit så, att Piteåborna fått halfva löften om att denna bana snart skulle blifva färdig. Och vidare är förhållandet det, att när norra stambanan anlades, utgick man därifrån, att alla de olika kuststäderna, som hade sina affärsförbindelser med det öfre upplandet, ganska snart skulle

blifva satta i förbindelse med stambanan och därigenom kunna använda järnvägen till förmedling af sin samfärdsel.

Nu är det ju klart, att i samma mån som vissa af dessa städer ej få nämnda löften uppfyllda komma de till följd af konkurrensen med i detta hänseende lyckligare grannstäder att allt mer och mer sjunka i betydelse. Och alla de anläggningar och affärsintressen, som äro anknutna vid dessa städer, komma att på ett för det allmänna föga gagneligt sätt skadas samt stora förluster därigenom tillskyndas de enskilda i dessa trakter. Jag tycker därför, att Kungl. Maj:ts förslag är det enda riktiga i så måtto, att Kungl. Maj:t betraktar de ifrågavarande tvenne bibanorna, som ju äro de enda, som återstå, som en enda bana. Men Kungl. Maj:t har sagt, att man nu först skall börja byggandet af den bana, som går till Skellefteå, och först sedermera Piteåbanan, och på det sättet har ju Kungl. Maj:t visat sig hylla just den uppfattning, som herr vice talmannen nu uttalat, nämligen att Piteåborna nog inom den närmaste framtiden genom statens mellankomst skola få sin bana. Det är just detta, som Kungl. Maj:t genom sitt förslag velat få *fastslaget*, men nu har utskottet i stället föreslagit, att vi skola fastslå, att den senare banan skall byggas i sinom tid »då icke hinder för utförande af berörda järnvägsanläggning möter i följd af andra pågående eller nära förestående banbyggnader.» Ja, därigenom kan ju hela frågan komma i vida fältet, ty om man med »nära förestående banbyggnader» menar t. ex. hela inlandsbanan, tror jag, att Piteåborna komma att stå sig ganska slätt i en framtid. Jag tror därför att motionären hade gjort klokast i att yrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag, som förenar rättvisa med praktisk hänsyn och lägger frågan i dess rätta läge. Jag skall därför, herr talman, taga mig friheten att yrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

*Angående
bibanor från
norra stam-
banan till
Skellefteå och
Piteå.*

(Forts.)

Med herr Lindhagen instämde herrar *Palme, Hammarlund, Eriksson* i Bäck, *Wiklund* och *Widén*.

Herr Ahlstrand: Herr talman! Jag återtar mitt förra yrkande och förenar mig med herr Lindhagen om yrkande af bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

Herr *Zimdahl* instämde häruti.

Härmed var öfverläggningen slutad. Därunder hade yrkats: 1:o bifall till utskottets hemställan, 2:o bifall till det af herr Ahlstrand under öfverläggningen framställda yrkandet och 3:o bifall till Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning. Herr talmannen, som nu gaf propositioner å dessa yrkanden, förklarade sig anse det under 1:o upptagna yrkandet hafva flertalets mening för sig. Votering begärdes likväl, i anledning hvaraf och sedan till kontraposition antagits det under 3:o ömförmälda

*Angående
bibanor från
norra stam-
banan till
Skellefteå och
Pited.* yrkandet nu uppsattes, justerades och anslogs en så lydande
omröstningsproposition:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan
i mom. b) af utskottets förevarande utlåtande n:o 148, röstar

(Forts.)

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit Kungl. Maj:ts i ämnet
gjorda framställning.

Voteringen utvisade 123 ja mot 64 nej, hvadan utskottets
hemställan af kammaren bifallits.

Mom. c).

Utskottets hemställan bifölls.

§ 10.

*Angående
en statsbana
från Järna
till Norrköping.*

Vidare förelåg till afgörande statsutskottets utlåtande, n:o
147, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anlägg-
ning af en statsbana från Järna station å västra stambanan
öfver Vagnhärad och Nyköping förbi Lunda till Norrköping.

I en den 19 nästlidne april till Riksdagen afåten proposition
hade Kungl. Maj:t, under återopande af propositionen bilagdt ut-
drag af protokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit
Riksdagen

att, under förbehåll att uti statsrådsprotokollet omförmälda
villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttoges, besluta
anläggning af en statsbana från Järna station å västra stambanan
öfver Vagnhärad och Nyköping förbi Lunda till Norrköping för
en beräknad kostnad af 13,300,000 kronor med rullande materiel,
samt

att för påbörjandet af anläggningen för år 1908 anvisa ett
belopp af 2,000,000 kronor, att utgå från riksgäldskontoret.

Utskottet hemställde, att Riksdagen, med bifall till Kungl.
Maj:ts förevarande framställning, måtte, under förbehåll att uti
statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 19 april 1907 omförmälda
villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttoges, besluta
anläggning af en statsbana från Järna station å västra
stambanan öfver Vagnhärad och Nyköping förbi Lunda till Norrköping
för en beräknad kostnad af 13,300,000 kronor med rullande

materiell, samt till påbörjandet af anläggningen för år 1908 anvisa ett belopp af 2,000,000 kronor.

Vid utlåtagandet hade emellertid fogats reservationer af:

herrar *H. P. P. Tamm, I. Wijk, K. E. Bohnstedt, E. Fränckel, friherre N. A. H. Palmstierna, P. O. Liedberg, Persson* i Stallerhult och *Larsson* i Lund, hvilka ansett, att utskottet bort hemställa, att Kungl. Maj:ts förevarande framställning icke måtte af Riksdagen bifallas; samt

grefve *C. O. Taube* mot viss del af utskottets motivering.

Efter det utskottets hemställan blifvit uppläst, lämnades på begäran ordet till

*Angående
en statsbana
från Järna
till Norr-
köping.
(Forts.)*

Herr Larsson i Lund, som yttrade: Såsom synes af den vid betänkandet fogade reservationen hafva meningarna inom statsutskottet varit ganska delade i fråga om denna järnvägs byggande af staten. Jag har för min del icke kunnat finna mig öfvertygad om att så borde ske, och därför har jag anslutit mig till reservanterna. Departementschefen anför två skäl, hvilka enligt hans mening borde föranleda, att denna järnväg skulle byggas som statsbana. Det ena är, att genom denna järnväg mellan Järna och Norrköping skulle väglängden mellan Stockholm och Norrköping blifva afsevärdt förkortad och tidsvinst i trafiken söderut således vinnas. Det andra skälet är, att man genom byggande af denna bana skulle för ganska afsevärd tid kunna undanskjuta anläggandet af ett dubbelspår mellan Stockholm och Katrineholm. Hvad nu det första skälet angår, läser tidsvinsten väl icke blifva så synnerligen stor, efter hvad det beräknats högst 17 minuter. Emellertid framgår af de yttranden, som järnvägsstyrelsen afgifvit med anledning af ansökning om koncession på en järnväg i ungefär samma linje som den nu förslagna, att om genom densamma en afsevärd tidsvinst kunde uppnås borde det på allvar ifrågasättas, att järnvägen skulle byggas af staten. Om således tidsvinsten icke är desto mera afsevärd bör, menar jag, enligt järnvägsstyrelsens uppfattning följa, att det icke föreligger något behof från statens sida att bygga denna järnväg. Dessutom gifver järnvägsstyrelsens yttrande vid handen, att denna tidsvinst kan uppnås på annat sätt, nämligen genom anordnande af dubbelspår. Men såsom skäl för byggandet af denna järnväg anföres nu, att man genom densamma för en tid skulle kunna undvika dubbelspår. Efter min mening läser denna tid blifva ganska kort, ty trafiken kommer med all sannolikhet att framtinga detta dubbelspår, vare sig man bygger en järnväg Järna—Norrköping eller icke. Efter mitt sätt att se är dubbelspåret för statens järnvägar en viktigare angelägenhet än linjen Järna—Norrköping och jag vill därför icke, att dubbelspåret för denna järnvägs skull skall undanskjutas, utan skall denna järnväg byggas, bör det ske med tanke på att dubbelspåret inom en ganska kort tid

*Angående
en statsbana
från Järna
till Norr-
köping.
(Forts.)*

skall komma till stånd. Nu vill jag icke bestrida, att en järnväg Järna—Norrköping skulle få en mycket stor betydelse för de trakter, den kommer att genomlöpa, och detta har icke heller från något håll blifvit bestridt. Men detta behof kan tillgodoses och blir säkerligen tillgodosedt, äfven om icke staten bygger denna järnväg. Såsom synes af den kungliga propositionen, är koncession på anläggande af enskild järnväg begärd redan för tio eller elfva år sedan, och om denna koncession beviljas, lider det intet tvifvel, att järnvägen i alla fall kommer till stånd, och då blir lokalbehofvet tillgodosedt.

Det, som åtminstone delvis föranledt statsutskottet att tillstyrka den kungliga propositionen, är väl hufvudsakligen, att man i en eventuell privatbana skulle komma att se en konkurrentbana till statens järnvägar, och en sådan konkurrens vill man söka förebygga. För min del är jag icke så rädd för att statens järnvägar skola kunna upptaga konkurrens med enskilda järnvägar och anser icke, att denna synpunkt bör vara den bestämmande, när det gäller, huruvida staten skall anlägga järnvägen eller om enskilda skola göra det. Om man ser på kostnadsförslaget till den projekterade enskilda järnvägen, slutar det på en blygsammare siffra. Det går nämligen icke upp till mer än omkring 5 miljoner kronor. Det är så länge sedan detta förslag uppgjordes och kostnaden skulle kanske nu blifva högre, men säkert är, att en privatbana kan byggas för vida mindre kostnad än en statsbana. Om ortens behof af järnvägsförbindelser kan tillgodoses genom en enskild järnväg med mindre kostnad, än hvad som skulle blifva fallet med en statsjärnväg, kan jag icke finna, att här föreligger något skäl för staten att träda emellan.

Nu är det visserligen ingen olycka, om staten bygger denna järnväg, ty, såvidt man kan se af kalkylerna, kan den beräknas blifva rentabel, och således skulle den såsom ren affär betraktad icke blifva äfventyrlig för staten. Men om de synpunkter, som här tala för en statsbana, konsekvent skulle göras gällande i alla liknande fall, måste staten vara beredd att taga upp ett statsbanebyggande i vida större utsträckning, än hvad som hittills satts i fråga. Äfven om, för att nu återkomma till konkurrensynpunkten, denna järnväg skulle blifva en konkurrentbana, blir det icke enbart en konkurrens med statsbanorna den komme att utföva, utan den skulle äfven tillföra statsbanorna åtskillig trafik, och det torde kunna sättas i fråga, om icke den trafik, som en enskild järnväg skulle tillföra statsbanorna, kunde anses i ganska väsentlig mån uppväga förlusten af den trafik, som denna järnväg skulle draga från statsbanorna.

Då jag således icke kan finna, att det föreligger några verkliga skäl för staten att bygga denna järnväg, utan menar, att den, såsom också blifvit ifrågasatt, bör komma till stånd genom

enskildt initiativ, skall jag, herr talman, yrka afslag å utskottets hemställan och Kungl. Maj:ts proposition.

*Angående
en statsbana
från Järna
till Norr-
köping.
(Forts.)*

Herr vice talmannen: Herr talman! Jag vill börja med att säga, att jag helst skulle sett, att Kungl. Maj:t icke vid detta tillfälle hade föreslagit Riksdagen denna banbyggnad. Men sedan frågan en gång framkommit, blir ställningen, efter min mening, helt och hållet förändrad. Jag skall litet längre fram närmare motivera dessa ord. Under den närmaste tiden förväntar man utläggning af ett dubbelspår på hela linjen mellan Stockholm och Katrineholm, om icke något kommer emellan, som gör att ett sådant blir obehöfligt på en del af denna linje; jag syftar på den del, som ligger emellan Järna och Katrineholm. Med tillkomsten af en bana, sådan som den här föreslagna, är det icke nog att säga, att man uppskjuter frågan om dubbelspår emellan Järna och Katrineholm några år fram i tiden, utan jag tror, att det rätta är att i stället säga, att vi, därest denna bana, såsom nu är ifrågasatt, anlägges som statsbana, icke för närvarande kunna afgöra, när ett dubbelspår emellan Järna och Katrineholm blir behöfligt. Kostnaden för ett dubbelspår mellan Järna och Katrineholm är approximativt af järnvägsstyrelsen beräknad till omkring 6 miljoner kronor. Men vill man nu undvika denna bana Järna—Nyköping—Norrköping, är det icke nog att räkna med blott kostnaden för dubbelspår mellan Järna och Katrineholm utan helt säkert måste man också räkna med ett dubbelspår från Katrineholm till Norrköping. Inom statsutskottets riksgäldsafdelning hafva upplysningar vunnits om kostnaden för ett dubbelspår mellan Katrineholm och Norrköping på det sätt, att afdelningen af järnvägsstyrelsen begärt att få en så noggrann beräkning som möjligt på hvad kostnaden skulle blifva för ett sådant dubbelspår. Denna kostnadsberäkning erhöles från järnvägsstyrelsen samma dag, som statsutskottet fattade sitt beslut. Beräkningen är visserligen och kan icke vara annat än en approximativ beräkning, men den slutar på omkring 4 miljoner kronor. Ett dubbelspår till Järna-Norrköping via Katrineholm skulle sålunda gå till omkring 10 miljoner kronor, hvilken summa ju står helt nära den, som denna nya bana skulle kosta, eller något mer än 13 miljoner kronor. När man tänker på detta, så vill det förefalla, som om man bör taga denna fråga om en ny statsbana mellan Järna och Norrköping så allvarligt i betraktande som möjligt.

Man säger, att enskilda kunna få bygga banan och banan kommer till stånd ändå, eftersom det blir en bana, som får en god ekonomisk bärighet. Hvarför skall staten då bygga? På det vill jag svara, att jag tror, att staten bör bygga banan därför att det annars blir en för staten farlig konkurrensbana, om enskilda skulle bygga den. Med denna bana blir vägen kortare,

*Angående
en statsbana
från Järna
till Norr-
köping.
(Forts.)*

visserligen icke så mycket, men i alla fall betyder 17 km. kortare väg icke så litet, och i samtrafik med enskilda banor har väl staten svårt att, om denna bana blir enskild, neka att låta godset gå den kortare vägen. Då kommer i alla fall, därest banan blir enskild, staten att gå miste om en hel del af den trafikinkomst, som den annars skulle få. Det har visserligen sagts, och detta har framhållits äfven inom utskottet, att man bör låta enskilda bygga banan, ty staten behöfver den icke. Men ingen har velat förneka, att banan kommer att göra stort gagn för den ort, som den berör. Detta erkände ock den näst föregående talar- en, och han uttalade såsom sin mening, att det blir för orten i fråga af mycket stor betydelse, om denna bana kommer till stånd. Jag tror också, att så blir förhållandet, men jag tror på samma gång, att det blir ännu bättre, om banan blir en statsbana. Ty man kan icke komma från de båda omständigheter, som jag förut påpekat, nämligen dels den, att om det blir en enskild bana staten får vara beredd på stora utgifter för dubbelspår, i första hand mellan Järna och Katrineholm och därefter längre fram i tiden mellan Katrineholm och Norrköping, hvilket dubbelspår nog kan undvikas ofantligt länge, om den här föreliggande banan bygges af staten, och dels den, att det icke kan anses vara tillrådigt att här skapa en konkurrensbana till statsbanan i fråga om den stora trafik, som går från Stockholm söder ut och vice versa. Vill staten nu icke bygga banan, så kunna naturligtvis icke statsmakterna vägra att lämna koncession på en enskild bana, och då inträffar, att banan ligger där allt framgent såsom en konkurrensbana till södra stambanan. Då svarar man med den invändningen: nåväl, låt så vara; skulle det visa sig, att denna konkurrens blir alltför ogynnsam för staten, så kan staten lösa in banan. — Ja, där har man ju en utväg att rädda sig, men vi känna litet hvar, hur det förhåller sig i dylika fall. Först och främst får staten då betala ett högt inlösningspris och sedan, när banan väl är inlöst, visar det sig, att den icke är tjänlig som statsbana utan måste läggas om, och för att göra den fullt trafikmässig såsom statsbana fordras betydliga kostnader, och det hela resulterar i att banan då blir mycket dyrare än hvad den hade behöft bli, därest staten själf hade byggt densamma.

Det är på dessa i korthet anförda skäl, som jag för min del vid behandlingen af detta ärende inom utskottet icke har kunnat annat än tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag, hvarför jag nu ock i öfverensstämmelse därmed ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Chefen för civildepartementet herr statsrådet Juhlin: I propositionen ha anförts alla skäl, som tala för att den ifrågasatta banan bör byggas. Den kommer ju att gå genom synnerligen

bördiga trakter. Det har ock visats, att banan kommer att bära sig, om man ock skulle kunna göra den invändningen, att det kan hända, att de siffror som äro anförda icke komma att stå sig. Ja, komma de icke att stå sig i början, så komma de ganska snart att visa sig vara riktiga på grund af att banan går genom Södermanlands bördigaste trakter och förbinder sådana städer som Nyköping och Norrköping med Stockholm. Behovvet af denna bana är af alla erkänt. Då är det endast frågan om huruvida den skall byggas såsom statsbana eller såsom enskild bana. För min del har jag noga öfvervägt saken och kommit till den vissa ståndpunkten, att det är klokt, att den från början göres till statsbana. Genom att så sker, kan ju den stora trafiken söderifrån och norrifrån lättare skötas och lättare fördelas.

Nu har man sagt, att man ändock mycket snart blir tvungen att bygga dubbelspår mellan Järna och Katrineholm. Ja, ingen kan säga, hur snart detta kan bli nödvändigt, men så mycket torde vara säkert, att om denna bana, som nu är ifrågasatt, bygges såsom statsbana, kommer den omständigheten att fördröja byggandet af ett dubbelspår mellan Järna och Katrineholm. Men det är mycket möjligt och troligt, och jag hoppas åtminstone, att den dag skall komma, då ett dubbelspår likväl behöfver byggas mellan Järna och Katrineholm. Kommer trafiken från Göteborgshållet, såsom jag tror och hoppas, att ökas så mycket, att man blir tvungen att lägga dubbelspår mellan Järna och Katrineholm, så är jag alldeles viss på att Riksdagen gärna vill bevilja medel till byggandet af ett sådant dubbelspår. Däremot skulle denna bana alldeles onödiggöra ett dubbelspår mellan Katrineholm och Norrköping.

Om banan ej bygges såsom statsbana utan enskilda få bygga den, så är det ju alldeles klart, att det blir en konkurrensbana till statsbanan. Först och främst kommer man väl att ställa så till att den tager lokaltrafiken från Norrköping, och den är icke liten. Vidare kommer man nog att associera sig med Östergötlands stora, smalspåriga järnvägsnät, som nu från två håll mynnar ut i Norrköping. Den trafik, som de enskilda järnvägarna i Östergötland nu tillföra statsbanan, är ganska stor, och jag tror, att det blefve ett svårt afbräck, om den skulle beröfvas statsbanan.

Man har sagt, att denna bana, som juskulle bli 17 kilometer kortare än den nuvarande sträckan Järna—Katrineholm—Norrköping, icke skulle åstadkomma någon egentlig tidsvinst. Att så skulle ske, torde dock vara oomtvistadt. Visserligen räknas tidsvinsten i minuter, men vi räkna gärna med minuter i våra dagar. Men man har också sagt, att banan skulle ha så stora stigningar, att dessa skulle omöjliggöra större hastighet. Ja, det finnes åtskilliga stora stigningar, särskildt tre, som äro 3, 4 och 5 kilometer långa, men det finnes också stigningar på annat håll. På sträckan mellan Norrköping och Malmö t. ex. finnas — jag tror, att det är mellan Frinnaryd

*Angående
en statsbana
från Järna
till Norr-
köping.
(Forts.)*

*Angående
en statsbana
från Järna
till Norr-
köping.
(Forts.)*

och Nässjö — åtskilliga stigningar, som äro lika branta, 1:100, och som äro 4, 5 och 4,5 kilometer långa. Likaledes finnas stigningar på linjen Stockholm—Göteborg, också 1:100, som äro 4, 4,7, 4,4, och 5,4 kilometer långa. Sålunda tror jag, att denna bana, hvad hastigheten beträffar, icke skall stå tillbaka för de stora statsbanorna till Malmö och Göteborg.

Då man nu är öfvertygad, att denna bana, om den bygges såsom enskild, kommer att försorsaka statens järnvägar obehag och frångåta dem en högst betydlig trafik, då man är öfvertygad, att koncession å denna bana icke i längden kan nekas, utan att den kommer att byggas såsom enskild, om icke Riksdagen skulle besluta att bygga den, då man är öfvertygad, att banan kommer att tillföra statsbanan i stället för att frångåta densamma högst betydlig trafik och vidare kommer att indirekt i hög grad gagna de orter, genom hvilka den går och tillföra hufvudstaden förnödenheter af alla slag och därigenom göra lefnadskostnaderna här billigare — då man är öfvertygad om allt detta, bör man ovillkorligen hålla på att denna bana bygges såsom statsbana. Skulle den byggas såsom enskild bana, är det alldeles klart, att den komme att byggas så billigt som möjligt, och den blefve då naturligtvis jämförelsevis dålig, d. v. s. kanske med större stigningar än de, som förekomma å statsbanorna, och kanske också med större kurvor och med lättare öfverbyggnad och dylikt. Men den dag skulle då helt säkerligen komma, då staten, för att icke behöfva förlora frakter och för att slippa obehaglig konkurrens och dylikt, skulle komma att inlösa banan, men då skulle staten vara tvungen att ombygga den. Är det då icke bättre, frågar jag, att banan från början bygges af staten.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats afslutad samt herr talmannen framställt propositioner å de därunder gjorda yrkandena, blef utskottets hemställan af kammaren bifallen.

§ 11.

*Om ändrad
lydelse af 21
§ grufvestadgan.*

Å föredragningslistan fanns härefter upptaget lagutskottets utlåtande, n:o 65, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse af 21 § grufvestadgan den 16 maj 1884.

I proposition, af den 27 sistlidne mars, hvilken blifvit af båda kamrarna till lagutskottet hänvisad, hade Kungl. Maj:t, under återopande af propositionen bilagda i statsrådet och högsta domstolen förda protokoll, föreslagit Riksdagen att antaga följande förslag till lag om ändrad lydelse af 21 § i grufvestadgan den 16 maj 1884:

Härigenom förordnas, att 21 § i grufvestadgan den 16 maj 1884 skall erhålla följande ändrade lydelse:

För inmutad fyndighet skall, då fyndigheten är blottad och prof å malmen erhållits, ett visst utmål anvisas, innefattande det utrymme på marken, hvarinom grufägaren sedermera har rätt att med andras uteslutande arbetet bedriva, såväl ofvan som under jord.

*Om ändrad
lydelse af 21
§ grufve-
stadgan.
(Forts.)*

Har fyndighetens undersökning skett medelst diamantborrning eller annat dylikt borrhningsarbete, skall, ändå att fyndigheten ej blifvit blottad, utmål anvisas, där inmutaren företer prof å malmen, upptaget vid borrning, som inom det inmutade området ägt rum i närvaro af bergmästaren eller af denne utsedd sakkunnig man, samt inmutaren tillika minst fjorton dagar innan sagda borrning företagits därom underrättat jordägaren i den ordning, 13 § stadgar för delgifvande af mutsedel, så ock, inom skälig tid före utmålsförrättningen, på begäran af jordägaren till denne utlämnat prof å malmen och låtit honom taga del af magnetisk karta, som kan vara öfver fyndigheten upprättad.

Så snart det arbete å fyndigheten, som, efter hvad ofvan är sagdt, erfordras för utmåls anvisande, blifvit utfördt, vare inmutaren pliktig anmäla sig hos bergmästaren för utmåls erhållande. Det arbete skall vara af inmutaren fullgjordt och ansökning om utmål till bergmästaren ingifven sist inom tre år från mutsedelns utfärdande, allt vid påföljd af inmutningsrättens förlust; ägande dock bergmästaren, på ansökning af inmutaren, att, där arbetet i följd af särskilda naturförhållanden lämpligen icke kan inom sagda tid fullgöras, medgifva förlängd tid af högst två år för arbetets utförande.

Hvad i denna paragraf är stadgadt gälle äfven då sönad grufva, för hvilken utmål förut varit lagdt, ånyo inmutas.

Utskottet hemställde, att förevarande proposition måtte af Riksdagen bifallas.

Reservation hade emellertid afgifvits af herrar *Zetterstrand*, *Jansson* i Edsbäcken, *Lindhagen*, *Ersson*, *Nordin*, *Forsberg* och *Olsson* i Viken, hvilka ansett, att föreliggande proposition ej borde af Riksdagen bifallas.

Sedan utskottets hemställan blifvit uppläst, begärdes ordet af

Herr *Zetterstrand*, som yttrade: Herr talman, mina herrar! Såsom herrarne finna af det föreliggande utlåtandet, äro vid det samma fogade tvenne reservationer, hvilka båda gå ut på att Kungl. Maj:ts förevarande proposition icke må af Riksdagen bifallas. Jag ber nu att få yttra några ord med anledning af min reservation för att angifva, på hvilka grunder jag ansett, att propositionen icke måtte bifallas.

Jag har i min reservation uttalat, att jag delar Kungl. Maj:ts uppfattning därutinnan, att förenklingar i nu ifrågavarande hänseende borde medgifvas, att sålunda diamantborrningar måtte

Om ändrad
lydelse af 21
§ grufve-
stadgan.
(Forts.)

tillåtas. Men jag har den invändningen att göra, att efter mitt bestämda förmenande skulle ett medgifvande af utmålsläggning genom diamantborrning komma att medföra ökade kostnader för jordägaren, och vare sig jordägaren är staten eller en enskild person, vill jag icke vara med om att på detta sätt öka hans utgifter. Jag ser sålunda mycket gärna, att denna proposition återkommer till Riksdagen, men att då på samma gång den ändringen vidtages, att detta moderna tillvägagångssätt vid utmålsläggningar väl medgifves, dock utan att därigenom några ökade utgifter uppkomma för jordägaren, vare sig denne är staten eller en enskild person.

Det är på denna grund, som jag för närvarande yrkar afslag å propositionen.

Herr Lindhagen: Herr talman! Äfven jag har afgifvit en reservation och förenat mig i samma slutyrkande som herr Zetterstrand. Men herr Zetterstrand uttalade nyss, att han gärna såge, att denna proposition komme tillbaka en annan gång; det gör emellertid icke jag för min del, och däri ligger skiljaktigheten mellan våra båda reservationer. Jag har nämligen den uppfattningen, att den grufslagstiftning, som vi för närvarande ha och som berättigar hvem som helst, äfven utläningar, att förvärfva äganderätt till malmfyndigheter inom landet, på grund af de förändrade förhållandena är något antikverad, och att man i stället bör slå in på den bogen, att enskilde endast genom koncessioner böra kunna få förvärfva rättighet att bearbeta malmfyndigheter, hvarigenom staten lättare har framtiden i sin hand. Då nu de diamantborrningar, hvarom här är fråga, afse att bereda enskilda personer ökad lätthet att genom inmutning förvärfva äganderätt till malmfyndighet, kan jag för min del för närvarande icke vara med om att på den nuvarande lagens grund bereda de enskilde en dylik lättnad. Denna fråga synes mig böra anstå, tills en fullständig revision af hela grufvestadgan blifvit verkställd, och först då komma under öfvervägande.

På dessa grunder instämmer jag i det yrkande som herr Zetterstrand här framställde.

Herr *Blomberg* instämde häruti.

Chefen för justitiedepartementet, herr statsrådet Albert Petersson: Mina herrar! Af utskottsledamöterna från denna kammare ha afgifvits två reservationer emot lagutskottets tillstyrkande hemställen i nu föreliggande utlåtande, och båda dessa reservationer utmyнна i ett afslagsyrkande å Kungl. Maj:ts proposition. Jag anser mig därför böra med stöd af de upplysningar, jag kunnat skaffa mig, söka bemöta dessa reservationer och

ber att för sådant ändamål få taga kammarens uppmärksamhet en stund i anspråk.

Den af herr Zetterstrand m. fl. afgifna reservationen motiveras då med att jordägaren skulle genom ett bifall till Kungl. Maj:ts förslag blifva sämre ställd, än han är enligt nu gällande lag. Detta grundar sig naturligtvis på den åskådningen, att det försöksarbete, som nu är föreskrifvet i grufvestadgan såsom villkor för utmålsläggning, är af en verklig betydelse såsom en början till den blifvande grufdriften. Har man grävt ett schakt, hvarigenom man kommit ned till malmen, så fortsätter man att taga ut malmen genom det schaktet, menar man. Ja, mina herrar, så var det förr och ännu så sent, som då 1884 års grufvestadga skrefs. Men det är i regel icke så längre. En rationell grufbrytning går numera till på annat sätt, nämligen så, att sedan malmådran är funnen, anlägges det schakt, hvarigenom malmen fraktas upp i dagen, och de vägar under jord, genom hvilka malmen tages ut i sidostenen, d. v. s. bredvid malmfyndigheten, och ifrån dessa utfartsvägar går man sedan genom särskilda biva- vägar in till malmådran och tömmer den. Därigenom vinner man två väsentliga fördelar. Den ena, att malmådran blir åtkomlig samtidigt på olika punkter, och den andra, att grufarbetet är fullständigt oberoende af ras, som kunna inträffa i själftva malmådran. Det arbete för malmens blottande, som grufvestadgan uppställer som villkor för utmål och som jordägaren slipper att taga del i, har därför blifvit i regel värdelöst för själftva grufdriften, och det verkställes endast för utmålets skull. Här af följer också, att detta arbete göres så lättvindigt och billigt som möjligt, och först sedan utmål blifvit lagdt, vidtaga de egentliga undersökningarna genom borrhningar och annat arbete. Sedan på detta sätt fyndighetens utsträckning, läge och beskaffenhet i öfrigt blifvit med säkerhet kända, vidtager det egentliga grufarbetet på sätt jag förut skildrat. Om därför grufvestadgan icke gäfvade en jordägare någon annan eller större fördel än den, som ligger i att han slipper deltaga i kostnaden för arbetet med fyndighetens blottande, vore hans ställning icke så synnerligen förmånlig. Men grufvestadgan gifver honom på ett annat område och i ett annat sammanhang ytterst afsevärda fördelar, som alls icke beröras af det föreliggande förslaget. Dessa grunda sig på stadgandet i § 66 i grufvestadgan, där det talas om huru det går, när flera delägare finnas i en grufva och somliga vilja bryta mera och andra mindre; äro rösterna å ömse sidor lika många, äger den vitsord, som vill bryta mer, men den, som vill bryta mindre, är icke skyldig att deltaga i arbetet med mer än som motsvarar kostnaden för den mindre brytningen. Detta innebär — och härom hafva alla de sakkunniga, som i ärendet äro hörda, varit ense; särskildt vill jag påpeka, att kammarkollegium i sitt utlåtande uttalat denna uppfattning — detta innebär

*Om ändrad
lydelse af 21
§ grufve-
stadgan.
(Forts.)*

*Om ändrad
lydelse af 21
§ grufve-
stadgan.
(Forts.)*

att jordägaren kan, äfven efter det utmålet blifvit lagdt, inskränka sitt deltagande i grufarbetet till hvad som motsvarar hälften af kostnaden för försvarsarbetet, d. v. s. ungefär 25 kronor om året. Härmed kan han fortfara till dess att det visat sig, om grufvan är ett lönande företag eller icke, och då kan han träda in i arbetet, om han så vill.

Jag har fått en promemoria ifrån en med hithörande förhållanden synnerligen förtrogen ämbetsman, och där förekommer följande uttalande, som jag i detta sammanhang vill läsa upp:

»Storleken af kostnaderna för de ytterligare undersökningsarbeten, som efter utmålet läggande oftast måste göras, innan det verkliga arbetet med malmens uttagande kan börjas, är beroende på det större eller mindre djup, hvarå malmen är belägen. Och det ligger i sakens natur, att förenämnda arbeten blifva större och dyrare, om malmen påträffas först å ett större djup, än om malmen ligger högre upp mot dagen. Men det är inmutaren, som får vidkännas dessa större och dyrbarare arbeten å den djupt liggande fyndigheten. Jordägaren däremot är i tillfälle att med sin uppmärksamhet följa de pågående undersökningsarbetena, utan att han i kostnaderna för desamma behöfver deltaga. samt kan under tiden fritt spekulera med sin jordägareandel i grufvan.

Men det är ej nog härmed. Jordägaren har ej heller skyldighet att deltaga i de vidare förberedelsearbeten, som för grufdriften blifva behöfliga, såsom anläggning af uppföringsschakt och arbetsorter. Allt detta kan han låta inmutaren ensam verkställa och bekosta. Han nödgas väl fortfarande betala sina 25 kronor om året, svarande mot halfva kostnaden för grufvans försvar, men är ej skyldig att med inmutaren dela dennes kostnader och risk för de förberedande arbetena. Det står honom öppet att när som helst taga del i arbetet och de därmed förenade kostnaderna. Han kan dröja härmed, tills grufarbetet är i full gång och visat sig vara ett lönande företag. Det står honom då öppet att, likt den inbjudna gästen, träda till dukadt bord! Han har ej någon skyldighet att lösa sig in i de dyrbara schakt och orter, som dessförinnan blifvit af inmutaren sprängda i berget. Han har endast att efter sin andel i grufvan ersätta värdet af de för arbetet nödiga och nyttiga byggnader, redskap och förråd, som vid hans inträde i arbetet finnas vid grufvan uppförda och till grufdriften anskaffade».

Den fördelaktiga ställning, som på det sättet är åt jordägaren inrymd, beröres på intet vis af det nu föreliggande förslaget. Jag anser mig därför tryggt kunna instämma i hvad kammarkollegium yttrat, nämligen att jordägaren icke därigenom, att detta förslag antages, behöfver blifva mera betungad af deltagande i kostnaderna för schaktsänkning, än hvad hittills varit fallet. Det synes mig snarare, som om det för jordägaren vore en fördel

att malmfyndigheter, som finnas å större djup och hvilka nu ligga obegagnade och oinmutade, därför att kostnaderna för deras blottande genom schaktsänkning äro för stora, kunna undersökas genom diamanthörning och på grund af sådan undersökning beläggas med utmål. Den nu ifrågasatta reformen är i allt fall endast en naturlig konsekvens af den utveckling, som grufdriften under de senaste årtiondena tagit.

*Om ändrad
lydelse af 21
§ grufve-
stadgan.
(Forts.)*

Jag vill vidare erinra om hvilka auktoriteter som blifvit hörda och uttalat sig i denna fråga. Riksdagens skrifvelse remitterades till kommerskollegium, som hörde alla bergmästare i riket samt fullmäktige i järnkontoret. Därefter gick ärendet till de tre sakkunnige, som inom justitiedepartementet utarbetat det nu framlagda förslaget, och dessa voro, som herrarne kanske känna, landshöfdingen Nordström, bergmästaren Norelius samt sekreteraren i kommerskollegium Hübner. Det sålunda utarbetade förslaget remitterades därefter till kommerskollegium, till samtliga bergmästare och till fullmäktige i järnkontoret, hvilka senare däröfver hörde professorn i grufvetenskap vid tekniska högskolan Walfrid Petersson. Det är ur dennes utlåtande, som jag hämtat mina upplysningar angående det sätt, hvarpå grufarbetet numera bedrifves.

Af alla dessa sakkunniga är det icke mera än en, nämligen bergmästaren i Gäfle-Dala distrikt, som uttalat den mening att jordägaren skulle blifva sämre ställd genom den ifrågasatta ändringen. Men det uttalandet har icke vunnit understöd af någon annan bland de öfriga sakkunnige. Och för min del kan jag så mycket mindre tillmäta det någon afgörande betydelse, som jag icke förstått de skäl, som han därför angifvit.

Frågans förhistoria är äfven upplysande, men jag vill icke uppehålla kammaren härmed. Jag vill slutligen endast nämna, att det från olika håll till mig inkommit uttalanden om angelägenheten af detta ärendes skyndsamma behandling, och jag har så mycket hellre kunnat tillmötesgå dessa önskingar, som lagförslaget icke står i sammanhang med de andra ändringar i grufvestadgan, som äro ifrågasatta.

Jag har också några ord att nämna om den reservation, som afgifvits af herr Lindhagen m. fl. Den ser saken från en helt annan synpunkt, nämligen en väsentligen statssocialistisk. Den vill omlägga hela vår grufslagstiftning och på något sätt så ordna, att staten varder den hufvudsakliga ägaren af grufvorna och därefter kan upplåta dem under koncession på viss tid.

Det uppslag, som här är framställt, synes mig väsentligen ligga på sidan af den sak, som det nu är fråga om. Möjligheten för staten att tillvarataga sitt privaträttsliga intresse i grufbrytningen som jordägare är redan i hufvudsak tryggad. Sedan 5 år tillbaka har gällt förbud mot inmutningsrätt å kronojord inom Norrbottens län. Detta förbud har i år utsträckts att gälla äfven

Om ändrad lydelse af § 21 § grufvestadgan. två andra norrländska län, och i öfriga delar af riket har icke kronan några fastigheter, där fyndigheter af afsevärd art lära vara att påräkna.

(Forts.)

Jag vill i detta hänseende nämna några siffror, som visa, hvar kronans intresse i grufbrytning väsentligen ligger. I kraft varande utmål å kronojord funnos till följande antal: i Norrbottens län 706, i Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands län 16, i Gäfne-Dala distrikt 11, i östra distriktet 19, i mellersta 11, i västra intet och i södra distriktet 1; det vill säga 92 % af de utmål, som äro gällande å kronojord, finnas inom Norrbottens län.

Hvad nu angår enskild mark, har jag hittills icke hört ifrågasättas, att något slags regalrätt skulle tillkomma kronan för malmfyndigheter härå, hvadan det för närvarande knappast torde förefinnas anledning att i afseende på dessa anlägga det betraktelsesätt, hvarifrån nu ifrågavarande reservation utgår.

Jag ber alltså att få som min mening uttala, att hinder icke möter för bifall till den kungl. propositionen, och att jag tror, att det vore gagneligt, om så skedde, då, såsom förut sagts, detta anses behöfligt för en rationell grufdrift enligt de metoder, som nu merendels användas.

Herr Zetterstrand: Herr talman, mina herrar! Det är icke angenämt att begära ordet i en sådan fråga som denna så här sent under riksdagen och att upptaga kammarens tid därmed, men jag vill säga, att detta ärende handlagts med en alldeles ovanlig omsorg af lagutskottet. Förhållandet är, att det inom lagutskottet sitter en medlem från Första Kammaren, som är mycket intresserad af grufvörelse. Och han ställde sig genast obetingadt på Kungl. Maj:ts sida i denna fråga. På grund af det utlåtande, som den nyss omnämnde bergmästaren afgifvit, fingo vi öfrige däremot anledning att antaga, att på grund af stadgandet i 18 § grufstadgan det ovillkorligen skulle inträffa, att jordägarens ställning skulle försämrast, om förslaget antoges. Det hölls diskussion om detta förslag och en ingående diskussion under ett helt sammanträde. Nyssnämnde utskottsledamot från Första Kammaren begärde emellertid uppskof med ärendets handläggning, för att han efter att ha hört sakkunnige skulle kunna vederlägga oss. Denna anhållan beviljades. Så hade vi ytterligare ett sammanträde och det slutade med det resultat, att vi alla ledamöter från Andra Kammaren voro ense om att, med hänsyn till alla lagrum, som beröra denna fråga, jordägarens rätt ovillkorligen skulle försämrast genom förslaget antagande.

Å motsatta sidan ansåg man emellertid, att vi för vår del icke hade frågan fullt klar, men så mycket ville man medgifva, att under alla omständigheter jordägaren skulle få vidkännas en ökad kostnad af 25 kr. om året under en följd af år, hvilket

han eljest icke behöft. Således ansåg man, att vi delvis hade rätt på vår sida, fast icke i den utsträckning vi trodde.

Emellertid ha alla de skäl, som här under diskussionen blifvit anförda, varit föremål för utskottets behandling, utom ett, det erkänner jag. Det var en sak, som vi icke visste, men som det skulle varit angenämt, om afven den framlagts för öfverläggning, och det var hvad herr justitieministern nysst talade om, nämligen att man nu använder helt andra metoder för grufbrytningen, sålunda att man söker gå ned på sidan om berget och så bryta sig in. Ja, det är möjligt, att så sker; det är en sak som jag icke känner till. Men hur förhåller det sig härmed i de fall, då det finnes en sammanhängande, kompakt massa af berg, som ligger ett långt stycke under jorden? Går man då på sidan om ett sådant långsträckt berg? Jag kan förstå, att man gör det, om berget har mindre utsträckning. Men i annat fall lär metoden svårigen kunna tillämpas och då skall man väl ha nytta af det hål, som uppkommit genom försöksarbetet.

*Om ändrad
lydelse af 2§
§ grufve-
stadgan.
(Forts.)*

Efter diamantborrningens införande behöfver en jordägare visserligen icke i hvarje fall deltaga i kostnaderna för detta arbete. Men det kan emellertid inträffa, att, redan innan man alls schaktat eller sprängt i berget, man medelst diamantborrningar får vetskap om fyndigheter, som ligga kanske 15 eller 30 meter djupt. Och i så fall får jordägaren deltaga i kostnaden för fyndighetens blottande, hvilken enligt nu gällande bestämmelser inmutaren ensam fått vidkännas.

Men är det nu så, som herr justitieministern säger, att man hvarje gång gräfver ett hål på sidan om själfva fyndigheten, då är det en annan sak. Men jag tror icke, att förhållandena alltid äro sådana, att man kan gå till väga på detta sätt, utan att man mången gång måste gräfvä rätt ned i berget. Detta är ju en teknisk fråga, som jag därför icke vill inlåta mig på.

Då jag nu emellertid anser, att de bestämmelser, som äro föreslagna, icke äro till fyllest för att trygga jordägarens intresse, nödgas jag, herr talman, på samma gång jag uttalar min sympati för syftet med den kungl. propositionen, vidhålla det yrkande jag i min reservation framställt.

Med herr Zetterstrand instämde herrar *Ersson* och *Forsberg*.

Herr Neiglick: Herr talman, mina herrar! Då jag inom lagutskottet deltagit i detta ärendes behandling och med min röst bidragit till det slut, hvartill utskottet kommit, skall jag tillåta mig att yrka bifall till utskottets förslag. Det torde emellertid efter den sakrika och ingående utredning, som lämnats af herr justitieministern angående denna frågas reella och praktiska innebörd, vara öfverflödigt att ytterligare tala om hvad denna fråga egentligen innebär. Det torde likaledes knappast vara erforder-

Om ändrad lydelse af § 11 af grufvestadgan.
(Forts.)

ligt att särskildt frambålla, hurusom Kungl. Maj:ts proposition helt och hållet ansluter sig till hvad Riksdagen begärde i sin skrifvelse år 1904. Jag skall därför inskränka mig till att yttra några ord om reservationerna, af hvilka herr Lindhagens väl torde förtjäna mest afseende.

I denna erkännes till att börja med att, om malmundersökningarna kunna ske enklare och billigare genom diamantborring, ett sådant förfarande gifvetvis är att föredraga, och herr Lindhagen säger, att det var denna hänsyn, som föranledde Riksdagen att aflåta sin skrifvelse 1904.

Jag kan icke fatta detta herr Lindhagens yttrande annorlunda än att därmed afses undersökningar med diamantborr af den karaktär, att de medföra rätt till utmål, ty för en undersökning utan någon rättslig verkan behöfs väl ingen lagstiftning och sålunda icke någon skrifvelse till Kungl. Maj:t. Så till vida är jag ense med herr Lindhagen i hvad han yttrat.

Men sedan säges det i fortsättningen, att det var en annan sida af saken, som Riksdagen förbisåg, när den aflät sin skrifvelse, nämligen att genom utmålsläggning äganderätt förvärfvas till malmfyndigheten.

Jag kan icke fatta herr Lindhagens yttrande annorlunda och kan då icke heller finna annat än att detta påstående är allt igenom oriktigt. Äganderättens öfvergående till inmutaren i och med utmåls erhållande var nämligen redan fastslagen i grufvestadgan. Hvad Riksdagen skref om var just att få detta billigare sätt att förvärfva utmål medelst diamantborring och att sålunda på ett enklare sätt äfven få äganderättsförhållandena ordnade. Jag kan således icke finna, att Riksdagen gjort sig skyldig till något som helst förbiseende.

Däremot är det väl möjligt, att herr Lindhagen senare kommit att finna hela vår nuvarande grufslagstiftning och äfven den föreslagna ändringen mindre tilltalande inför den tanke, som han utvecklade i sin reservation och som väl ändå ytterst går ut på, att staten i en eller annan form skall få alla malmfyndigheter i sin hand.

Jag skall nu icke gå in på frågan om det berättigade eller oberättigade i den statssocialism, som väl alltid måste anses ligga i detta åskådningssätt. Det må härmed vara hur som helst, men därom borde vi kunna vara ense, att den fråga, som af herr Lindhagen berörts, är af så omfattande och ingripande betydelse, att man, innan man kan inlåta sig på ett närmare bedömande af densamma, måste underkasta den en grundlig pröfning.

Jag kan däremot omöjligen finna det berättigadt, att denna fråga på detta sätt, outredd och opröfvad, skall få spela in och göra sig gällande vid pröfning af ett annat ärende. Ty här gäller det ju icke annat än att i full öfverensstämmelse med nu gällande rättsuppfattning, inom ramen af nuvarande lagstiftning,

gifva laga kraft åt ett mera praktiskt och gruftekniskt sedt bättre och billigare arbetssätt för erhållande af utmål, nämligen genom användande af diamantborrning; och det kan väl icke vara rim och reson i att afvisa detta, som Riksdagen för öfrigt själf begärt, att förmena industrien att begagna sig häraf, blott för tanken på en kanske i fjärran hägrande ny rättsuppfattning, om hvilken vi icke veta, huruvida den förmår göra sig gällande, eller ens närmelsevis, när detta kan komma att ske.

Hvad beträffar herr Zetterstrands reservation, kan jag icke finna annat, än att den är af justitieministern uttömmande bemött. Jag ber dock att få ytterligare fästa uppmärksamheten på att den ringa uppoffring, som, på sätt herr Zetterstrand omnämnde, jordägaren kunde få vidkännas genom att deltaga i halfva försvarsarbetet eller erlægga hälften af motsvarande afgift med 25 kronor — en afgift som för öfrigt på grund af en annan bestämmelse i grufvestadgan återfaller till jordägaren — väl måtte uppvägas flera gånger om af den stora fördelen, att jordägaren sedermera, när företaget visat sig vara bärkraftigt, kan få inträda som delägare i detsamma utan att behöfva göra några nya uppoffringar.

Jag hoppas, att kammaren skall hafva öppen blick för det praktiska och berättigade i den kungl. propositionen och icke frångå sin mening af år 1904. Jag ber att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Lindhagen: Herr talman! Ja, det är ju, såsom den föregående talaren sade, så, att Riksdagen själf har begärt denna ändring, och det är ju också klart, att, då Riksdagen aflät en skrifvelse, hvilken äfven jag i lagutskottet var med om att tillstyrka, vi betraktade saken såsom en utveckling af den nuvarande lagstiftningen och från denna synpunkt ville bereda inmutare tillfälle att på ett ännu lättare sätt än hittills genom diamantborrning vinna äganderätt till malmfyndigheten. Men jag har förmenat, att, då man sedan den tiden förvärfvat åtskillig erfarenhet om de olägenheter, staten och det allmänna kunna få vidkännas genom att utomstående enskilda och äfven utlänningar utan någon kontroll få förvärfva äganderätt till malmfyndigheter, man nu bör kunna se sig före, ehuru man icke gjorde det år 1904 vid denna skrifvelses aflåtande. Detta är ju en sak, på hvilken jag kommit att tänka efteråt och på hvilken nog många andra af oss kommit att tänka i anledning af alla de svårigheter, som hafva uppkommit bland annat i Kiruna.

Medgifvas måste ju också, att den synpunkt, som i min reservation utvecklats, icke kan omedelbart göras gällande i detta sammanhang, utan rätteligen bör föras fram i sammanhang med en omarbetning af grufvestadgan i dess helhet på nya grunder. Men jag menar, att, om det ligger någon sanning i att en sådan

Om ändrad
lydelse af 21
§ grufve-
stadgan.
(Forts.)

Om ändrad
lydelse af 21
§ grufve-
stadgan.
(Forts.)

synpunkt kan vara befogad, det väl icke är skäl att man nu förhastar sig på den för närvarande gällande gruflagstiftningens grund och vidtager en ändring, som till väsentlig del ointetgör möjligheten för den andra synpunkten att komma till sin rätt. Det är ock en bergmästare, som har sagt, att, om verkligen en revision af grufvestadgan förestår, han icke kan förstå, att just denna ändring är af så brådskande natur, att den behöfver föregå en allmän och nödvändig revision af hela grufvestadgan. Jag hoppas, att, då fråga härom kommer före, uppmärksamheten också kommer att fästas på det ifrågavarande nya uppslaget. Vederbörande lära väl icke underlåta att taga detsamma i öfvervägande, och det kommer väl i hvarje händelse nästa år, om ej annorledes så motionsvis, fram i hela sin vidd. Därför tror jag, att man icke nu bör förhastas sig att antaga hvad här föreslagits, utan låta därmed anstå, tills vi få inlåta oss på den omarbetning af grufvestadgan, som lär vara under behandling i justitiedepartementet.

Hvad saken innebär, kan lämpligen belysas genom ett exempel. Vi hafva nyligen i en tidning sett, huru ett grufbolag i Dalarne tänker exportera åtskilligt med malm öfver Värtahamnen i Stockholm. Detta bolag äges af en tysk man i Hamburg, som innehar de flesta aktierna. Genom dimantborrning kunna sådana utlänningar på stora djup förvärfva äganderätt till malmfyndigheter, som man med nu gällande lagstiftning icke kan bekvämligen komma åt, och man kan ifrågasätta, huruvida det är så särdeles brådskande att bereda enskilde och kanske äfven i stor omfattning utlänningar tillfälle att lägga sig till med äganderätt äfven till våra återstående malmfyndigheter för att så fort som möjligt exportera dem ur landet. Man har eljest icke ansett, att dylikt är brådskande, åtminstone såvidt angår malmtillgångarne i hjärtat af riket.

Justitieministern anslog kanske rätta tonen, då han helt enkelt endast antydde, att detta vore ett statssocialistiskt förslag. Jag har endast tänkt på hvad som kan vara riktigt i förevarande fall. Huru det kallas vet jag icke, men kallas det så, torde stats-socialismen vara en klok sak härvidlag.

Vidare framhöll justitieministern, att hvad anginge kronomark man icke behöfde befara något, ty på den kronomark, där malmfyndigheter öfverhufvudtaget finnas, är inmutningsrätten tills vidare suspenderad. Ja visserligen, men vi veta ju alls icke, hvad den nya lagstiftningen skall gå ut på. Den kanske kommer att enbart gå ut på att man fortfarande skall få inmuta på kronans mark, men att kronan får tillgodogöra sig jordägareandel på något annat sätt än hittills. Detta känner man icke.

Hvad angår inmutning på enskild mark framhöll justitieministern, att han aldrig hade hört talas om att regal rätt till malmfyndigheter på enskild mark funnits. Jo, sådant regal har

nog funnits förr i tiden. Gustaf Vasa hade den uppfattningen, att dylik regal rätt tillkomme kronan. Man kan för öfrigt säga, att äfven den nuvarande lagen hvilat på en sådan uppfattning, ty den tillerkänner icke enskild jordägare uteslutande rätt till malmfyndigheter på hans mark, utan staten säger själf genom sin lag till den enskilde jordägaren: du äger icke detta, utan hvem som helst får med statens tillstånd begära inmutning och därigenom förvärfva åtminstone hälften. Detta är också ett slags ingripande från statens sida i fråga om malmfyndigheterna, och jag kan icke förstå, att det är nyttigt för det allmänna, att främmande personer fortfarande enligt lagens medgifvande få förvärfva oinskränkt äganderätt till malmfyndigheter i stället för en med garantier omgärdad nyttjanderätt.

På grund af dessa synpunkter har jag, herr talman, trott, att nödig betänksamhet och den erfarenhet, vi hafva i detta ämne, bort föranleda oss att tills vidare afslå den nu ifrågavarande propositionen för att få någon tid att betänka oss på huru man rätteligen bör ställa sig till förslaget.

Häruti instämde herr *Eriksson* i Elgered.

Chefen för justitiedepartementet, herr statsrådet Albert Petersson: Jag skall be att få tillägga några ord i anledning af de yttranden, som här hafva förekommit.

Till en början torde jag få meddela att de upplysningar, som jag lämnat angående det sätt, på hvilket en rationell grufdrift numera bedrifves, väsentligen äro grundade på professor Walfrid Peterssons yttrande, hvilket ligger bland de handlingar, som varit till lagutskottet öfverlämnade.

Vidare vill jag i afseende å jordägarens ställning säga, att han är fri från att deltaga i grufarbetet endast till den dag, då utmål lägges till grufvan. Om utmålet lägges på grund af malmens blottande, så sker detta i regel ganska snart; malmen har då anträffats nära jordytan. Ligger malmen på större djup blifva i regel de ekonomiska uppoffringarna för dess blottande så stora, att inmutaren ej underkastar sig dem, innan utmål erhållits, och han därigenom fått fullt tryggad rätt till grufvan. Den fråga, som här uppställes, reducerar sig därför egentligen till denna: Är det önskvärdt och lämpligt, att äfven de på stort djup liggande malmer, som kunna finnas i Sverige, bearbetas eller icke? Anser man lämpligt, att lagstiftningen möjliggör användande äfven af dessa djupt liggande malmer, ja, då är denna lagändring också önskvärd.

Med anledning af herr Lindhagens yttrande angående mitt uttalande därom, att hos oss icke finnes någon regalrätt till malm på enskild mark, tillåter jag mig nämna, att jag nog känner till, att Gustaf I:s åsikter ingo i denna riktning. Men detta är så

*Om ändrad
lydelse af 21
§ grufve-
stadgan.
(Forts.)*

Om ändrad
lydelse af 21
§ grufve-
stadgan.
(Forts.)

länge sedan, att de torde få anses preskriberade. Nya åskådningar hafva sedan den tiden framträdt och gjort sig erkända. Herr Lindhagen svarade, att den rätt, som lagen nu tillägger en inmutare, skulle vara en yttring af något slags regalrätt. Jag tror icke detta, utan att den är, jag skulle vilja säga, ett slags uppfinnarerätt, som lagen tillerkänner den, som upptäcker fyndigheten.

Herr Branting: Herr justitieministern yttrade i sitt senaste anförande, att frågan i realiteten egentligen reducerade sig till huruvida malmfyndigheter å stora djup skola i vårt land bearbetas eller icke. Jag tror, att man godt kan taga fasta på detta yttrande, i den mening nämligen, att frågan reducerar sig till huruvida vi skola visa försiktighet med att tillåta exploatering af malmfyndigheter på större djup, innan vi hafva sörgt för en sådan ändring i grufvlagstiftningen, att därigenom tillgodoses icke blott inmutarnes och jordägarnes utan äfven det allmännas intresse. När man ser saken på detta sätt — och det måste jag för min del göra — så kan jag icke förstå, hvarför det skall brådska att vidtaga en åtgärd, hvarigenom man ju obestriddigen utvidgar möjligheten för den enskilda exploateringen af dessa tillgångar, utan att samtidigt tillgodose det allmännas intresse.

Nu hördes ju på herr justitieministerns anförande, att han är helt och hållet främmande för den tankegång, som går ut på att det allmänna skall hafva någon väsentligare andel i dessa naturtillgångar, som ligga i jorden i vårt land. Han förklarade, att Gustaf Vasas funderingar i den vägen härledde sig från en så aflägsen tid, att de nog vore fullständigt preskriberade. Jag vågar vara af en alldeles motsatt åsikt. Om den tanke, Gustaf Vasa på sin tid uttryckte, sedermera har varit undanskymd af behovet att låta den enskilda företagsamheten göra sig gällande för att med tillhjälp af densamma begynna tillgodogöra sig eljest slumrande naturtillgångar, så hafva vi nu inträdt i ett tidsskede, då man åter börjar taga upp samma tanke om att det allmänna också måste hafva sin andel i dessa naturtillgångar och att vi således *icke* kunna utan vidare lämna dem åt den enskilda företagsamheten att hushålla eller misshushålla med, såsom den för godt finner.

I belysningen af hvad vi hafva i största skala erfarit i fråga om de norrbottniska malmfälten, böra vi vara försiktiga med att utvidga området för den enskilda företagsamhetens tillgodogörande af våra malmrikedomar på de stora djupen. Detta är icke så brådslande, att vi ej kunna se till, att man i sammanhang med den revision af grufvestadgan, som ju förestår, också får beakta de andra synpunkter, som hafva trängt sig fram under de senare åren. Jag tror, att det skulle vara synnerligen lämpligt, om Andra Kammaren för sin del genom ett afslag på denna proposition

gäfvé en liten fingervisning om att vi också önskade, att, när denna revision sker, det allmännas rätt skall beaktas i mera utsträckt grad än hittills varit den genomgående grundtanken i denna grufvestadga. Jag tycker också, att efter de uttalanden, vi här upprepade gånger hört från herr justitieministern, en sådan erinran skulle vara synnerligen välbehöflig, för att icke till Riksdagen må komma ett förslag, där dessa synpunkter om det allmännas rätt fullständigt äro skjutna åt sidan, behandlade såsom luft, såsom de där icke existerade, såsom funderingar från Gustaf Vasas tid, hvilka länge sedan äro preskriberade!

Jag yrkar således bifall till reservationen.

I detta anförande instämde herrar *Kvarnzelius, Lindley, Larsson* i Västerås och *Thorsson*.

Herr Räf: Jo, herr talman, jag tror, att ett mera allvarligt intresse för jordägaren här står på spel. Man förstår ju så väl att saken har framkommit från grufägare. Och att för dem stora fördelar ligga i förslaget, kan väl icke förnekas.

Det har blifvit sagdt, att undersökning af fyndigheter i allmänhet går till på det sätt, att man slår sig ned i ett schakt på sidan om fyndigheten och sedermera därifrån borrar sig in och utbryter hvad som finnes i densamma. Jag har haft icke så litet med grufarbete att göra, men tror, att de allra flesta af våra fyndigheter icke bearbetas på detta sätt, utan att man blottar malmen uppifrån och härefter bryter sig ned undan för undan. Så är åtminstone händelsen med de flesta fyndigheter i Bergslagen. Sättet att gå ned på sidan och sedermera tillgodogöra sig malmen genom takbrytning må tillhöra de större företagen, men beträffande de allra flesta fall och särskildt i de minsta företagen måste vi nog erkänna, att det går till så, att man går direkt ned på fyndigheten och bearbetar den genom s. k. dagbrytning.

Vidare skall hvar och en, som vill tänka sig aldrig så litet in i saken, lätt förstå, hvilken skillnad det är för jordägaren mellan att undersöka genom diamantborrning eller genom en dagbrytning eller ett schakt. Må vi tänka oss saken, sådan den faktiskt kan föreligga. Jag supponerar, att vi äro ute för att bestämma oss för huruvida vi skola såsom jordägare söka oss med i rätten till ett gruffält, hvarest flera genom diamantborrning uppkomma hål äro nedslagna på ett större eller mindre område. Man visar oss några kärnor från dessa hål och säger: bestäm om ni skola vara med i företaget eller icke. Nå, fråga vi, hvad skulle den undersökning kosta, som vidare är behöflig för att blotta fyndigheten, så att man ser, hvilket praktiskt värde den kan hafva? Ja, därpå svarar inmutaren: detta kan icke så noga bestämmas, kanske 10,000 kronor, kanske också 100,000 kronor.

Ställ häremot det gamla förhållandet, att jordägaren får gå

Om ändrad
lydelse af 21
§ grufve-
stadgan.
(Forts.)

ned i dagbrottet eller schaktet och betrakta fyndighetens mäktighet och öfriga egenskaper. Är det icke vida förmånligare för en jordägare på det senare sättet än på det förra? Om jag själf vore jordägare och blefve af en inmutare eller ett grufbolag utsatt för det förra, så skulle jag, oaktadt jag icke har så liten erfarenhet och till och med kunskap i detta afseende, allvarligt akta mig för att riskera något större kapital på företaget. I 2 § tredje stycket föreskrifves:

»Har fyndighetens undersökning skett medelst diamantborrning eller annat dylikt borrhningsarbete, skall, ändå att fyndigheten ej blifvit blottad, utmål anvisas, där inmutaren företer prof å malmen, upptaget vid borring, som inom det inmutade området» etc. Alltså, endast på grund af dessa kärnor, som jag ser framför mig, får utmål anvisas, och från och med det utmål blifvit anvisadt saknar jag valfrihet att gå med eller afsäga mig del uti företaget.

Därefter står i slutet af samma stycke, att grufägaren är skyldig att förete magnetisk karta. Men i huru många fall kan sådan karta upprättas? Icke kan man tala om magnetisk karta, där malmen exempelvis utgöres af järnglans eller andra icke magnetiska malmer såsom zinkmalm, blymalm o. s. v. Endast i det speciella fall, att det är fråga om järnoxid-oxidul, kan något så när tillförlitlig magnetisk karta upprättas. Alltså är denna föreskrift tämligen värdelös.

Med ett orod och då det icke är tid att vidare resonera får jag förena mig med dem, som yrkat afslag å förslaget, hufvudsakligen med hänsyn till jordägarnes intresse.

Men jag vill dock säga mig tro, att den ifrågasatta ändringen är i visst afseende behöflig för grufägarna, och att det därför vore väl och möjligen för öfrigt mycket lätt åstadkommet, att frågan till en senare riksdag återkomme i något förändradt och för båda parterna lämpligare skick än det, i hvilket den nu bragts inför Riksdagen.

Chefen för justitiedepartementet, herr statsrådet Albert Petersson: Jag måtte hafva uttalat mig mycket otydligt, då jag icke lyckats göra mig förstådd af herr Räf. I det fall, som han nu anförde, synes mig aldeles uppenbart, att jordägaren, när utmål lägges, bör säga: jag går med i grufföretaget, och att han sedermera inskränker sitt deltagande däri till att betala 25 kronor om året, till dess inmutaren fullständigt blottat malmen och satt grufarbetet i gång, anlagt stollar och uppfodringsorter m. m. Om jordägaren därefter ser, att det är ett lönande företag, så kan han gå in i företaget, och möjlighet härtill har han bevarat åt sig genom den ringa afgiften af 25 kronor om året.

Under sådana förhållanden förstår jag icke, huru herr Räf på den grund, han nu angifvit, kunnat yrka afslag.

Herr Åkerlund: Det må medgifvas, att det är af mycket stor vikt, att äfven de malmer, som ligga på djupet, komma till användning. Men jag har af hvad jag hört i afton och i utskottet icke kunnat blifva öfvertygad om annat än att jordägarens nuvarande rätt ovillkorligen måste blifva försämrad genom den nu föreslagna lagändringen. Diamantborrning är ju något, som det är alldeles nödvändigt att utföra, men det borde väl kunna gå för sig att anordna saken så, att jordägarens nuvarande rätt icke på något sätt förringas. Jag har icke kunnat finna, att hvad här föreslås i detta afseende är tillfredsställande, och förenar mig därför med herr Zetterstrand.

*Om ändrad
lydelse af 21
§ grufve-
stadgan.
(Forts.)*

Efter härmed slutad öfverläggning gaf herr talmannen i öfverensstämmelse med de yrkanden, som därunder framställets, proposition först på bifall till utskottets hemställan och vidare på afslag å berörda hemställan och Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning; och sade herr talmannen sig anse svaren hafva utfallit med öfvervägande ja för den förstnämnda propositionen. Som votering likväl begärdes, blef nu uppsatt, justerad och anslagen en voteringsproposition af följande lydelse:

Den, som vill, att kammaren bifaller lagutskottets hemställan i utskottets förevarande utlåtande n:o 65, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

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

Voteringen utföll med 67 ja men 97 nej; och hade kammaren alltså afslagit utskottets hemställan och Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning.

§ 12.

Härefter förelåg till afgörande lagutskottets utlåtande, n:o 70, i anledning af dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i vissa delar af 30 kap. rättegångsbalken, dels och en med föranledande af denna proposition afgifven motion.

Genom en den 8 sistlidne mars dagtecknad proposition, hvilken af båda kamrarna till lagutskottet öfverlämnats, hade Kungl. Maj:t, under åberopande af propositionen bilagda, i statsrådet och högsta domstolen förda protokoll samt med bifogande af ut-

*Om ändring
i 30 kap.
rättegångs-
balken.*

Om ändring
i 30 kap.
rättegångs-
balken.

(Forts.)

låtanden i ärendet, afgifna af rikets hofrätter, föreslagit Riksdagen antaga ett vid propositionen fogadt förslag till lag om ändring i vissa delar af 30 kap. rättegångsbalken.

I samband med denna proposition hade utskottet till behandling förehäft en inom Andra Kammaren af herr *K. V. Rydén m. fl.* afgifven motion, n:o 220.

Utskottet hemställde:

1:o) att Kungl. Maj:ts förevarande proposition icke måtte af Riksdagen antagas, samt

2:o) att herr Rydéns motion, n:o 220, måtte anses besvarad genom hvad utskottet under 1:o) hemställt.

Reservation hade emellertid afgifvits af herr *Lindhagen* i fråga om motiveringen.

Utskottets hemställan upplästes, hvarefter

Chefen för justitiedepartementet, herr statsrådet Albert Petersson yttrade: Mina herrar! Sedan lagutskottet enhälligt afstyrkt Kungl. Maj:ts proposition och Första Kammaren redan bifallit utskottets hemställan, är det gifvet, att utgången icke kan blifva mer än en. Om jag icke desto mindre begärt ordet, så är det för att i korthet redogöra dels för den närvarande ställningen med afseende å högsta domstolens arbete, dels i någon mån för de konsekvenser, som Riksdagens blifvande beslut i ämnet antagligen måste föra med sig.

Jag vill då till en början erinra, att högsta domstolen för närvarande arbetar under ett provisorium, som infördes 1905. Då tillsattes tre nya justitieråd, hvilka skola tjänstgöra i tre år, hvarefter antalet ledamöter i högsta domstolen skall i mån af afgång nedbringas till förutvarande antal eller 18. Genom denna anordning blef det möjligt att ordna tjänstgöringen på 3 rum, så att högsta domstolen under en afsevärd del af året, under 28 veckor vill jag minnas, nu arbetar på 3 afdelningar. Detta har emellertid fört med sig, att en af dessa afdelningar måst organiseras såsom femmannaafdelning. Mot en sådan organisation uttalades redan 1905 starka betänkligheter väsentligen ur rätts-säkerhetens synpunkt, och man ansåg uppenbart, att domstolen, såvidt möjligt, borde bestå af fulltaliga afdelningar. Emellertid kunde denna femmannaafdelning tålas, så länge det blott var fråga om att med dess hjälp få balansen afarbetad, och man ansåg sig kunna undvika de värsta olägenheterna genom att låta vissa särskilda slags mål samt lagärenden föredragas på den afdelningen. Nu har det visat sig, att äfven för nedre revisionen en ogynnsam inverkan uppstått genom denna anordning. Det är nämligen svårt för revisionssekreterarne att afpassa sitt arbete så, att mål, som på denna tredje afdelning skola föredragas, alltid finnas färdigberedda, då föredragning där förekommer. Det finns

heller icke mer än en mening därom, att femmannafdelningen så fort som möjligt bör upphöra.

Då provisoriet infördes, var afsikten därmed tvåfaldig. Den ena att afarbeta den befintliga balansen, den andra att vidtaga sådana åtgärder, att högsta domstolens arbetsbörda definitivt komme i lämpligt förhållande till domstolens arbetskrafter.

Hvad balansen beträffar, har åtgärden hittills icke medfört den verkan, som man kunnat hoppas. Någon nämnvärd nedgång i balansen har ännu icke ägt rum. Om jag särskildt fäster mig vid revisionssaker och skiftesmål, som innebära det hufvudsakliga och väsentligaste arbetet, så uppgick balansen år 1906 till 1,190 mål mot 705, som den var 5 år förut. Det är således en ökning i balansen med inemot 100 mål om året. Under år 1906 afverkades 703 revisionssaker och skiftesmål. Med enahanda arbetsprodukt skulle det åtgå $1\frac{3}{4}$ år, innan ens själfva balansen vore afarbetad; det betyder att hvarje till högsta domstolen inkommande mål måste ligga $1\frac{3}{4}$ år, innan det kommer i tur att beredas till föredragning.

Äfven ett par andra siffror böra nämnas. Under 1906 inkommo 671 revisionssaker och skiftesmål, således endast 32 mindre än som det året afgjordes. Det är naturligtvis alldeles för litet detta öfverskott afgjorda mål, då fråga är att afarbeta en så stor balans som den föreliggande. Tyvärr synas inga tecken tyda på, att de inkommande målens antal går ned. Det har under månaderna januari—april i år kommit in 260 revisionssaker mot 225 i fjol. 247 året förut och 212 år 1904, således nu mer än under något af de föregående tre åren. Dessa siffror har jag velat nämna för att därmed klargöra, att ställningen är ganska bekymmersam.

Den andra delen af frågan, som 1905 var före, gällde huru man skulle förekomma balans för framtiden. Inom högsta domstolen, som hördes i ämnet, var den meningen ganska allmän, att en organisation på 3 afdelningar icke var önskvärd eller tillräddig. Det heter i ett af yttrandena, att däremot skulle resa sig mycket allvarliga betänkligheter, särskildt med hänsyn till den fara för kontinuiteten i rättsskipningen, som uppstode, om målen skulle afgöras än på den ena, än på den andra af tre afdelningar. En organisation på tre afdelningar kunde knappast äga rum med mindre samtidigt så ordnades, att hvarje afdelning finge handlägga väsentligen samma slags mål, d. v. s. ett slags kammarindelning.

Man inriktade i stället år 1905 sin uppmärksamhet hufvudsakligen på att få arbetsmaterialet minskadt, och i det hänseendet föreslogs i främsta rummet, att en del ansökningsärenden skulle borttagas ifrån högsta domstolen. Det möter nog ingen svårighet att vidtaga en sådan åtgärd, det är blott skada, att det resultat i ökad arbetstid, som därigenom vinnes, är så litet.

*Om ändring
i 30 kap.
rättegångs
balken.*

(Forts.)

Om anöring
i 30 kap.
rättegångs-
balken.

(Forts.)

Vidare har det varit fråga om laggranskningen, och i fråga om den är man nog ense om, att alla lagar af väsentligen administrativ innebörd, äfven om de stiftas i civillags form, böra skiljas ifrån högsta domstolen. Lagar angående gödningsämnen, hjulringar, ångpannor, elektriska ledningar och sådant böra naturligtvis icke upptaga högsta domstolens tid. Men hvad angår de lagförslag, som falla inom den rena civil- och kriminalrättens område, ha meningarna varit mera delade. Inom domstolen ha kraftiga röster höjts för, att domstolen skulle befrias äfven från detta arbete, och att sådana lagar endast i särskilda fall skulle dit remitteras. Andra ställa sig tveksamma mot att taga bort denna gamla anordning, hvilken, såvidt jag vet, visat sig välgörande. Jag är icke heller säker om, huru Riksdagen skulle ställa sig till ett sådant förslag. Att emellertid en väsentlig lättnad skulle inträda genom borttagandet af laggranskningen är uppenbart; den skulle motsvara en ökad arbetstid af ungefär 11 $\frac{1}{2}$ veckor om året.

Men den väsentligaste lättnad i arbetsbördan, som man 1905 tänkte sig, skulle dock vinnas genom att på ett eller annat sätt begränsa rätten att i högsta domstolen fullfölja talan i mål, och detta är säkerligen ock det enda slutliga medlet, hvarigenom arbetsmaterialet kan hållas inom rimliga och beräknliga gränser. Utan att tillgripa detta medel finnes ingen utsikt att kunna utföra domstolens arbete endast med 2 afdelningar. Frågan om reglering af högsta domstolens arbetsbörda var således 1905 aktuell, och grundläggande för det vidare arbetet i denna riktning var åter frågan om fullföljanderätten i mål kunde begränsas; därför ligger detta förslag nu på Riksdagens bord.

Det väsentliga i förslaget är, såsom utskottet antydt, dels införande af en summa revisibilis, dels en höjning af revisionsskillingen; de andra bestämmelserna äro underordnade.

Utskottet har ställt sig principiellt afvisande mot detta förslag, och jag förstår mycket väl det åskådningssätt, som dikterat utskottets beslut. Det är emellertid min tro, att, om man slagit in på denna väg, högsta domstolens arbete för en ganska lång tid framåt skulle hafva blifvit så minskadt, att det kunde hafva utförts af 2 fulltaliga afdelningar. Med de anordningar man tänkt sig i afseende på lagföredragningen, skulle dessa 2 afdelningar icke ha behöft sysselsättas med sådan, utan fått uteslutande ägna sig åt rättskipningen. Vinsten häraf hade bort blifva ganska betydlig.

Det har sagts, att Kungl. Maj:ts förslag skulle innebära en anordning, som tydligt framstår såsom olikhet inför lagen. Den åskådningen håller enligt mitt förmenande knappast streck vid närmare skärskådande. Ur samballets synpunkt är det tvifvels utan befogadt, om samballet säger, att mål utaf mindre värde få stanna i den andra instansen, särskildt då denna instans är så

kraftigt organiserad, som den är här i Sverige. Och ur de enskilda parternas synpunkt syns det mig väl försvarligt att låta sådana mål stanna i andra instansen, då eljest rättegångskostnaderna ofta skulle komma att öfverstiga tvisteföremålets värde.

*Om ändring
i 30 kap.
rättegångs-
balken.
(Forts.)*

Det bör icke heller lämnas obeaktadt, att våra grannländer Norge, Danmark och Tyskland ha sådana begränsningar, som här ifrågasatts. I Tyskland uppgår summa revisibilis till 2,500 mark. Vidare hade jag tänkt, att det äfven skulle beaktas, att denna ifrågasatta åtgärd dock icke är någon nyhet för vår svenska rätt. Ända till 1849 gällde en summa revisibilis vid fullföljd af talan såväl från kämnersrätt till rådstufvurätt som från rådstufvurätt till hofrätt liksom ock från lagmansrätt till hofrätt. Hvad revisionsskillingen beträffar, så representerade den, då den infördes, ett vida större värde än det, som nu är ifrågasatt.

Utskottet anser emellertid, att dessa anordningar icke öfverensstämman med den uppfattning rörande parters rättighet att fullfölja talan i högsta domstolen, som hos landets befolkning i allmänhet gör sig gällande, och att man endast i sista hand, om annat medel icke finnes, bör tillgripa sådana bestämmelser för att få jämnvikt i högsta domstolens arbete. Utskottet anvisar också åtskilliga andra åtgärder, som kunna för detta ändamål ifrågasättas. Om nu Riksdagen bifaller utskottets hemställan och således principiellt uttalar sig för att dessa andra åtgärder skola i första hand försökas, är det gifvet, att man måste slå in på den vägen, och mycket kan tvifvelsutän därigenom vinnas.

Genom en organisation på 3 fulltaliga afdelningar skall naturligtvis högsta domstolen kunna utföra ett ganska afsevärdt ökad arbete, i synnerhet om regeringsrätten tillkommer och därigenom laggranskningen till en väsentlig del blir bortflyttad från högsta domstolen. Jag vill emellertid icke dölja, att det kommer att uppstå ganska stora svårigheter, antagligen vida större, än om det nu gifna uppslaget fått fullföljas, särskildt då det varder fråga om att åt högsta domstolen gifva en organisation på kamrar. En så genomgripande omläggning af högsta domstolens arbetssätt måste härvidlag äga rum, att jag för närvarande icke kan bilda mig någon klar föreställning om de konsekvenser, som däraf följa. Emellertid emotser jag, att de ekonomiska villkoren för en sådan omläggning icke komma att stanna vid aflöningen för 3 justitieråd. Det behöfver emellertid icke sägas, att om Riksdagen nu fattar beslut i öfverensstämmelse med utskottets hemställan, så kommer arbetet med all kraft att upptagas på den väg Riksdagen sålunda anvisat.

Vidare anförde:

Herr Martin: Herr talman, mina herrar! Då jag under många år genom min sysselsättning har haft tillfälle att följa rättsskipningen här i landet, har jag ansett, att det är min skyl-

Om ändring
i 30 kap.
rättegångs-
balken.
(Forts.)

dighet att å egna och många andras med mig liktänkandes vägnar i denna fråga säga några ord. Och jag skulle kunna ganska länge upptaga kammarens tid, om icke den sena timman förbjöd mig att göra det.

Herr justitieministern har utförligt utvecklat de skäl, som ligga till grund för den kungliga propositionen, och han har därvid särskildt fäst sig vid den olägenhet, som af det nuvarande systemet följer i fråga om omöjligheten för högsta domstolen att »afverka» de mål, som den har till uppgift att afdöma, och att således stor balans skapas till men för rättsskipningen och dem, som söka sig rätt. Men jag vågar påstå, att denna fråga har en annan mycket stor innebörd och det är den, som utskottet berör i sitt betänkande, då det säger: »I likhet med Kungl. Maj:t anser utskottet ock högst önskvärdt, att möjlighet beredes domstolen att, på sätt jämväl från dess egen sida framhållits, gifva besluten en fylligare och mera uttömmande motivering än nu kan vara fallet och att domstolen sålunda sättas i tillfälle att fylla sin viktiga uppgift att värna om enhet och konsekvens i lagtolkning och rättsskipning samt därigenom erbjuda allmänheten säker ledning vid bedömande af förekommande rättsförhållanden». Jag för min del vågar påstå, att lika viktigt som det är, att högsta domstolen kan sättas i tillfälle att fullgöra sin uppgift att utan för lång tids dröjsmål afdöma de mål, som hänskjutas till densamma, minst lika viktigt är det att sätta domstolen i tillfälle att fullgöra den af utskottet påpekade uppgiften.

Och hurudant är förhållandet nu? Jo, det är helt enkelt så, att högsta domstolen, ställd mellan, å ena sidan, plikten att söka så snart som möjligt afdöma de mål, som blifvit till högsta domstolen öfverlämnade, och, å den andra, plikten att gifva sina domar en fylligare och mera uttömmande motivering, måste tvingas att försumma den senare plikten. Och hvad betyder återigen detta? Jo, det betyder, att den jurisprudens, som högsta domstolen har att uppehålla i landet, det befruktande i fråga om juridisk verksamhet och vetande och den ledning, som högsta domstolens domar borde medföra för dem, som ha att bedöma hvad här i landet skall anses vara rätt, den uppgiften kan domstolen icke, ställd mellan dessa olika plikter, uppfylla. Jag har hört den åsikten uttalas af dess egna medlemmar, att de väl inse, huru viktig denna senare af mig omtalade uppgift är, men att de anse det omöjligt att uppfylla denna plikt, emedan de hålla före, att den plikten bör gå före att icke låta målen alltför länge eller onödigtvis uppehållas i högsta domstolen.

Hvilken verkan medför nu också detta förhållande? Jo, det verkar på det viset, att de luckor i lagstiftningen, som alltid finnas, icke minst i den svenska, och som jurisprudensen skulle utfylla, de lämnas outfyllda, därför att högsta domstolen icke har tillfälle och tid att genom motiverade domar säga någonting i själfva principfrågan. Dess domar, om de äro motiverade, äro

kasuistiskt motiverade, hänförande sig till det särskilda fallet, och den, som vill i den samling af domar, som förekommer i juridiska arkiv, söka någon ledning för omdömet, i hvilken riktning jurisprudencen går, finner icke denna ledning. Jag åberopar härutinnan omdömet af en man, som i främsta rummet har med lagstiftningsarbetet i landet att göra — och jag har hört högsta domstolens medlemmar *bekräfta*, att i vår jurisprudence finnes icke den ledning för bedömandet af föreliggande rättsfrågor, som man där kunde och borde finna.

Och hvad är återigen följden af detta? Jo, följden är den, att våra domare ända ned till den yngste notarien vid våra häradsrätter känna sig obesvärade af den dem i lagen ålagda plikt att motivera sina domar. De anse, att de icke behöfva göra det mer än Konungens högsta domstol.

Det frågas nu: brister det då i förtroende för vår rättsskipning? Jag ville icke säga, att det brister i förtroende. Men jag vågar påstå, att detta förtroende håller på att äfventyras. Jag har under min verksamhet erfarit, hurusom en nu afiden minister i Paris förklarar, att man i Frankrike hyste en mycket stor aktning och stort förtroende för vårt lands förhållanden. Men för vår rättsskipning hade man icke förtroende. Det kom dock detta yttrande från ett land, där rättsskipningen icke står alltför högt. Och den, som har att göra med tyska förhållanden, vet, att den svenska rättsskipningen där rent af *utdömes* såsom otidsenlig och otillfredsställande. Om man talar med handelsståndets representanter i vårt eget land, så finner man, att rättsskipningen näppeligen åtnjuter något högre förtroende bland dem. Där den skulle äga förtroende, det vore då hos Sveriges allmoge. Denna står närmast våra underrätter på landet, och jag tror, att dessa jämte öfriga undersåtar äro de, som relativt bäst fylla sin uppgift. Gärna må lekmannelementet komma in där i vidsträcktare omfattning än hvad nu är fallet. Det skall öka förtroendet. Men hvad det här gäller är våra öfverrätter.

Nu säger utskottet på ett ställe, att »endast om verkliga, tungt vägande skäl göra sådant oundgängligen nödvändigt, man kan anses försvarad med att använda ett medel, hvilket så lätt framstår såsom en olikhet inför lagen».

Herr justitieministern har redan påpekat, att detta uttryck »olikhet inför lagen» icke är så utomordentligt väl grundadt, som man skulle tro. Måhända, om man ville närmare gå in i det, är det helt enkelt ett föreställningssätt, för att icke säga en *fras!* Men låt vara, att denna olikhet inför lagen förefinnes, så bör det betonas, att alla andra länder genomgått alldeles precis samma skola som vi i fråga om rättsskipningsväsendets utveckling och ha tvungits att skilja på *bagatellmål* och större saker. Det kan icke vara rätt, att stora ekonomiska intressen, på hvilka mångas välfärd beror, uppehållas af sådana saker, som måhända — ur-

*Om ändring
i 30 kap.
rättegångs-
balken.
(Forts.)*

Om ändring
i 30 kap.
rättegångs-
balken.
(Forts.)

säkra mig, mina herrar, uttrycket — att några käringar råkat i ordväxling, och det gäller, huru mycket de skola böta, eller däraf att högsta domstolen skall undersöka, huruvida en hastigt körande velocipedåkare haft lyktan på rätta stället eller dylikt. Det är icke rimligt att så skall behöfva vara.

Jag säger ännu en gång, att hela det moderna Europa, och icke minst våra grannländer, ha måst jämka på denna ensidiga uppfattning om olikheten inför lagen, och jag trotsar någon att kunna säga, att icke likheten inför lagen där har samma berättigande och att icke grundåskådningen i detta afseende där är densamma som hos oss. Vi äro icke numera det aflägsna, det fattiga Sverige, som vi måhända varit och som vi kanske en tid ansett oss vara i alltför hög grad; vi gå alltmera upp i det stora Europa, och vi måste rätta oss efter dess begrepp i den mån som det icke strider mot våra nationella intressen. Jag tror, att en rättegångsreform enligt de principer, som utvecklas i våra grannländer, mycket väl går att genomföra äfven här hos oss äfven med all aktning för *vårt nationella* åskådningssätt, just därför att våra underrätter i denna stund kunna mycket lätt utvecklas och utbildas i enlighet med de grundprinciper, som förefinnas i den moderna rätten. Frågan gäller våra öfverrätter, det är där, som felet ligger.

När justitieministern framkom med detta förslag, hälsades det af mig och dem, hvilka såsom yrkesmän inom sakkörareområdet haft tillfälle att på närmare håll iakttaga rättsskipningen och dess resultat, med synnerlig glädje, och vi ha allmänt beklagat, att det mottagits på det mindre förstående sätt som fallet nu varit inom lagutskottet.

Herr talman! Här finnes ju icke någon anledning att göra något yrkande, eftersom frågan redan är fallen i följd af Första Kammarens afslag. Men jag har velat uttala dessa ord såsom en protest från dem, hvilka tänka liksom jag, och det är många i landet.

Herr Persson i Tällberg: Herr talman, mina herrar! Redan vid ett tidigare stadium af denna riksdag och i ett annat sammanhang hade jag tillfälle att uttrycka min mening om det föreliggande förslaget. Jag tillät mig då uttala som min uppfattning, att jag hoppades, att Andra Kammarerna skulle taga död på detta förslag, och det är därför med synnerlig tillfredsställelse, som jag funnit, hurusom lagutskottet fullständigt delat denna min uppfattning.

Denna fråga har, såsom herrarna finna af den kungl. propositionen, föredragits af icke mindre än tre justitieministrar; den den ena har gjort saken värre än den andra, och den sista villan har blifvit värre än den första.

Nu anföres såsom skäl, hvarför man skulle vidtaga denna

åtgärd att höja revisionsskillingen, att det är omöjligt för högsta domstolen att afarbete den öfverbalans, som där finnes. Nog synes detta vara ett mycket dåligt skäl. Skulle vi verkligen vara så fattiga på jurister här i landet, att det skulle vara omöjligt att omorganisera högsta domstolen så, att äfven de mindre bemedlade bibehölles vid rätten att söka den högsta rättvisa, som kan finnas att söka i vårt land? Jag ser således saken alls icke från samma synpunkt, som den siste ärade talaren här gjort.

Det är dock en sak, som vi äro tämligen eniga i — äfven utskottet är med om det — och det är att, de s. k. bagatellmålen saklöst kunde dragas undan högsta domstolens pröfning; detta skulle drabba alla lika, och då hade man ju icke rubbat grundsatsen om allas likhet inför lagen. Men det är icke denna synpunkt, som jag i främsta rummet fäster mig vid, utan det är detta, att man vill höja revisionsskillingen så, att det för de mindre bemedlade blir så godt som omöjligt att gå till högsta instans — det är detta, säger jag, som jag måste opponera mig emot.

Nu har herr Martin här sagt, att han ville tala såväl å egna som å andras vägnar i detta stycke. Men åtminstone är det icke på de mindre bemedlades och allmogens vägnar, som herr Martin talar, när han förordar det kungl. förslaget att höja revisionsskillingen. De af herrarne, som voro med vid 1901 års riksdag, erinra sig säkerligen mycket väl, hvilket ofantligt skarpt motstånd det då föreliggande förslaget om revisionsskillingens höjande röntte just från allmogemännen här i Andra Kammaren, och hurusom det sedan blef genom en sammanjämkning, som vi kommo upp till det olyckliga talet 300 daler, motsvarande 150 kronor. Nu vill man fördubbla detta belopp, för att, som det heter, lätta högsta domstolens arbetsböda. Men kunna herrarna verkligen finna något moraliskt skäl för denna åtgärd?

Det är visserligen sant, att högsta domstolens arbetsböda därigenom skulle komma att i hög grad förminska. Men är det någon, som tror, att förtroendet till rättsskipningen i vårt land därigenom skulle, såsom den siste ärade talaren syntes förmena, komma att höjas? Kan man väl antaga, att förtroendet till rättsskipningen bland allmogen skall höjas, om man genom en lagstiftning af nu ifrågasatta beskaffenhet hindrar densamma att söka den högsta rättvisa, som i landet finnes att få? Jag tror, att allmänheten för det närvarande har ett ganska stort förtroende för rättsskipningen här i landet; men skulle man nu genom denna föreslagna höjning af så att säga census för inträde i rättvisans tempel afstänga folket därifrån, då först tror jag, att det kommer att uppstå ett misstroende, och det icke allenast mot lagskiparne utan äfven mot själva lagstiftarne. Detta är min bestämda uppfattning och därför, som sagdt, återstår na-

*Om ändring
i 30 kap.
rättegångs-
balken.*

(Forts.)

turligtvis för mig ingenting annat än att yrka bifall till utskottets hemställan om afslag.

Jag har velat säga detta för att söka i min mån lämna bidrag till ett så pass tungt epitafium öfver detta missfoster, att det icke vidare måtte uppstå i våra dagar.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats afslutad, blef utskottets hemställan af kammaren bifallen.

§ 13.

Justerades protokollsutdrag.

§ 14.

Föredrogs framställning från herr *C. J. Berggren* om ledighet från riksdagsgöromålen under 4 dagar från och med den 27 innevarande maj.

Denna framställning blef på begäran bordlagd.

Kammarens ledamöter åtskildes häruppå kl. 12,40 på natten

In fidem

Herman Palmgren.