

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1911.

Andra kammaren.

Nr 55.

Måndagen den 22 maj.

Kl. 7 e. m.

§ 1.

Justerades protokollen för den 15 och den 16 innevarande maj.

§ 2.

Föredrogos, men blefvo ånyo bordlagda konstitutionsutskottets memorial nr 30 och statsutskottets utlåtanden nr 104—106.

§ 3.

Vidare föredrogos hvart för sig:

statsutskottets memorial, nr 107, med förslag till särskildt tilläggsarfvode åt notarie i bevillningsutskottet; samt

sammansatta stats- och bankoutskottets nr 2 memorial, nr 4, angående ersättning åt dess tjänstemän.

Kammaren biföll hvad utskotten i nämnda memorial hemställt.

§ 4.

Bevillningsutskottets härpå föredragna memorial, nr 33, i anledning af kamrarnas skiljaktiga beslut rörande bevillningsutskottets betänkande, nr 24, i anledning af dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående införsel, tillverkning och försäljning af sackarin m. m., dels ock en i ämnet väckt motion, lades till handlingarna.

§ 5.

Härefter föredrogos, men bordlades åter bevillningsutskottets betänkanden nr 34—37 samt bankoutskottets memorial och utlåtanden nr 39—44.

§ 6.

Föredrogs och lades till handlingarna jordbruksutskottets memorial, nr 120, i anledning af kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående viss kronojords uppdelande och försäljning till småbruk.

§ 7.

Jordbruksutskottets utlåtanden nr 121 och 122 samt Andra kammarens fjärde tillfälliga utskotts utlåtande nr 14, som nu föredrogs, blefvo ånyo lagda på bordet.

§ 8.

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.

Till afgörande förelåg nu Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 10, med anledning af herr Lundins motion, nr 80, i anledning af beslutad utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna järnvägsstationer.

Uti en inom Andra kammaren väckt och till utskottet för behandling hänvisad motion, nr 80, hade herr *Lundin* hemställt, att Riksdagen behagade anhålla, det Kungl. Maj:t måtte föranstalta om sådan utredning genom statens försorg, att därpå kunde på ett objektvt sätt bedömas möjligheten och lämpligheten af att, innan nuvarande statsbanelinjen mellan Ström och Igelsta öfver svängbron vid Södertälje kanal borttoges, statsbanan till Igelsta framdroges i ungefärlig öfverensstämmelse med å motionen bifogadt kartblad angifven sträckning mellan Igelsta och Ström med läge på fast bro med segelfri höjd öfver Södertälje kanal.

Utskottet hemställde, att Andra kammaren ville för sin del besluta att, med anledning af föreliggande motion, anhålla, det Kungl. Maj:t måtte föranstalta om sådan utredning genom statens försorg, att därpå kunde på ett objektvt sätt bedömas möjligheten och lämpligheten af att statsbanan framdroges mellan Igelsta och Ström öfver Näset med läge å fast bro med segelfri höjd öfver Södertälje kanal.

Utskottets hemställan upplästes. Därefter yttrade:

Herr Pettersson i Södertälje: Herr talman, mina herrar! Hvilken mening man än må hysa i föreliggande järnvägsfråga, måste man dock erkänna, att Andra kammarens tredje tillfälliga utskott med detta betänkande presterat en synnerligen intressant, värderik och omfattande utredning däraf. Äfven om man rättvisligen får lof att gifva Kungl. Maj:t en del af äran för att denna utredning har blifvit så mångsidig, så står det dock fast, att det är utskottet, som har satt den vidlyftiga utredningsapparaten i gång och

däriigenom föranledt, att kammaren nu kan skärskåda frågan från alla synpunkter.

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.

(Forts.)

Men utskottets utredning är icke endast sakrik och objektiv, utan den är också i tonen särdeles lugnt och värdigt hållen och fullkomligt fri från polemiska utfall mot de meningar, som utskottet kritiserar. Helt säkert har utskottet gått till sitt granskningsarbete med det allra uppriktigaste uppsåt att finna sanningen.

Hvad är då resultatet af utskottets sanningssökande? Jo, det är, att utskottet anser sig icke nu kunna lämna något definitivt omdöme om den ena eller den andra af de föreslagna järnvägs-linjernas öfvervägande fördelar. Men till denna förklaring har utskottet knutit den bekännelsen, att utskottet *tror* mera på Näslinjen än på Glasbergalinjen. Utskottets hjärta är hos Näslinjen. Då jag nu skall tillåta mig att i ett par afseenden granska utskottets betänkande, är jag således berättigad att därvid taga till utgångspunkt denna utskottets trosbekännelse, och jag är berättigad att såsom program för min undersökning sätta upp den frågan: Föreligga verkligen fullt objektiva och hållbara skäl för att tro mera på Näslinjen än på Glasbergalinjen?

Hvad som talar för Näslinjen och mot Glasbergalinjen är, att Näslinjen är kortare och billigare. Hvad som åter talar för Glasbergalinjen och mot Näslinjen är, att Glasbergalinjen, som redan är af Riksdagen beslutad, bättre tillgodoser Södertälje stads trafikbehof och än mer, att Glasbergalinjen lämnar möjlighet att lösa den stora Mälarekanalfrågan på det lyckligaste sättet, hvilket icke Näslinjen gör.

Hvad först de båda linjernas längd beträffar, så är Näslinjen omkring 1,8 km. kortare än Glasbergalinjen. Det är obestridligt och beklagligt. En och annan har nu rent af velat finna något oerhördt i att man, när det gäller anläggandet af en hufvudlinje af stambanan, icke gått den allra kortaste vägen, utan ifrågasatt att göra en krok på stambanan. Något så alldeles oerhördt är dock icke detta. Det föreligger både från vårt eget land och utlandet exempel på, att äfven en hufvudlinje kan göra en liten krökning för att angöra ett större eller mindre stadssamhälle. Det färskaste exempel härpå jag kan åberopa från vårt eget land daterar sig från år 1907. Då beslöt Riksdagen järnvägen Järna—Norrköping. Vid det slutliga afgörandet förelågo då två hufvudalternativ: Järnalinjen och Gnestalinjen. Järnalinjen var en kilometer längre och dessutom äfven dyrare än Gnestalinjen, men utan tvekan valde Riksdagen den längre och dyrare Järnalinjen. Och skälet? Ja, det framgår af handlingarna, att skälet hufvudsakligen var det, att Järnalinjen skulle angöra Nyköping och däriigenom mäktigt bidra till dess utveckling och förkofran. Nu är att märka, att Nyköping var då och är fortfarande en något mindre stad än Södertälje, hvad invånareantalet beträffar, och vidare, att det bidrag, som Nyköping lämnade till järnvägen, var afsevärdt mindre än det, som

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.

(Forts.)

Södertelje stad jämte ett enskildt bolag och ett sterbhns utfäst sig att lämna och som torde uppgå till bortåt en half miljon.

Det andra skälet för Näslinjen var, att den är billigare. Hur mycket är den då billigare? Jo, om herrarne slå npp utskottets betänkande, finna herrarne längst ned på sidan 10 en tablå, upprättad af den kungl. kommission, som utredt denna fråga, och af den tablån framgår, att anläggningskostnaden för Glasbergalinjen uppgår till 6,120,000 kronor, för J-linjen till 5,074,000 kronor och för V linjen till 4,756,000 kronor.

Hvad är nu J-linjen och V-linjen för något? Jo, J-linjen är den linje, som järnvägsstyrelsen låtit utstaka och V-linjen den, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har stakat. Hvarpå beror det då, att järnvägsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kommit till olika kostnadssummor för anläggningen? Jo, det beror på åtskilliga omständigheter, men såvidt jag kunnat finna hufvudsakligen på följande. Dels har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen räknat med ett smalare kanalläge för en bro öfver kanalen än hvad järnvägsstyrelsen gjort, och dels har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen räknat med billigare järn till denna bro, än hvad järnvägsstyrelsen gjort för bron på Glasbergalinjen, och dels slutligen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen räknat med sämre lutningsförhållanden och med stationsanordningar, som äro af mera tillfällig natur, under det järnvägsstyrelsen beräknat mera med tanke på framtiden.

Hvad då beträffar dels frågan om det kanalläge, som man skall taga hänsyn till, och dels frågan om materialet till broarna, så vill det väl synas, som om det riktigaste varit, att, då man jämför å ena sidan Glasbergalinjen och å andra sidan Näslinjen, man låtit faktorerna å båda sidor vara lika, d. v. s. då man beräknat ett visst kanalläge för bron öfver kanalen på Glasbergalinjen, så bör man icke räkna med smalare kanalläge, då det blir fråga om bron på Näslinjen, utan den faktorn bör förbli densamma. Detta har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke iakttagit. På samma sätt förhåller det sig med bromaterialet. Hvad åter lutningarna och stationsanordningarna beträffar, så föreställer jag mig, att det är Riksdagens mening, att när man bygger en hufvudlinje af stambanan, som ju här är fråga om, så skall man icke för jämförelsevis obetydliga kostnader gå ifrån den principen att bygga så förstklassigt som möjligt. Likaså tager jag för gifvet, att det är lämpligt att göra stationsanordningarna sådana, att de icke behöfva kompletteras och göras om efter några få år, utan man bör väl i någon mån bygga för framtiden. Jag tillåter mig därför att vid den följande jämförelsen mellan Glasbergalinjen och Näslinjen utgå från J-linjen såsom det lämpligaste alternativet af den senare.

Det visar sig då, att 1911 års Glasbergalinje är omkring 1 miljon dyrare i anläggningskostnad än Näslinjen. Härvid är dock en ganska viktig omständighet att taga hänsyn till. Vid Glasbergaförslaget har man tänkt sig, att den nuvarande stationen i Söder-

tälje skulle flyttas och förläggas till de s. k. Ekenbergska gårderna, ett stycke från sin nuvarande plats. Men därigenom blir det gamla stationsområdet frigjort, och man har icke inräknat den vinst, som statens järnvägar kunna göra genom att sälja detta område. Jag har inhämtat, att det område, som återstår, sedan man afskilt den mark, som hör reserveras för ett blifvande hamnspår, uppgår till omkring 50,000 kvadratmeter. Hvad kan nu denna arealen vara värd? Ja, i förbigående kan jag meddela, att i den del af staden, där stationen ligger, har man verkligen sålt tomter till ett pris af både 30 och 40 kronor per kvadratmeter, men det får väl anses vara mera tillfälliga priser. Taxeringsvärdet på tomter belägna alldeles invid järnvägsstationen utgör omkring 8 kronor kvadratmetern. Sälunda torde det icke vara för djärft att påstå, att detta frigjorda stationsområde kan säljas för ett pris af 8 kronor per kvadratmeter, det vill säga i ett för allt för en köpeskilling af 400,000 kronor. Det synes mig alldeles gifvet, att man har rätt att från kostnaderna för Glasbergalinjen afräkna köpeskillingen för detta område, och därigenom minskas skillnaden i anläggningskostnad mellan Näslinjen och Glasbergalinjen med icke mindre än 400,000 kronor, d. v. s. Näslinjen blir endast 600,000 kronor billigare än Glasbergalinjen.

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.
(Forts.)

Men som utskottet mycket riktigt anmärkt, kan man icke göra en ekonomisk jämförelse mellan två järnvägslinjer, om man endast tar hänsyn till anläggningskostnaderna, utan man måste naturligtvis också se på driftkostnaderna. Huru stor är då skillnaden i driftkostnad mellan Näslinjen och Glasbergalinjen? Ja, den kungl. kommissionen har beräknat, att driftkostnaderna på Glasbergalinjen skola bli omkring 14,100 kronor billigare per år än på Näslinjen. Mot denna beräkning har utskottet gjort en invändning. Utskottet säger, att kommissionen försummat att taga hänsyn till Igelstatrafiken. Igelsta har nämligen i kommissionens beräkningar icke tillgodosetts med något järnvägsspår. Skall man tänka sig bibehållandet af linjen Igelsta—Rönninge som en pendellinje, så uppgår kostnaden för trafikerande af detta bispår till 20,000 kronor per år. Tager man hänsyn till Igelstatrafiken, skulle det alltså bli Glasbergalinjen, som blef dyrare än Näslinjen i årlig drift. Är nu denna utskottets anmärkning riktig? Till en början vill jag i detta afseende konstatera, att kommissionen i fjolårets riksdagsbeslut haft fullgiltig anledning att icke inberäkna kostnaden för Igelstatrafiken. I fjol föreslog nämligen Kungl. Maj:t, att ett särskildt bispår för godstrafik skulle anläggas till Igelsta, men icke från Rönninge utan från Klastorp. Bispåret skulle blifva 1,3 km. långt. Detta Kungl. Maj:ts förslag blef emellertid af Riksdagen afslaget. Nu kan man ju säga, att det vore hårdt, om Igelsta skulle lämnas alldeles utan järnväg, när det haft järnväg förut. Det medgifves. Men då blir frågan: Kan icke Igelstatrafiken tillgodoses på något annat både effektivare och billigare sätt än utskottet tänkt sig?

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.

(Forts.)

Jag vill härutinnan först och främst erinra om, att i fjolårets proposition i denna fråga hade Kungl. Maj:t äfven inberäknat kostnaden för anläggning af en 1,3 km. lång landsväg mellan Igelsta och Klastorp. Trafiken på Igelsta är icke synnerligen stor. Trafikinkomsterna beräknas till 2,000 kronor per år, och antalet trafikerande personer per dag uppgår till 20 å 25. Det är tydligt, att en så ringa trafik skulle på fullt tillfredsställande sätt kunna tillgodoses med automobiler. En automobiltrafik Igelsta—Klastorp torde för den närmaste tiden vara fullt tillräcklig att motsvara behofvet och en sådan automobiltrafik kan efter hvad jag inhämtat mycket väl arrangeras för en kostnad ej öfverstigande 6,000 kronor per år. Tänker man sig alltså Igelstatrafiken ordnad på detta sätt, måste man alltså fråndraga denna kostnad från skillnaden mellan driftkostnaderna för Glasbergalinjen och Igelstalinjen. Glasbergalinjen blir sålunda endast 8,100 kronor billigare än Näslinjen hvad driftkostnaderna beträffa. Kapitaliserar man nu detta belopp med 4 procent, så kommer man upp till 202,500 kronor eller i rundt tal 200,000 kronor. Det synes då, att skillnaden i jämförelsetalen mellan Näslinjen och Glasbergalinjen måste ytterligare minskas med detta belopp 200,000 kronor, d. v. s. nyss hade vi 600,000 kronor, om vi afdraga 200,000 kronor, äro vi alltså nere vid 400,000 kronor. Jag vill i förbigående erinra om, att den kungl. kommissionen, som jag förut antydt, räknat med en större skillnad i driftkostnader mellan Glasbergalinjen och Näslinjen än hvad jag nu gjort.

Nu skall jag icke längre trötta herrarna med några siffror, men jag skall tillåta mig erinra om ett par andra omständigheter, som ha en viss betydelse, när det gäller att bedöma skillnaden i kostnader mellan de båda linjerna. Den ena är, att den järnvägslinje af flera konkurrerande, som har lägre driftkostnader, har ett mycket stort försteg framför den, hvars driftkostnader äro högre, äfven om skillnaden skulle vara liten, ty med den intensiva trafik, som pågår här, och som år efter år ökas, växer äfven denna skillnad ganska hastigt. Det försteg, som Glasbergalinjen har framför Näslinjen, blir således några år fram i tiden väsentligt större än den nyss uppgifna kapitaliserade driftkostnadsskillnaden med hänsyn till nuvarande förhållanden utvisar.

En annan sak, som vi icke heller få glömma, är att bland kostnaderna för Näslinjen ingå en del faktorer, som äro omöjliga att nu med säkerhet bedöma. Hit hör exempelvis kostnaden för marklösen, såsom äfven i den kungl. propositionen skarpt framhållits. Denna kostnad har nu beräknats till omkring 385,000 kronor, men det kan mycket väl hända, att den blir ännu större. Kostnaderna för Näslinjen kunna dessutom komma att springa upp med hänsyn därtill att, som jag längre fram skall påvisa, den nya kanalen från Strömsviken till Maren kräver synnerligen dyrbara broanordningar.

Går jag sedan öfver till de skäl, som tala för Glasbergalinjen och mot Näslinjen, så ber jag till en början få erinra om, att om vi taga Näslinjen, så skulle stambanans afstånd från Södertälje blifva fördubbladt, d. v. s. ökas från en till två kilometer. Att detta för det samhälle, som jag representerar, innebär en högst afsevärd olägenhet, det skall jag icke vidare utveckla, då jag föreställer mig, att herrarna inse det ändå. Nu har visserligen väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sökt trösta oss med, att då Näslinjen blir utförd och en station anlagd på Näset i den sydligaste delen af Södertälje stads ganska vidsträckta område, kommer större delen af rörelsen i Södertälje att förflyttas från den nu bebyggda delen af staden och ut till Näset, och då kommer värdet af stadens mark att stiga. Det är mycket möjligt, att dessa väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förutsägelser komma att visa sig riktiga, men jag får på samma gång säga, att det perspektivet, att vår stad skall flyttas ett par kilometer söderut, förefaller mig icke riktigt tilltalande. Väl har jag hört omtalas, att det hänt här i Sverige någon gång, när en liten stad brunnit ner, att invånarna byggt upp den på en annan plats, och äfvenledes har jag mig bekant, att tsar Peter i Ryssland befallde sina undersåtar att bege sig till en annan ort och där bygga upp en ny stad. Men det förefaller mig något hårdhänt att i detta fall vidtaga en sådan åtgärd med Södertäljeborna. Det vore kanske mindre att säga därom, om det gällde endast invånarna själfva, men nu är det så, att det finnes åtskilliga af dessa, som antingen byggt sig hus eller köpt hus. (Alla fastigheterna i staden äro taxerade till omkring 23 millioner kronor.) Skall nu staden flyttas ett par kilometer, så låter det sig ju icke göra att taga husen med, utan de måste bli stående där de stå, därvid ägarna måste finna sig i att deras fastigheter blifva väsentligt reducerade till sitt värde. Jag hoppas, att herrarna icke tro, att alla dessa personer, som råka att vara husägare, äro tomtjobbare, och således uteslutna från alla anspråk på hänsyn eller medlidande af hederligt folk. Jag vågar påstå, att den öfvervägande delen af dem icke äro tomtjobbare, och att de sålunda böra kunna ha anspråk på någon hänsyn och något medlidande. Jag har i detta sammanhang att tacksamt erkänna, att utskottet synes vilja medgifva det sakförhållande, jag nu påpekat.

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.
(Forts.)

Jag kommer nu till frågan om kanalen mellan Saltsjön och Mälaren och dess beroende af järnvägsfrågan. Jag vill i det afseendet endast erinra om, att den kungl. kommissionen fastslagit tre saker: 1:o) att en stor, djup och bred utfartsväg från Mälaren till Saltsjön är af största betydelse för hela Mälardalen och dess uppland; 2:o) att en sådan ny djupare och bredare kanal kan åstadkommas för en betydligt lägre kostnad genom att upptaga en ny led från Strömsviken till Mälaren än genom att utbreda och fördjupa den gamla leden och 3:o) att Glasbergalinjen möjliggör denna kanalfrågas lösning på det lyckligaste sättet, hvilket däremot Näs-

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.
(Forts.)

linjen icke gör. Jag ber härvid särskildt att få framhålla en omständighet, och det är, att man genom upptagande af en ny led Strömsviken—Maren kan tillgodogöra sig de utmärkta platser för fabriker, som kunna anordnas utmed denna kanal, hvilket däremot icke eller endast med största svårighet låter sig göra, om man skall fördjupa den gamla kanalen, hvars stränder äro branta och höga. Just i järnvägens inverkan på kanalfrågans lösning ligger enligt mitt förmenande denna frågas tyngdpunkt.

Nu säga kanske en del af herrarna, att detta är endast ett Södertäljeintresse. Nej, mina herrar, det är icke uteslutande eller ens i främsta rummet ett Södertäljeintresse. För att styrka riktigheten af detta mitt påstående skall jag bedja att i vissa delar få återropa ett uttalande, som gjordes på ett möte i Västerås den 28 februari i år af representanter för alla Mälarestäderna. Detta uttalande har sedermera bekräftats af vederbörande kommunalrepresentationer och af dem framburits till Kungl. Maj:t. Det heter däri bland annat: »Det naturliga trafikområdet för Mälaren omfattar, förutom vidsträckt jordbruksområden och viktiga handelscentra, mellersta Sveriges bergslager med en mängd bruk, malmfält och industrianläggningar af största betydelse för vårt land. Det är därför af vikt, att åt hela detta område beredes bästa möjliga utfart till hafvet. Då Mälaren sträcker sig långt in i hjärtat af landet och så godt som ända fram till bergslagen, då vidare Mälarens inre farleders ordnande befunnits kräva jämförelsevis mycket ringa arbeten och kostnader, torde med fog kunna påstås, att Mälaren bör betraktas såsom en viktig hufvudfarled af första ordningen. Utfarten från Mälaren synes därför böra upptagas till stort djup, möjliggörande för fartyg som kunna framgå genom Öresund att fortsätta in till lämpligt ordnad Mälarehamn. Därigenom skulle mellersta Sveriges bergslager så att säga flyttas något öfver 10 mil närmare hafvet, om man nämligen räknar med förkortning af nödiga järnvägssträckningar till ny lämplig hamnplats. Med fästadt afseende å betydelsen häraf bör väl för bergslagstrafiken öppnas genaste väg genom våra skärgårdar ut i Östersjön.

Utfarten från Mälaren synes därför böra ordnas på sådant sätt, att såväl Stockholms sluss som Södertälje kanal ombyggas till största djup, statsmakterna kunna finna förenligt med landets sanna intresse, näringslivets och försvarets intressen.

Befinnes för slutlig pröfning af dessa för Sveriges näringslif och försvar säkerligen mycket viktiga frågor, att Södertälje kanals öppnande för djupgående fartyg måste inom jämförelsevis kort tid förverkligas, så framstår såsom ytterst nödvändigt att i tid vidtaga kraftiga förberedande åtgärder för detta företags genomförande.

Då statsmakterna redan fattat det säkerligen mycket betydelsefulla beslutet att leda stambanan på segelfri höjd öfver Södertälje kanal och om statsbanan öfver Riddarefjärden enligt nu föreliggande förslag förläggas jämförelsevis högt och förses med klaffbro-öppning

för mycket högt riggade fartyg, så skulle ju beredas två lämpliga infarter till Mälaren.

Det ligger således i öppen dag, att det ifrågavarande företaget, Mälarens reglering m. m., innebär stora möjligheter för en omfattande utveckling af handel samt jordbruk och annat näringslif till gagn för icke allenast Mälaredalen utan och stora delar af mellersta Sverige och därmed för landet i dess helhet. Det synes lika uppenbart, att förverkligandet af dessa möjligheter skall komma att väl motsvara förväntningarna, om, såsom det är att hoppas, landets allmänna handels- och näringslif får utvecklas utan mycket störande och hindrande inflytelser och denna utveckling blifver föremål för statsmakternas allt fortgående omsorg», och så heter det till slut i själfva klämman:

»Sammanfattande det ofvan anförda, få vi föreslå de särskilda Mälaresambhällenas kommunalrepresentationer att

dels uttala sitt lifliga intresse för och förhoppning om att utförandet af Mälarens reglering och upptagandet af dess allmänna farleder till största lämpliga djup snarast möjligt kommer till stånd;»

Så kommer en passus angående kostnaderna, som jag här utelämnar, och så slutar uttalandet:

»*dels* ock slutligen hemställa, att i anslutning till 1910 års riksdags beslut att leda stambanan genom Södertälje på segelfri höjd öfver kanalleden vid ordnandet af Mälarefarlederna jämväl på statens bekostnad Södertälje kanalled omedelbart upptages till största möjliga mått såsom utfart för den större och direkta Mälaretrafiken.

Västerås den 28 februari 1911.

För Södertälje stad:

Jakob Pettersson.
C. O. Gottfriedz.

Th. Gustafsson.
John Aspegrén.

För Strängnäs stad:

Gustaf Liljhagen.

Aug. Widebeck.

För Eskilstuna stad:

Aug. Stålberg.

Hadar Hallström.

För Torshälla stad:

Henning Kling.

Ali Andersson.

Gustaf Swärd.

För Arboga stad:

Fredr. Sörensen.

Axel Johanson.

Albert Örström.

För Köpings stad:

K. G. Friedlund.

Hadar Hallström.

Gunnar Hallström.

A. E. Sjöberg.

Anders Willhard.

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.
(Forts.)

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.
(Forts.)

	För Enköpings stad:	
Theodor Wettervik.		O. J. Olsson.
	För Uppsala stad:	
Johan v. Bahr.		Gösta Laurell.
	För Kuungsörs köping:	
Oskar Karlsson.		Arv. Hamrin.
	För Västerås stad:	
John Karlsson.		And. Pers.
Georg Enhörning.		Viktor Larsson.
Wald. Grandinson.		Axel Vilh. Nordin.
	Gust. Andersson.»	

På grund af den oerhörda vikt, som frågan om en bättre utfartsväg till Mälaren äger, synes det vara klokt och riktigt att nu, när man löser denna järnvägsfråga, icke göra det så, att man på något sätt försvårar lösningen af kanalfrågan. Och det synes vidare vara klokt, att man aktar sig för en blott provisorisk lösning. Ty jag tror, att herrarna gifva mig rätt i att provisoriska lösningar i längden ställa sig dyrast. Nu är det i detta fall så, att vill man möjliggöra en trafik med mastade fartyg på denna plats, så är det ett oeftergifligt villkor, att man håller fast vid att, om kanalen skall korsas af bro, på hvilken ett större antal persontåg skola framföras, detta sker på s. k. segelfri höjd. Gör man icke det, så kommer man snart nog till en tidpunkt, då järnvägstrafiken öfver kanalen blir så intensiv, att denna trafik försvårar och till sist omöjliggör kanaltrafiken. Detta, mina herrar, är icke ett löst påstående af mig utan en tanke, som Riksdagen själf i fjol har biträdt. Riksdagen fattade nämligen i fjol sitt beslut i detta ärende på grund af ett uttalande af statsutskottet, däri det bland annat heter ordagrant: »Hvad i nu omhandlade afseende i statsrådsprotokollet anförts jämte hvad utskottet i öfrigt af nyssberörda skrivelser inhämtat finner utskottet med all tydlighet gifva vid handen, att, därest man vill undvika att alltför ödesdigert inverka på kanaltrafiken, banan måste framföras å bro å segelfritt höjdläge; och utskottet är af den mening, att de intressen, som Södertälje kanal är afsedd att främja, äro alltför viktiga för att få lämnas obeaktade. Kanalens stora betydelse såsom en gen förbindelseled mellan den bördiga Mälardalen med åtskilliga ganska betydande hamnstäder vid Mälaren och sydligare kustbygder har synts utskottet ej kunna underskattas.»

Ja, mina herrar, — jag upprepar det — detta har Riksdagen uttalat, och hufvudsakligen på grund af denna hänsyn till kanaltrafiken är Glasbergalinjen att föredraga framför Näslinjen. I Näslinjen ingår nämligen en bro öfver kanalen, som antingen skulle utföras såsom en låg fast bro eller såsom en klaffbro, hvilken skulle

öppnas för framläppande af fartygen. Men ingendera anordningen står i öfverensstämmelse med de uttalanden Riksdagen i fjol gjorde, ty ingendera blir i längden tillfredsställande för kanaltrafiken.

Nu har visserligen väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gifvit ett uppslag till ordnandet af denna sak, enligt dess mening ägnadt att undanröja berörda svårigheter, som går därpå ut, att man nu skulle bygga Näslinjen med en låg bro och framdeles, när kanalen kommer till stånd, i händelse det skulle visa sig nödvändigt, bygga en ny högbro öfver kanalen, för hvilken bro kostnaderna då skulle föras på kanalens konto. Jag har svårt att inse, att detta förslag är att betrakta som rättvist och billigt. Här har sedan länge varit en viktig sjöfartsled planerad. Så uppstår frågan om framdragande af en järnväg öfver denna led, och då vill man draga banan så, att den blir till hinder för kanaltrafiken, ett hinder, hvars affägsnande är förenadt med en kostnad af $1\frac{1}{2}$ miljon kronor, och denna kostnad vill man sedan att kanalen skall bestrida. Jag kan sannerligen ej se, att detta öfverensstämmer med vanliga begrepp om rättvisa och billighet. Men alldeles frånsedt frågan, hvem som skall stå för kostnaden, undrar jag, om det kan vara nationalekonomiskt riktigt, att, när två i och för sig antagliga järnvägslinjer finnas att välja på, af hvilka den ena, men icke den andra skulle medföra hinder för kanaltrafiken, man väljer den, som blir till hinder för kanalen.

Utskottet har, som jag redan sagt, lämnat en från alla synpunkter ganska fullständig utredning af detta spörsmål. Emellertid slutar utskottet trots detta med den förklaringen, att utskottet icke kan lämna något definitivt omdöme om, hvilken linje som verkliga är att föredraga. Utskottet anser, att det kräfvades en fullständig utredning, för att man skall kunna fälla ett definitivt omdöme i frågan. Jag undrar ändå, om icke utskottet här är alltför anspråkslöst. Här kommer utskottet med ett betänkande, som innehåller: 1) en utredning af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen; 2) en utredning af järnvägsstyrelsen; 3) en utredning af en af Kungl. Maj:t tillsatt sakkunnig kommission; 4) en ny utredning af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och 5) utskottets egen utredning. Jag vill fråga: är det ofta, som det inträffar, att ett utskott här har så mycket att bjuda på i utredningshänseende? Och likväl är det icke så, att detta är all den utredning, som verkställts i ärendet. 1899 gjorde järnvägsstyrelsen en grundlig utredning af hela denna fråga. 1901 gjorde järnvägsstyrelsen en ny utredning och 1903 en tredje. Åren 1901—1905 satt den kungl. bangårdskommissionen och utredde frågan. 1907 utredde den ytterligare af en särskild, af järnvägsstyrelsen tillsatt trafikteknisk kommission, och 1908 gjorde järnvägsstyrelsen slutligen en ytterligare utredning. Nu är det visserligen att beklaga, att den utredning, som framlades för Riksdagen i fjol, då Riksdagen fattade sitt beslut i frågan, till följd af ett missförstånd råkade i en punkt bli missvisande — detta kan ingen beklaga mer än jag. Men jag föreställer mig, att den

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.
(Forts.)

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.

(Forts.)

frågan nu åtminstone blifvit så klargjord, som den gärna kan bli. Och för öfrigt, mina herrar, skall jag be att få påminna om en sak, och det är den, att de talare här i kammaren, som i fjol yttrade sig till förmån för Glasbergalinjen, åberopade såsom hufvudskäl, hvarför de biträdde detta alternativ, icke att det ställde sig billigare än Näsalternativet, utan att Glasbergalinjen lämnade full frihet att på bästa sätt lösa kanalfrågan. Härvid är att märka, att när Riksdagen i fjol fattade sitt beslut, var kanalfrågan ännu tämligen oviss, ity att då icke något fullständigt förslag till dess lösning förelåg. I år däremot har frågan avancerat så långt, att det finnes ett utarbetadt förslag att peka på. Det förefaller då egendomligt, om man nu, då man har mera klart för sig, att denna kanal *kan*, *bör* och *skall* komma till stånd, skulle taga mindre hänsyn än i fjol till denna omständighet och säga: vi veta icke, om det är allvar med frågan om kanalen!

För öfrigt, hvad skall i denna fråga ytterligare utredas? Skall det utredas, huru mycket längre Glasbergalinjen är än Näslinjen? Det är ju möjligt, att man vid nya renstakningar kan få skillnaden mellan de båda linjerna att minskas eller ökas med en eller annan tiondels kilometer. Men hvilken betydelse har detta för frågan i dess helhet? Eller är det meningen att ytterligare utreda frågan, huru mycket den ena linjen skulle bli billigare eller dyrare än den andra? Jag tror, mina herrar, att jag vågar stå för, att det är många obestämbara faktorer, som spela in vid denna frågas afgörande, faktorer, hvarikas betydelse icke kan afgöras förr än vid expropriation eller försäljning och beträffande hvilka det är omöjligt att genom vidare utredning ernå någon som helst större klarhet. Eller skall man utreda, huru mycket det kostar att flytta en så liten stad som Södertälje ett par kilometer söderut? Eller skall man måhända utreda, hvilken intensitet järnvägstrafiken skall nå, för att anläggandet af en lågbro skall verka som en verklig propp för kanalen? Jag tror, att försök i den riktningen icke skola ha stora utsikter att lyckas.

Jag vågar verkligen, herr talman, på grund af hvad jag nu anfört, uttala den meningen, att den här frågan icke behöfver någon ytterligare utredning. Jag vågar uttala, att frågan redan är så utredd, som den kan bli, och dessutom, mina herrar, redan en gång af Riksdagen genom beslut afgjord.

På grund häraf tillåter jag mig yrka, att kammaren måtte afslå utskottets hemställan i det föreliggande utlåtandet och därmed äfven den i ämnet väckta motionen.

Herr Fürst: Herr talman! Innan jag ingår på ett bemötande af den siste ärade talarens anmärkningar i den föreliggande frågan, skall jag tillåta mig att något uppehålla mig vid motiven till ombyggnaden af järnvägen Rönninge—Järna. Hufvudmotivet för denna ombyggnad är, som vi alla veta, ett rent trafiktekniskt spörs-

mål, frågan om att på denna bandel framföra all den trafik, som där måste fram, när den nya järnvägen Järna—Norrköping blir färdig. Som bimotoiv komma dessutom hänsynen till Södertälje kanals trafik och denna trafikfrågas lösning samt Södertälje stads intressen och därjämte de tekniska och ekonomiska spörsmål, som därvid kunna komma fram.

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.
(Forts.)

Denna frågas utveckling torde kammaren så väl känna, att det strängt taget är öfverflödigt att här ingå på något vidare ordande om den saken. Men vi böra påminna oss, att när denna fråga om anordnande af järnvägsspår från Rönninge till Järna förra året afgjordes, förelågo som slutliga alternativ Glasbergalinjen från 1910 och 1910 års Strömslinje. De öfriga förslagen, som i den kungl. propositionen varit framlagda, hade under tiden bortelimerats. Orsakerna, hvarför Glasbergalinjen då föredrogs framför Strömslinjen, torde ha varit egentligen tre. Först och främst var det så, att genom Glasbergalinjen järnvägen helt och hållet för framtiden frigjordes och gjordes oberoende af den blifvande kanalen vid Södertälje, huru den än komme att anordnas, vidare att Södertälje stad har uttalat, att den hade vissa stora intressen förbundna med denna linje, hvilka den önskade, att Riksdagen ville tillgodose, samt slutligen de rent ekonomiska skälen. Nu påstår visserligen den föregående ärade talaren, att alla de talare, som voro uppe i debatten föregående år, icke lade någon hufvudvikt på den ekonomiska sidan, utan att de sågo saken från de öfriga synpunkterna. Jag vill då påstå, att en af hufvudtalarna framförde den rent ekonomiska synpunkten såsom den viktigaste och som den, hvilken dikterat hans ståndpunkt. Det var civilministern, som i sitt yttrande anförde följande: »Att jag ansett mig kunna förorda Glasbergalinjen har, såsom kammaren känner, hufvudsakligen berott på, att, om man, hvilket man ju bör göra, tager hänsyn till både anläggnings- och driftkostnader, denna linje blir billigare än Igelstalinjen». Jag vill här påstå, att kostnadsfrågan kan anses såsom ett af hufvudmotiven, hvarför Riksdagen valde Glasbergalinjen och icke den då föreliggande Strömslinjen. Sakläget vid det beslutet var ju, att för Glasbergalinjen var kostnaden beräknad till 5,480,000 kronor med bibehållande af trafiken till Igelsta och 5,400,000 kronor utan en sådan trafik samt för Strömslinjen till 7,450,000 kronor, hvilken kostnad genom beräknad nedsättning af å priserna å vissa poster nedprutades till 7,150,000 kronor. Detta hvad anläggningskostnaden beträffar.

Går jag så till driftkostnaden eller jämförelsetalen, så visar det sig här en ganska betydande skillnad. Enligt Kungl. Maj:ts proposition var sammanlagda anläggnings- och driftkapitalet för en Glasbergalinje utan sidospår 19,400,000 kronor och med sidospår 19,600,000 kronor, medan åter hvad beträffar Strömslinjen eller den Strömslinje, som finnes upptagen i Kungl. Maj:ts proposition — det var icke den linje, hvarom förslag senare framlades och som jag

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.
(Forts.)

benämner 1910 års Strömslinje, ty den var kortare och framdrogs på annat sätt — med en beräknad anläggningskostnad af 7,450,000 kronor och driftkostnad af 12,900,000 kronor — totalsumman skulle uppgå till 20,350,000 kronor, således ungefär 400,000 kronor mera än Glasbergalinjen.

Nu har till årets riksdag inkommit en motion, som vi alla känna till. Genom denna motion har i denna fråga bragts in ett helt nytt uppslag, ty af alla förslag, som förut framkommit, har intet haft den riktningen och intet tagit hänsyn till markens beskaffenhet på Näset på sådant sätt, som motionären här gjort i sin motion. De undersökningar elter motionens inkommande, som dels på utskottets föranstaltande gjorts af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och dels på Kungl. Maj:ts föranstaltande genom järnvägsstyrelsen och kommissionen, visa samtliga, att det resultat, hvartill motionären kommit rörande linjens läge i plan och profil, i hufvudsak är riktigt. Det erkännes af såväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som järnvägsstyrelsen och kommissionen. Bland de motiv, som man kan lägga till grund för ett beslut i denna fråga, är, såsom utskottet också i sitt yttrande framhållit, tiden för öppnandet af trafiken på banan Järna—Norrköping. Nu var det så, att föregående år framhölls det, att denna trafik delvis skulle komma till stånd redan år 1913, till följd hvaraf det var nödvändigt att redan förra året fatta ett afgörande beslut, på det att förarbetena genast skulle kunna vidtagas och så snabbt bedrivas, att denna bandel kunde blifva färdig, tills trafiken skulle börja. Nu veta vi, att denna trafik först kan börja år 1915, alltså två år senare. Det finnes sålunda icke längre någon fara i, om ett uppskjutande af byggandet nu äger rum i och för en utredning, därest denna utredning verkställes i år och gör det möjligt för nästa riksdag att kunna fatta ett afgörande beslut i denna fråga.

Södertälje stads intressen talade den föregående ärade talaren så varmt för, att jag anser det onödigt att inlåta mig på dem. Men hvad kanalen beträffar kan jag icke underlåta att säga några ord. Det är fullkomligt riktigt, att denna kanal, om den skall kunna till fullo tjäna de stora intressen, som Mälardalen har i fråga om förbindelse med Saltsjön, bör utvidgas och fördjupas, och utskottet har till fullo beaktat detta. Ty en ombyggnad af järnvägslinjen med bibehållande af den nuvarande kanalen lägger *icke* hinder i vägen för den gamla kanalens utbyggande till de mått och dimensioner, som kunna finnas behöfliga. När den föregående ärade talaren säger, att kommissionen fastslagit, att kanalen behöfver utvidgas, är det riktigt. Men när han säger, att kommissionen fastslagit, att det blir dyrare att utvidga den gamla kanalen än att bygga en ny kanal, kan jag icke se, att kommissionen fastslagit något dylikt.

Ett förslag till en ny kanal är uppgjort af kapten Torulf, men detta förslag är icke fullständigt färdigt enligt hvad som fram-

går af kommissionens yttrande. Kommissionen har därför låtit kaptenen i väg- och vattenbyggnadskåren G. Malm verkställa en kostnadsberäkning för en dylik kanal, och i kommissionens yttrande finnas hans siffror intagna. När man granskar detaljsiffrorna i denna undersökning, så finner man, att däri upptagits så godt som uteslutande kostnaden för den direkt uppmuddrade massan men ganska obetydliga poster för absolut nödvändiga arbeten för den nya kanalen. Jag vill i det hänseendet påminna om, att denna kanal skulle gå igenom det s. k. Katthafvet, ett område på ungefär 800 meters längd och på sina ställen af 150 å 200 meters bredd, hvilket område är uppfyllt af svämmlera, och där muddringar naturligtvis icke kunna äga rum, om man icke utmuddrar hela detta område. Eller också kan man i detta område lägga upp tryckbankar och trycka denna svämmlera upp på den omkringliggande marken samt därefter utgräva den nya kanalen. En sådan beräkning har icke kapten Malm gjort, och jag tror, att de af honom upprättade siffrorna icke till fullo kunna hålla måttet. Kommissionen har också tagit afstånd från detta eller åtminstone velat gardera sig mot misräkningar, då den säger, att dessa siffror gifvetvis endast äro approximativa. Således kan man icke efter min och utskottets uppfattning lägga dessa siffror till absolut grund för en jämförelse mellan kostnaden för de olika kanalerna.

Vid denna riksdag föreligga emellertid helt andra siffror än i det förslag till lösning af frågan om järnvägslinjen Rönninge—Järna, som föregående år var på tal och nu äfven kommit upp i debatten. Enligt 1910 års förslag kostade Glasbergalinjen 5,400,000 kronor utan bispår och 5,480,000 kronor med bispår. Nu kostar Glasbergalinjen enligt kommissionens uppgift för att blifva fullt jämförbar med den nu föreliggande Strömlinjen 6,120,000 kronor. Att siffrorna äro höjda beror på att de måste för att kunna blifva fullt jämförbara med sifferberäkningarna för Strömlinjen beräknas för arbetet ända till konnektionspunkten, d. v. s. där Igelstalinjen ansluter sig till det nuvarande hufvudspåret. Strömlinjen kostar, såsom den föregående ärade talaren sade, J-linjen 5,074,000 kronor och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens linje eller V-linjen 4,756,000 kronor. När den föregående ärade talaren inlät sig på en detaljgranskning, hvarför de olika linjerna hafva olika priser, och påstod, att det beror på brons storlek, billigare priser på järn och annan materiel och på stationernas storlek samt att man i det ena förslaget afsett en utbyggnad af dessa till full storlek, och därefter jämför dessa siffror, så misstager han sig, ty dessa siffror äro de, som kommissionen angifvit, och kommissionen har tagit hänsyn till dessa siffror samt gjort en omräkning af dem, så att de skulle vara fullt jämförbara och så att det i båda fallen skulle blifva samma priser och samma utbyggnad af stationerna. I annat fall ställa sig siffrorna helt annorlunda. Utan sådana utgångspunkter skulle J-linjen kosta 5,090,000 kronor och V-linjen 4,190,000 kronor

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.

(Forts)

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.
Forts.)

och därvid är dock inlagdt 1,070,000 kronor för linjen Rönninge—Igelsta samt tillägg för dyrbarare anläggningskostnad af stationen i Södertälje än väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknat. Det är således en ganska stor skillnad mellan de olika styrelsernas kostnadsberäkningar för dessa linjer, som nära följa hvarandra. Jag vill icke sätta mig till doms och icke utskottet heller öfver hvilken af dessa beräkningar man kan säga vara den riktiga.

Men går man till att granska de båda linjerna ur trafikomkostnadssynpunkt, komma siffrorna i ett annat läge. Nu anförde visserligen den föregående ärade talaren, att utskottet har belastat Glasbergalinjen med 20,000 kronor för trafiken till Igelsta, som han ansåg kunde ordnas för 6,000 kronor genom automobiltrafik. Vidare anser han, att vi icke belastat Strömslinjen med kostnad för marklösen, som kan stiga högst betydligt i höjden. Så gjorde han en hel del afdrag på Glasbergalinjen, och jag vill icke ingå på bemötande af dessa siffror nu, då jag förmodar, att det är säkrast att hålla sig till de siffror, som kommissionen angifvit. Kommissionens sakkunnige har beräknat kostnaden för linjen Igelsta—Södertälje till 20,000 kronor, men jag ber att få framhålla, att den siffran icke är hög, ty i Kungl. Maj:ts proposition förra året finnes denna kostnad upptagen till 45,000 kronor, således mer än dubbelt mot hvad utskottet nu antagit. På samma sätt vill jag meddela, att de kostnadsberäkningar för trafikering af Glasbergalinjen och Strömslinjen, som utskottet använt, äfven äro synnerligen låga. Järnvägsstyrelsen har beräknat, att dessa kostnader skulle uppgå för Glasbergalinjen till 370,400 kronor och för Strömslinjen till 386,800 kronor, medan den sakkunnige, som kommissionen anskaffat, beräknat kostnaden för Glasbergalinjen endast till 222,100 kronor, men därvid har han endast, såsom jag anmärkt, tagit hänsyn till de siffror, som äro beroende på de olika linjernas längd, och själfva differensen mellan de af järnvägsstyrelsen och kommissionens sakkunnige lämnade uppgifterna för de olika linjerna är icke synnerligen stor. Men när man ser på dessa siffror, gällande för år 1915, och så går till Kungl. Maj:ts proposition för förra året, så finner man samma driftkostnad där vara upptagen till 520,100 kronor för Glasbergalinjen, således 150,000 kronor mera än i år. Jag vill därför påstå, att de siffror, som utskottet använt sig af, äro mycket låga och moderat hållna, samt att befogade anmärkningar icke kunna göras emot dem.

Utskottet har kommit till följande jämförelsetal för de olika linjerna, för Glasbergalinjen 6,267,500 kronor, för J-linjen 5,074,000 kronor och för V-linjen 4,828,500 kronor. Det är sålunda en ganska betydande skillnad eller nära 1½ million kronor mellan Glasbergalinjen och den billigare af Strömslinjerna, den som nu föreligger. När emellertid utskottet påyrkar en utredning, kan man, såsom den föregående ärade talaren sade, visa hän på att denna fråga varit föremål för en mängd utredningar under föregående

tider och att utredning har gjorts äfven i år. Men samtliga dessa utredningar ha icke tagit hänsyn till vissa förhållanden, som man måste taga hänsyn till.

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.

(Forts.)

Dessa sista utredningar äro tillkomna på synnerligen kort tid, då de bägge ämbetsverk, som haft denna fråga under utredning, och äfven kommissionen arbetat under en ganska kort tid. Hvardera utredningen har endast tagit omkring 2 å 3 veckor. Man kan därför påstå — och styrelserna ha också själfva framhållit det — att deras utredningar äro tillkomna på mycket kort tid, och särskildt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen säger, att den anser det icke uteslutet, ja att den till och med anser sig säker på att kunna finna en billigare och bättre lösning af Strömslinjen vid en förnyad undersökning och renstakning af de linjer, som äro uppe. Att man kan göra banan betydligt billigare, torde icke vara tvifvel underkastadt, ty jag utgår ifrån, att man kan åstadkomma en billigare linje icke allenast genom renstakning af själfva linjen utan äfven med en del andra anordningar. Det förefaller åtminstone lekmannen synnerligen egendomligt, att på Näsets station, som nu ungefär skall ersätta Saltskogs station, skall behöfva byggas en station, som skulle bli en af de största i landet, som skulle ungefär motsvara Krylbo station, denna stora knutpunkt med den kolossala genomgångstrafik, som där finnes. Detta i all synnerhet när man betänker, att den trafik, som för närvarande finnes vid och utgår ifrån Saltskog, är synnerligen obetydlig. Till detta kommer, att ombyggnaden af Södertelje station ju af järnvägsstyrelsen vid alternativet Strömslinjen ansetts draga en kostnad af 711,000 kronor, under det att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förutsätter det vara tillräckligt, om ombyggnaden utfördes för 100,000 kronor. I detta sammanhang påminner jag om bangårdskommitténs uttalande. Det var, att Södertelje stations ombyggnad skulle kunna ske för en kostnad uppgående till 300,000 å 400,000 kronor. Men därvid får man emellertid betänka, att när bangårdskommittén afgaf detta utlåtande, så gjorde den det under förutsättning, att Saltskogs station skulle bibehållas i sitt nuvarande läge utan möjlighet att fördela vagnarna, hvilket i stället skulle skötas på Södertelje station. Kommer det i stället för Saltskog en stor station, såsom det här är föreslaget, nära 800 meter lång och med 12 spår, så kunde där all vagnfördelning äga rum, och utvidgningen af Södertelje station blefve icke behöflig annat än till de mått och de gränser, som direkt behöfdes för trafiken i Södertelje. Den nuvarande trafiken i Södertelje är heller icke så synnerligen stor. Hela trafikinkomsten uppgår icke till mer än omkring 200,000 kronor, och af detta utgöres endast 54,000 å 60,000 kronor af godstrafik, under det att resten är persontrafik, som naturligtvis är lättare att reglera på ett mindre stationsområde än godstrafiken med dess större vagnsposter och större vagnväxling.

Jag tror sålunda, att en mängd besparingar kunna göras, äfven

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.
(Forts).

då man, såsom ju bör ske, vid planläggningen utgår ifrån, att tillräckligt med mark reserveras för utvidgning till de mått, som kunna befinnas skäligen. Först och främst är det tydligt, att anordningarna kunna göras betydligt billigare än enligt samtliga här föreliggande förslag. Men utom detta har tillkommit ännu ett uppslag för en billigare utbyggnad, och det är att järnvägsstyrelsen, som nu renstakat Glasbergalinjen och därvid vidtagit vissa afvikningar från den sträckning, som Glasbergalinjen förra året hade, så att vid denna linjes utgående från Rönninge undvikits att passera bankarna vid sjön Flaten, som af den tillkallade geologen ansetts riskabla, och i stället gått genom berget samt därigenom vunnit en mera rak linje. Om man skulle begagna sig af samma idé för omläggning af spåret Rönninge—Igelsta, som nu i det närmaste följer den nuvarande stambanan och 1910 års Glasbergalinje i denna del och sålunda gör en afsevärd krok norrut efter sjön Flaten, och i stället för att göra denna omväg, drager denna linje i rak sträckning från Rönninge och fram till öfvergången vid Uttran, skulle man vinna en ganska afsevärd vägförkortning. Någon utredning öfver kostnaderna för denna sträckning föreligger icke.

Dessutom kommer ju alltid fram frågan om lösning af kanalprojektet. Den frågan föreligger ju icke direkt, äfven om, som sagdt, ett alternativt förslag till ny kanalled varit på tal, men äfven kommissionen har ansett detta vara endast ett alternativ, då kommissionen säger, att vid en kommande lösning af kanalfrågan bör hänsyn tagas till denna led, och den alltså icke direkt uttalat sig för att detta alternativ är att föredraga. Kommissionen har ju också rörande kanalfrågan och dess kostnadsfråga framhållit, att därest den nuvarande kanalen ombygges samtidigt med, att järnvägen öfver Ström utlägges, kunde man för järnvägsbygget upptaga grus från kanalen och alltså kanalen där utvidgas, utan att det medförde några kostnader för denna utvidgning, åtminstone icke mera betydande. Ty största delen af det grus, som behöfver tagas bort i och för kanalens utvidgning, det behöfs för de bankar, som finnas på Strömslinjen, och hvilkas kostnader äro intagna i de gjorda beräkningarna. För en del af de kostnader, som äro beräknade för Strömslinjen, kunde således den nuvarande kanalen till stor del utvidgas.

Det är på dessa skäl, som utskottet kommit till sin ståndpunkt och sin hemställan. Man kan då säga: hvad betyder nu det, om Riksdagen fattar beslut i enlighet med utskottets hemställan? Det betyder icke något direkt upphäfvande af ett redan fattadt riksdagsbeslut, utan det betyder endast ett *uppskjutande* på ett år med verkställandet af ett förra riksdagen fattadt beslut. Det betyder, att Riksdagen, såsom frågan nu har kommit fram, begär en fullständig, allsidig utredning, hvarigenom man kan objektivt bedöma hvilken lösning som ur statens synpunkt är den bästa och riktigaste. Det betyder enligt min mening, att Riksdagen uteslutande på detta

sätt kan på ett klokt och riktigt sätt bedöma, hur den föreliggande frågan skall lösas. På de grunder jag anført, herr talman, yrkar jag bifall till utskottets förslag.

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.

(Forts.)

Häruti instämde herr *Hellström*.

Herr vice talmannen, som under herr Fürsts anförande öfvertagit ledningen af kammarens förhandlingar, gaf härefter på begäran ordet till

Herr Pettersson i Södertelje, som yttrade: Herr talman! Den föregående ärade talaren nämnde bland annat, att kommissionen, som varit tillsatt för denna fråga, icke fastslagit, att kostnaderna för upptagandet af den nya kanalen skulle bli mindre än kostnaderna för en ombyggnad af den gamla, och han åberopade sig därvid på, att man vid de utredningar, som här gjorts, icke beräknat, att man hade delvis att göra med rätt svårarbetadt material, s. k. svämpera. I anledning däraf skall jag be att få påpeka, att kapten Torulf, som haft detta utredningsarbete om hand, har uppgifvit att i hans kostnadsberäkningar ett belopp af ej mindre än 300,000 kronor kan disponeras för de eventuella förstärkningsarbeten, som kunna blifva erforderliga till följd af nämnda omständighet.

Vidare åberopade sig den föregående talaren på, att kommissionen skulle ha talat om, att man med fördel skulle kunna ordna den här kanalfrågan så, att man till järnvägsbygget tog sidoschakt i kanalbankarna mellan Maren och Hallsfjärden, hvarigenom kostnaden för kanalens ombyggnad afsevärdt skulle minskas. Men då glömde han tillfoga, att kommissionen säger: »att detta förutsätter att kanalfrågan skulle lösas till förmån för gamla leden och att öfverenskommelse träffats med kanalbolaget, innan Strömslinjen eventuellt kommer till utförande.»

Det är således endast under de förutsättningarna, som den lättningen skulle kunna uppnås. Föreligga icke de förutsättningarna, så blir det icke någon lättning.

Jag ber att få vidhålla mitt yrkande.

Vidare anförde

Herr Schotte: Herr talman! Då jag under fjolårets debatt hade tillfälle framhålla, att enligt min mening den utredning, som då begärdes, icke borde förvägras, skall jag be att få yttra några ord, såsom frågan nu föreligger. Enligt min mening ligger frågan väsentligt bättre i år än i fjor, i det att den Strömslinje, som då föreslogs, om hvilken linje alla, äfven de som önskade ytterligare utredning, voro tveksamma och mot hvilken äfven jag uttalade mina betänkligheter, nu aflösts af en mera tilltalande Strömslinje. Den möjligheten är dessutom ingalunda utesluten, att icke en ännu billigare och fördelaktigare Strömslinje kan vinnas.

Jag vill då till en början slå fast, att alla de förslag, som nu

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.

(Forts.)

föreligga — och detta bör aldrig lämnas ur sikte — utgå ifrån, att järnvägen öfver nuvarande kanalen skall byggas på segelfri höjd. Vid sådant förhållande torde de erinringar, som gjorts från städerna i Mälaredalen, vara skäligen tillgodosedda. Dessa städer ingingo till fjolårets statsutskott med en framställning, hvori de framhöllo nödvändigheten af, att ombyggnaden af järnvägen öfver kanalen skedde på sådant sätt, att spåret vid kanalöfvergången lades på segelfri höjd. Det är också så, att just därigenom att spåret lägges på segelfri höjd, kommer den nuvarande kanalens kapacitet att ökas i hög grad. Den förut åberopade trafiktekniska kommittén, som tillsatts af järnvägsstyrelsen, yttrade i sitt utlåtande den 28 juni 1907, att »om den förra trängseln vid Södertälje borttages och järnvägen blir förd öfver farleden på segelfri höjd, kommer kanalens trafikförmåga att ökas med omkring 100 %.» Jag föreställer mig, att med sådana perspektiv frågan om Södertäljekanalens ombyggnad efter helt andra mått och helt andra linjer måste anses vara hänskjuten till en ganska aflägsen framtid. Det är ju så, att när man kommer med detta stora kanalprojekt, så gör man icke blott anspråk på den nuvarande kanalens förflyttning, utan man har också orimligt stora anspråk på denna kanals dimensioner. Järnvägsstyrelsen har ställt i utsikt, att kanalens djup behöfde bli ända till 7,7 meter. Och man säger, att det icke blott behöfs en ombyggnad af hela Södertäljekanalens, utan också en ombyggnad af Stockholms sluss och ny farled mellan Saltsjön och Mälaren af minst lika storlek. Jag föreställer mig, att, när man utvidgar den nuvarande Södertälje kanals kapacitet med 100 %, och man sedan väger de båda projekten Södertäljekanalens nybyggnad och byggande af Hammarbysjökanalen, mot hvarandra, utsikterna för den senare kanalen äro vida större än för den förra. Och då det väl icke inom en rimlig framtid kan komma ifråga att bygga båda dessa hafskanaler, så föreställer jag mig, att Södertäljekanalens med den trafikförmåga, den nu kommer att få, kan anses tillfredsställa trafikbehovet för en ganska lång tid framåt. Jag är öfvertygad om, att den besparing, som uppkommer genom järnvägens eventuella framdragande efter Strömslinjen, skall komma att visa sig kunna räcka till för en ombyggnad af bron öfver Näset, äfven efter det nya stora kanalförslaget och förutsatt att detta skulle bli en verklighet, och att det ändå skall bli en afsevärd besparing.

Jag tillåter mig en liten jämförelse med Trollhättekanalen, som ju ändå är en oerhördt viktig trafikled — jag tror man knappast kan säga, att förbindelsen mellan Väneren och västerhafvet är af mindre betydelse än förbindelsen mellan Mälardalen och Saltsjön. Här föreslår man nu, att Södertälje-kanalen skall ha ett djup af 7,7 meter. Hvilka pretentioner hade man i detta afseende på Trollhättekanalen? Jo, den gjorde man 4 meter djup. Bron öfver älven på den nya Bohusbanan lades från början efter 4 meters kanal; därigenom stängde man genast från början möjligheten till en 5 à 6

meters kanal — kanalen fick rätta sig efter bron och en utvidgning af kanalen till ytterligare djup blef skjuten till ett aflägsset fjärran. Härmed vill jag dock icke ha sagt, att jag tror, att, när behovet af Trollhätte kanals ytterligare utvidgning yppar sig, det skall visa sig alltför svårt att få en ombyggnad af berörda bro till stånd. Lika öfvertygad är jag att, om man nu framdrager linjen enligt något af de Strömsförslag, som föreligga, det skall visa sig möjligt att i framtiden, när trafiken påkallar en stor hafskanal, göra en ombyggnad af bron å Näset — och det just med de besparingar, som man vinner med Strömslinjen i jämförelse med Glasbergalinjen.

Nu säges det, att så många utredningar föreligga, att det är orimligt begära en ny. Ja, det är många utredningar och många siffror, och det kan väl hända, att åtskilliga af kammarens ledamöter blifvit litet vimmelkantiga af de korsande siffrorna. Men jag må också säga, att när man studerar dessa siffror, kan man icke komma ifrån, att det finnes åtskilliga, som äro lindrigt sagdt »konstiga» och vid hvilka man måste sätta ett stort frågetecken. Och ur denna synpunkt torde det vara både behöfligt och lämpligt, att Riksdagen, fast det är i de sista timmarna af dess samvaro, icke tager alla dessa siffror för godt, utan begär tillfälle att låta dem få undergå ytterligare granskning, justering och utredning.

Jag förstår väl, att Södertälje stads intressen äro mycket intimt berörda af att få en järnväg öfver Glasbergalinjen, och jag skulle också, om jag vore Södertäljebo, kanske anse dessa intressen synnerligen tungt vägande. Men det är i alla fall så, att den ökning af stambanans längd, som härmed ifrågakommer, bör läggas i vågskålen emot Södertälje stads intressen, huru berättigade dessa än må vara; och då kan man icke påstå, att man gör Södertälje så stor orätt och olägenhet genom den utredning, som här är ifrågasatt. Man har här sagt, att på andra stora stambanelinjer finnas krökar; och har man därvid hänvisat till bl. a. linjen Järna—Norrköping. Ja, men här vid Södertälje har man förut haft en rak linje, och det är då än mindre tilltalande att utbyta den mot en krokig, 1,8 kilometer längre sträckning.

Nu är frågan icke för närvarande och närmast den, om vi skola nu besluta oss för någon Strömslinje eller alltjämt vidhålla Glasbergalinjen. Det är efter utskottets redogörelse klart, att det kan vara svårt att nu fatta definitiv ståndpunkt till den ena eller andra linjen, och att det således är angeläget att få till stånd den ytterligare utredning, som här ifrågasatts. Men i allt fall är skillnaden i år stor mot den som förelåg i fjol, i det att frågan nu först synes mig kunna så öfverskådas, att man tydligt kan se, att här verkligen finnas två hufvudlinjer att välja på. Förra året hade man en Glasbergalinje, mot hvilken en del invändningar, ehuru kanske ej fullt afgörande, funnos att göra, och en Strömslinje, som i många afseenden var synnerligen olämplig och omöjlig; nu är situationen vida klarare.

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.

(Forts.)

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.

(Forts.)

Det uttalas nu visserligen betänkligheter mot att Riksdagen ändrar sitt beslut, men det är icke fråga om detta nu, utan det blir nästa års Riksdags omsorg, om den vill ändra beslutet eller icke. Och skulle det då bli fråga om att i stället utföra någon af de här föreliggande Strömslinjerna, och således Riksdagens beslut bli ändradt, kan jag icke föreställa mig, att detta skulle utgöra något så farligt prejudikat för framtiden. Det är ett synnerligen kompliceradt och svårt trafiktekniskt problem, som här föreligger, och jag tror, att det har varit få tillfällen, då Riksdagen haft sig förelagd så svåra och så invecklade trafikspörsmål. Det är alldeles tydligt, att, om man i särskilda, ytterligt sällsynta undantagsfall tillåter sig hvila på eller till och med ändra ett Riksdagens beslut, det icke bör vara någon fara för att man därigenom lämnar ett riskabelt prejudikat. Jag är öfvertygad, att Riksdagen är tillräckligt mån om sin värdighet för att icke i allmänhet och, därest icke synnerligen starka skäl föreligga, upphäffa ett förut fattadt beslut.

Jag har kommit till den uppfattningen, att frågan i många afseenden föreligger i ett så pass märkligt skick, att det är synnerligen önskvärdt, att den ytterligare utredning, som här begärts, kommer till stånd, den må nu utmynna i den ena eller andra riktningen. Jag ber därför, herr talman, att få förena mig med dem, som yrkat bifall till utskottets förslag.

Sedan herr talmannen nu återtagit ledningen af förhandlingarna, yttrade

Herr Åkerlund: Herr talman! Jag kan i hufvudsak instämma med den föregående talaren. Det är icke så ovanligt numera, att vi icke se synnerligen mycket på några miljoner. Men vi böra i alla fall komma därefter, att vi titta litet på dem. Här ha vi fått så många utredningar från alla möjliga håll, den ena motsägende den andra, att jag tror, att det är tid, att vi verkligen denna gång ta oss för att själfva försöka skärskåda, huru det står till. Jag har nämligen den åsikten om kungl. järnvägsstyrelsen, att den icke är så ytterst fullkomlig. Den som verkligen tagit Bohusbanan i skärskådande, sådan den var förespeglad och sådan den blef, kan ha skäl att draga sig för järnvägsstyrelsens beräkningar med afseende på våra järnvägsbyggnader. Det är detta, utom en hel del andra saker, som jag icke vill draga fram, hvilket ger mig full anledning att be att få sluta mig till utskottets förslag.

Herr Broström: Herr talman! Då jag vid förra riksdagen uttalade mig till förmån för det beslut, som Riksdagen då fattade, vill jag här begära ordet för att säga, att jag icke har af hvad som förekommit i den föreliggande frågan funnit anledning att ändra min ståndpunkt och detta af flera skäl. Först möter mig då ett särdeles viktigt skäl och det ifrån ren riksdagssynpunkt. Det är det olämp-

liga i att upprifva ett redan en gång fattadt beslut uti en teknisk fråga. När det gäller de tekniska frågorna, där man står inför alternativa förslag, ger icke det ena förslaget alla det andra förslagets fördelar plus något därtill, utan det ena förslaget ger en fördel framför det andra, men det medför ovillkorligen någon eller flera nackdelar gentemot det andra.

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.

(Forts.)

Hvarför kom denna fråga nu upp? Det var därför, att man med hänsyn till den framtida ökningen af vår järnvägstrafik på stambanan såg, att den tidpunkt snart måste inträda, då sjö- och järnvägstrafiken måste komma i en oundviklig konflikt med hvarandra, så länge vi lade järnvägstrafiken på en lågbro, som skulle öppnas för hvarje kommande fartyg. Dessutom var det ytterligare ett motiv därutinnan, att ett betydande stadssamhälle, som under lång tid varit åsidosatt i fråga om förstklassig järnvägsförbindelse, skulle tillföras en sådan. Det är klart, att när man skall tillgodose två så pass skilda intressen, måste detta komma att betyda en viss grad af penninguppoffring. Det medför dessutom en följd, som är ganska beklaglig, det måste erkännas, men som är oundviklig, när man skall tillgodose de två intressena, sjötrafiken och järnvägstrafiken plus stadssamhällets intresse. Det medför nämligen en förlängning af järnvägslinjen i förhållande till hvad som nu är fallet. Men jag frågar herrarna: är det verkligen rätt emot ett stadssamhälle på 10,000 invånare, att man vill förkrympa dess framtida utveckling för en vägförlängning af stambanan, som motsvarar en tid af knappa två minuter? Jag tror icke, att man kan säga, att detta är riktigt, när man ser denna fråga i sammanhang med att denna lösning af järnvägsfrågan medför den obestriddliga fördelen af att den framtida lösningen af sjöfartsproblemet står öppen. Och man må säga om Strömslinjen, hvad man vill; den tillgodoser icke denna sjötrafik. Det är redan sagdt, och jag upprepar det, att om man skall gå in på Strömslinjen, uteslutande på grund af att denna blir billigare, tillgodoser man icke huvudvillkoret för sjötrafiken, nämligen att denna skall gå ohindrad fram. Man kommer, såsom här sagts, till två alternativ antingen en fast bro eller en klaffbro öfver Saltskogsbäckenet. Då kommer man till den låga kostnadssumman; men skall man tillgodose sjötrafiken, kommer man ovillkorligen till en ökning af de nu beräknade siffrorna för Strömslinjen, som, såvidt jag kan förstå, måste innebära, att denna linje älven ur kostnadssynpunkt icke medför den fördel framför de andra linjerna, som man åberopar för den samma.

Jag vågar icke med bestämdhet uttala mig om de båda alternativa kanalförslagen, men jag föreställer mig, att då Södertälje stad med sådan styrka betonar, att den icke vill gå med på en utvidgning af den nuvarande kanalen, måste det innebära betydande fördelar för staden ur kanaliseringssynpunkt att ta Saltskogsprojektet; och den riktiga vägen för hela Mälaren med dess stora uppland är, att en utvidgning af sjöfartsförbindelsen mellan Mälaren och hafvet

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.
(Forts.)

skall gå Södertäljevägen. Om man tänker på Hammarbysjöalternavet, betyder detta för sjötrafiken på utlandet — och den hufvudsakliga grenen däraf är den, som går österöfver och söderöfver, — tydligen en förlängning af sjövägen från Västerås till Landsort med betydligt öfver 100 kilometer eller en tid för fartyg af sju timmar. Man måste därför tänka sig, att kanalen för Mälarens vidkommande ovillkorligen bör gå fram öfver Södertälje och icke Hammarbysjöleden. Då är det väl, mina herrar, orimligt, om vi skulle lösa järnvägsfrågan så, att vi icke hafva fria händer med hänsyn till kanalfrågans lösning.

Det är väsentligen ur denna synpunkt, som jag vidhåller den ståndpunkt, jag förra året intog, och som jag yrkar afslag på utskottets hemställan och yrkar på att Andra kammaren måtte stå fast vid det beslut, som den fattade vid förra årets riksdag.

I detta anförande instämde herrar *Larsson* i Västerås, *Vennersten*, *Olsson* i Älfvalsåsen och *Riström*.

Herr Bogren: Herr talman! Jag hade efter det anförande, som nyss hölls af utskottets ordförande, icke ämnat yttra mig i denna fråga. Men efter den senaste ärade talarens anförande begärde jag ordet för att gentemot honom få fästa uppmärksamheten därpå, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens här föreliggande förslag, såsom herrarna se, upptager en kanalbro öfver den nuvarande kanalen på segelfri höjd af de dimensioner, att den kan sägas uppfylla alla skäligena anspråk, ja, ganska långt drifna anspråk. Då styrelsen icke kan vara med om att tillstyrka byggandet af ytterligare en kanalbro öfver en obefintlig kanal, visar den dock på detta sätt, att i en framtid, om Södertälje kanal skulle komma att omläggas i den riktning, som nu omtalas, nämligen genom Katthafvet, och kanalleden således förlängas med 1,800—3,000 meter, man skulle med ganska ringa besvär kunna åstadkomma en omläggning af järnvägsbron vid Södertälje, så att äfven den skulle kunna bli en bro på segelfri höjd, om behofvet det kräfver. Men det var, herr talman, icke egentligen därom, som jag nu skulle yttra mig. Hvad som närmast föranledde mig att begära ordet, var detta särtryck ur någon tidning, som just när frågan skall diskuteras i kamrarna framlägges på våra pulpeter. Det är ett yttrande där, som jag icke kan låta stå oemotsagdt. Författaren till detta blad heter Erik Vinell. Han säger om ett af våra kungliga centrala verk, ett verk, som måste handla under fullt ansvar inför Konungen och Riksdagen, han säger om detta verk, att det i sin promemoria, sin här intagna promemoria af den 12 dennes, har ett yttrande, hvilket icke står i öfverensstämmelse med en samvetsgrann uppfattning om sanning och om moraliskt ansvar. Det är ett sådant omdöme om ett ansvarsfullt centralt ämbetsverk, som jag icke kan låta stå oemotsagdt, så mycket mera som man, om man ser i den föreliggande

promemorian, lätt nog torde på sid. 68 finna, hvad som har föranledt denne skribentens vrede. Där förekommer i andra stycket uppifrån:

»Terrasseringskostnaderna på sträckan Igelsta—Ström uppgå i 1910 års Strömslinje till 1,746,960 kronor och ehuru en af broschyrförfattarna vid 1910 års riksdag» — hvem det var, torde herrarna erinra sig själfva, då man ser detta namn — »spred den uppgiften, att någon nämnvärd minskning ej skulle häri kunna ske, visar dock järnvägsstyrelsens uträkning för V-linjen, att dessa kostnader nu kunnat nedbringas till 394,052 kronor. Då nämnda författares uppgifter således i detta fall visat sig så oriktiga, synas ej heller de senaste liknande uppgifterna och anmärkningarna från samma håll böra tillmätas någon som helst betydelse för ärendets bedömande.»

Att ett centralt ämbetsverk uttalar sig på det sättet, må väl icke berättiga någon att fälla ett sådant yttrande, hvilket här förekommer, att detta ämbetsverk handlar mindre samvetsgrant mot sanningen och mot moralen.

Det var endast mot detta, herr talman, som jag ville inlägga min protest.

Herr Thorsson: Herr Dan Broström från Göteborg talade för afslag å utskottets förslag af den anledningen, att det vore vanskligt för Riksdagen att ändra ett en gång fattadt beslut. Ja, jag instämmer med honom däri, att Riksdagen icke i onödan skall ändra förut fattade beslut, men det kan inträffa omständigheter, som rent af göra det till en heder för Riksdagen att kunna ändra ett en gång fattadt beslut, och det förefaller mig, som om det nu föreliggande utskottsutlåtandet just ger mycket talande skäl för, att Riksdagen lämnar tillfälle till en förnyad och allsidig utredning, en utredning af den beskaffenheten att de utredande styrelserna och myndigheterna därefter kunna säga, att de vilja stå för sina beräkningar. Då jag första gången hade tillfälle att deltaga i pröfningen af detta ärende, anslöt jag mig obetingadt till det förslag, som gick ut på att öfver Södertälje kanal bygga en bro å segelfri höjd, af den anledningen biträdde jag ett förslag, som gick ut på undersökning af Glasbergalinjen, därför att detta enligt då föreliggande förslag var den enda möjligheten att få bort den oformliga »hårnålskrok», som ansågs omsluta Södertälje stad. Jag uttalade då mycket bestämdt, att villkoret för, att jag skulle kunna gå med på en förändring af linjens sträckning, var att vi kunde få en segelfri bro, och då betonades det såväl i statsutskottet under den förberedande behandlingen af ärendet som här i kammaren, att det icke var möjligt att åstadkomma en järnvägslinje med segelfri bro i närheten af den öfverfart, som nu finnes öfver kanalen. Nu ha emellertid senare händelser konstaterat, att detta kan ske, ty icke ens järnvägsstyrelsen kan nu förneka väg- och vattenbyggnadsstyrel-

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.
(Forts.)

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.
(Forts.)

sens påstående, att man med fördel kan bygga en linje i närheten af det nuvarande öfvergångsstället af Södertälje kanal med bro på segelfri höjd, och således bortfaller ju det egentliga skäl, som drifvit Riksdagen till att fatta ett beslut, som, säga hvad man vill, i någon mån skall förlänga just den järnväg, som förmedlar trafiken mellan utlandet och vår hufvudstad och för öfrigt hela det område af vårt land, som ligger mellan Stockholm och Krylbo. Således förefaller det mig, att frågan är af vital betydelse för våra förbindelser med utlandet, och vi böra noggrant taga vara äfven på de två minuter, som man satt i fråga, kunna intjänas genom en rakare sträckning af linjen. Jag erinrar mig huru då det var tal om att inrätta ångfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Sassnitz det från våra underhandlare gjordes framställning om, att tyskarna skulle genom en större brobyggnad åstadkomma tidsbesparing för de resande mellan Sassnitz och Berlin, och hur det då svarades från tysk sida: »Öka farten på de svenska järnvägarna, så att ni kunna å er sida hålla en raskare förbindelse mellan Trelleborg och Stockholm!» Det förefaller mig, att, när man skall draga fram en *genomfartslinje*, man får taga större hänsyn till möjligheten att förkorta väglängden och bespara tiden än till ett enskildt stadssambälles intressen.

Härtill kommer en annan sak, och en sak, som icke är en bagatell i dessa tider, då vi skola låna hvarje öre till våra järnvägsbyggnader. Det bör icke af Riksdagen förgätas, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen här ställt i utsikt en linje som, på samma gång den förkortar tid och väg, äfven besparar 1,500,000, kanske 2,000,000 kronor i anläggningskostnad. Det är något, som vi också få lof att taga med i räkningen vid bedömandet af denna fråga.

Sedan anförde den ärade talaren från Göteborg vikten af, att vattentrafiken ledes öfver Södertälje in i Malaren i stället för öfver Hammarbysjö. Rörande den saken skall jag icke ingå i diskussion med honom. Jag har helt enkelt ingen möjlighet att bedöma, huruvida det är bättre att inleda trafiken öfver Södertälje än att inleda den genom Hammarby sjö, men på sid. 71 i utskottets utlåtande finnes ett uttalande af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, där den i ett alternativ ställer i utsikt att öster om Södertälje för en kostnad af 5,040,000 kronor bygga *två broar med segelfri höjd*. Om sjöfarten skulle utveckla sig med den hastighet, som anhängarna af Glasbergalinjen satt i fråga, så kunna fartygen passera in genom den ena bron och ut genom den andra och då behöfva icke broarna byggas med sådana dimensioner, att två pansarbåtar kunna mötas under samma bro, som vissa kanalentusiaster satt i fråga.

Det förefaller mig således, som om trafikförhållandena kunde mycket väl tillgodoses, och just i anledning af väg- och vattenbyggnadsstyrelsens här framlagda beräkning förefaller det mig, att man borde låta väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ännu en gång göra om sina beräkningar, i all synnerhet som styrelsen ställt i utsikt,

att den kunde göra dessa kostnadsberäkningar ännu billigare, blott tid bereddes densamma. Inför det spørsmålet förmodar jag, att äfven herr civilministern tycker, att det är både trefligt och gagneligt för saken, att låta väg- och vattenbyggnadsstyrelsen se på papperen ännu en gång; järnvägsstyrelsen bör tydligen icke lämnas ensam att räkna och kalkylera. Denna lilla kontrovers mellan styrelserna har gifvit oss riksdagsmän åtskilligt att tänka på, det hela inbjuder till att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen får bygga järnvägarna och järnvägsstyrelsen kontrollera byggnadsmetoderna. Kanske vi då skulle få våra järnvägar billigare byggda än vi nu få. Jag förstår icke att bedöma detta, men det föreligger mig, att det mycket väl kunde låta sig göra, att den auktoritet och myndighet, som egentligen har att bedöma och kontrollera väg- och vattenbyggnadsarbetet i landet, äfven blir den, som får något mera att säga till om i statens järnvägsbyggnadsspörsmål än hittills. Jag kan icke hjälpa, att jag finner det litet konstigt, att järnvägsstyrelsen, som skall trafikera järnvägen, äfven skall bygga den och således kontrollera sitt eget arbete och sina egna beräkningar. Dessa räknespörsmål, som här föreligga, visa att man icke i järnvägsstyrelsen är så värst intresserad af sina uppgifter. Som förklaring för 1910 års Strömslinje anföres att: »Det var några riksdagsmän, som reste ut till Näset och sade: »Här skola ni staka ut linjen». Då stakade järnvägsstyrelsen ut linjen och kom till en kostnad af 7 miljoner och några hundratusen kronor». Sedan säger styrelsen: »Vi hade ingen anledning att staka linjen på något annat ställe». Ja, det är dessa gamla välkända, byråkratiska ämbetsfasoner, som föranlett styrelsen säga, att, därför att det icke blifvit påpekadt för densamma att draga linjen på en klok och förnuftig väg, hade den ingen anledning att vidtaga en sådan åtgärd. Ensamt detta enkla erkännande från järnvägsstyrelsens i handlingarna argumenterande medlemmar synes mig tala för, att vi böra begära en förnyad undersökning i spørsmålet, och när det nu kan låta sig göra, utan att man fördröjer själfva dubbelspårsanläggningen utöfver den tid, som är erforderlig för att järnvägen Norrköping—Järna skall bli färdig, synes det mig, att vi mycket väl kunna i afton uttala oss för en anslutning till utskottets förslag och sedan få till nästkommande Riksdag en på vederbörlig tid uppgjord beräkning, så att icke den ena beräknande myndigheten efter den andra skall säga: »Dessa siffror kunna vi icke stå för, ty vi ha icke haft tid att bedöma förhållandena». Vederbörande, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — och som jag förmodar — jämväl den kontrollerande kommissionen, böra lämnas tillräckligt lång tid, så att de åtminstone nästa gång, då vi bedöma saken, ha siffror, som tydligen visa oss, om vi böra rösta för eller emot fortsättningen af Glasbergalinjen. Herr talman, jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.

(Forts.)

Med herr Thorsson förenade sig herrar *Branting* och *Winberg*.

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.
(Forts.)

Grefve R. Hamilton: Redan förlidet år hyste jag betänkligheter mot den s. k. Glasbergalinjen. Dessa grundade sig därpå, att denna linje, såsom den siste ärade talaren framhöll, försvårade trafikförhållandena mellan hufvudstaden och södra delen af vårt land, och sålunda fördyrade transporterne icke allenast i fråga om gods utan äfven beträffande personer. När det nu visar sig i år att denna linje är dyrare med hänsyn till anläggningskostnaden än den kortare linjen, hvilken dessutom är bättre ur trafiksynpunkt, synes det mig, att det nära nog skulle gränsa till det vanvettiga, att gå med på den långa linjen och att det vore ett oförsvarligt slöseri med statens medel.

Här ha anförts endast två skäl för bibehållande af Glasbergalinjen. Det ena var det, som framfördes af den aktade talaren på göteborgsbänken, då han sade, att byggandet enligt den andra linjen skulle försvåra anläggningen af en kanal. Men, såvidt jag kunnat finna af handlingarna, kommer icke Strömslinjen, den nya, kortare linjen, att lägga hinder i vägen för en tillfredsställande kanalanläggning, i händelse denna kommer till stånd i en framtid. Det andra skälet, som framhållits till förmån för den längre linjen, var det, som borgmästaren Pettersson i Södertälje anförde, och det är ju tydligt och klart, att han skall försöka försvara sin stads intressen. Men man får dock icke uppoffra landets intressen för denna stads intressen, och landets intressen kräfva den kortaste järnvägsförbindelsen mellan hufvudstaden samt södra Sverige och utlandet. Efter hvad jag kan finna, blir det blott vissa tomtägare i Södertälje som skulle förlora på den kortare linjen, nämligen de, som skulle hafva haft en fördel af att få en station inuti själfva staden. Emellertid kommer nog icke afståndet mellan de centrala delarne af staden och den blifvande stationen att bli af någon vidare betydelse; detta afstånd skulle säkerligen bli vida mindre än afståndet mellan åtskilliga delar af hufvudstaden och centralstationen.

Då, herr talman, alla skäl synas mig tala för, att man skall söka åstadkomma den kortare och billigare Strömslinjen, ber jag att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Söderberg i Stockholm: Som medlem af utskottet skall jag, herr talman, be att få säga några ord i denna sak.

Jag är af den uppfattning, att om, när 1910 års proposition i denna fråga framkom, Kungl. Maj:t då fäst något mera afseende vid den mening, som låg till grund för 1909 års beslut, däri kamraren ogillade statsutskottets dåvarande motivering, så hade nog, efter hvad jag kan förstå, Kungl. Maj:t låtit företaga en noggrannare undersökning af Strömslinjen. Beträffande denna undersökning 1910 visste man egentligen icke, huru den gått till; den synes hafva varit ganska legert gjord. Det anges här i järnvägsstyrelsens utlåtande på hvad sätt det gått till, och i kommissionens utlåtande meddelas mycket kort, att man gjort en undersökning af

denna sträckning, som stannat vid den höga siffran af 6,200,000 kronor. Det var väl förmodligen på grund af att Riksdagen ansåg denna sträckning vara för dyr, som man stannade vid den norra vägen, Glasbergavägen. Hade däremot undersökningen skett något noggrannare — och man har ju sett, att, när järnvägsstyrelsen andra gången, 1911, undersökte denna sträckning, kom den till betydligt lägre siffror — hade man nog kommit till ett helt annat resultat. Det låter tänka sig, att Riksdagen i följd under sådana förhållanden icke antagit den längre sträckningen efter Glasbergalinjen, och att man således i viss mån har att tillskrifva utredningens ofullständighet, att beslutet blef som det blef, och att på grund däraf denna motion framkommit i år.

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.
(Forts.)

Vi hafva inom utskottet icke velat Södertälje stad något illa, det vågar jag försäkra, och jag förstår mycket väl, att det här gäller ett stort och viktigt intresse för denna stad. Men jag förstår icke helt det uppfattningssättet, att den omständigheten att stambanan eventuellt kommer att löpa igenom Södertälje stad skall kunna för staden medföra så förfärligt stora utvecklingsmöjligheter. Jag ber i det sammanhanget att få erinra om, huruledes, när på sin tid kontinentaltrafiken höll på att ordnas och det skulle bli genomfartsstation i Trälleborg, man där hade mycket högtflygande planer om den stadens utveckling. Men erfarenheten under den tid, som förflutit sen dess, har emellertid visat, att spådomarne icke gått så i uppfyllelse, som man önskat och trott. Trafiken är ju där övervägande genomgångstrafik för såväl passagerarne som gods. Jag kan således icke förstå, att blott den omständigheten, att det blir en genomfartslinje till en stad, skall tillföra densamma så stora utvecklingsmöjligheter. Jag undrar därför, om man icke i detta fall öfverdrifvit den speciella Södertäljesynpunkten betydligt. Om det skulle bli en ordentlig station vid Näset, och det därjämte bygges en två kilometer lång bana därifrån till Södertälje, så kan ju i alla fall den direkta trafiken mellan Södertälje och Stockholm ordnas på ett fördelaktigt sätt. Och de personer, som resa från Södertälje söderut, få väl finna sig i att byta om tåg vid Näset, liksom nu vid Saltskog.

Man talar vidare om den ökade godsmängd, som skulle utföras vid Södertälje på grund af den ökade industrien. Jag kan emellertid icke förstå annat än att godsvagnarna skulle kunna lasta lika bra vid en station i Södertälje med en anläggning i enlighet med den kortare linjen, som om man hade en genomgående bana genom staden. Jag tror således, som sagdt, att man öfverdrifvit förhoppningarna om Södertälje utveckling i detta fall.

Herr Pettersson i Södertälje anförde, att, om banan skulle få denna sträckning efter Strömslinjen, finge man flytta Södertälje stad ditåt. Det förstår jag icke, ty följden af den kortare sträckningens väljande blefvé ju endast att staden icke skulle få den genomgångstrafik, som man skulle vinna med en genomgångssträckning enligt

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.

(Forts.)

Glasbergalinjen. Troligt är ju dock att stadens kommande utvidgning skulle följa bibanan till Näset.

Faktum står ju kvar, att Glasbergalinjen skulle bli 1,8 km. längre; det motivet framfördes också i fjol kraftigt, och det kommer att bli så för all framtid eller så länge järnvägen finnes, att passagerare och gods föras 1,8 km. längre, än som skulle behövas. Det kommer man icke ifrån. När de, som på sin tid byggde stambanan, voro förtänksamma och gjorde banan så kort som möjligt, anser jag, att äfven vi böra göra på samma sätt. Jag förstår icke, då man säger, att den kortare vägen kan med fördel väljas, att man då skall afstå från den.

Det blir dock en besparing enligt de sista kalkylerna, trots att järnvägsstyrelsen i det fallet har en alldeles otrolig förmåga att drifva upp kostnaderna. Den har ju kommit till en mycket högre siffra än den väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kom till första gången. Men i alla fall återstår dock, att det blir en skillnad på 1,364,000 kronor mellan Glasbergalinjen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens Strömslinje. Efter 4 procents ränta räknadt, blir det en merutgift för hvarje år på 54,560 kronor, som staten skulle få betala för all framtid, en utgift som kunde undvikas. Och plockar man ihop den ena miljonen merutgift här och den andra där, så kommer man till en ganska hög summa, på hvilken ränta skall betalas. Detta är en synpunkt, som icke är att förakta.

Det har talats så ofantligt mycket om kanalprojektet, att banans sträckning öfver Ström skulle förhindra en framtida ombyggnad af kanalen. Jag har svårt att fatta, att det projektet skulle genomföras, att man vid sidan af en redan befintlig kanal skulle bygga en ny och mycket längre. Det rimligaste är väl, då nu trafiken kan ökas med 100 procent i den nuvarande kanalen genom en bro på segelfri höjd, att man nöjer sig med det tills vidare. Visar det sig sedan i framtiden, att kanalens trafikförmåga icke är tillräcklig, så får man försöka utvidga den nuvarande kanalen, och det är just till denna utvidgning, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag ansluter sig, ty det förutsätter en bro på 31 meters fri höjd för en kanal med 6 meters djup och 30 meters bredd. Jag undrar, om icke herr Broström tog fel här, när han talade om en rörlig bro, såvidt han därmed afsåg en sådan öfver kanalen. Hade han den uppfattningen, så var det en missuppfattning från hans sida. Ty väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag innebär just, som sagdt, en fast bro af 31 meters fri höjd, afsedd för en kanal af 6 meters djup och 30 meters bredd. Järnvägsstyrelsen kommer nu och förordar kanalen till 6,6 meters djup, på det att två sådana stora båtar, som båtar med 6 meters djup, skola kunna mötas och ifrågasätter till och med, att båtar på 7 meters djup skola kunna gå genom kanalen. Jag måste då fråga, huru så stora båtar skola kunna klara sig i hamnarna i Mälaren. Då skulle man få rensa upp alla dessa hamnar, ja snart sagdt muddra upp en god del af

Mälaren. Jag kan icke förstå annat, än att den af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknade möjligheten att utvidga trafiken skulle för en lång framtid vara tillfredsställande. Man kan väl icke tänka sig, att det skall bli en så liflig trafik, att så många och stora båtar skulle behöfva trängas i kanalen. Icke är det så stort uppsving i målarhamnarnas exportmöjligheter. Kunna vi komma därhän, att båtar af 4—5 meters djup kunna gå i kanalen, hvilket ju är ganska stora fartyg, så tror jag, att vi för en lång framtid ha möjlighet att förmedla den godstrafik, som utgår från målarhamnarna. Jag tror, att i det fallet tillfredsställer väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag behovet af ökade kanalmöjligheter, och det är ju det man sagt är af sådan ofantlig vikt att taga hänsyn till, så att man icke genom järnvägslinjens sträckning förstör utvecklingsmöjligheterna i detta afseende.

Så kommer jag till, hur kostnadsfrågan kommer att ställa sig för framtiden. Det är en ganska egendomlig utläggning, som gjorts här af den sakkunnige i kommissionen, som kalkylerat öfver dessa saker, när han säger, att visserligen blir vägen längre med Glasbergalinjen, men det spelar icke någon roll, ty statens järnvägar få mera inkomster, om man bygger en längre sträcka. I det fallet uppvägas anläggningskostnaderna för den längre sträckan genom ökade trafikinkomster. Glasbergalinjen skulle ge 52,000 kronor i inkomster åt statens järnvägar, då däremot Strömslinjen skulle ge endast 10,700, d. v. s. en skillnad på 41,300 kronor. Men hvilka få betala detta, om icke trafikanterna och de, som skola ha godsfraktadt? Det blir de, som skola ge järnvägen räntabilitet. Men jag kan icke förstå, att det är klokt att bygga så, att det blir högre afgifter för allmänheten. Detta den sakkunniges resonemang påminner mig — förlåt att jag gör en sådan jämförelse — om en berättelse af Mark Twain, där han talar om, huru innevånarna på Söderhafsöarna för att hjälpa upp sin dåliga ekonomi togo emot hvarandras tvätt för att på det sättet få inkomster. Det är ju ungefär samma tankegång som denna: om vi bygga järnvägar genom landet, så gör det ingenting, om det blir några onödiga krokor här och där. Allmänheten får ju betala, och statens järnvägar hjälper på det sättet upp sin ekonomi. Men det är väl ett resonemang, som åtminstone icke denna kammare vill göra till sitt. Det kloka är väl att bygga en järnväg så kort som möjligt och så billig som möjligt. Det har varit min uppfattning, när jag biträdt utskottets yrkande här. Detta innebär ju icke, att man skall fatta ett definitivt beslut nu utan utmynnär i, att Kungl. Maj:t får ordentlig tid på sig för att låta myndigheterna eller kommissionen göra en ordentlig och noggrann undersökning och kostnadsberäkning för denna Strömslinje, och att således Riksdagen skall kunna få vid ett kommande tillfälle bedöma det och fatta ståndpunkt därefter. På dessa skäl vill jag, herr talman, yrka bifall till utskottets förslag.

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.
(Forts.)

Ang. järnvägens sträckning mellan Rönninge och Järna stationer.
(Forts.)

Härmed var öfverläggningen slutad. Herr talmannen framställde propositioner först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på afslag å såväl utskottets hemställan som den i ämnet väckta motionen; och fann herr talmannen den förstnämnda propositionen vara med öfvervägande ja besvarad. Votering begärdes likväl, i anledning hvaraf nu uppsattes, justerades och anslogs följande omröstningsproposition:

Den, som vill, att kammaren bifaller tredje tillfälliga utskottets hemställan i utskottets förevarande utlåtande nr 10, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren afslagit såväl utskottets berörda hemställan som den i ämnet väckta motionen.

Voteringen utvisade 144 Ja mot 61 Nej, hvadan kammaren bifallit utskottets hemställan.

Jämlikt 63 § riksdagsordningen skulle detta beslut genom utdrag af protokollet delgifvas Första kammaren.

§ 9.

Ang. ändring i tulltaxeunderrättelserna m. m.

Å föredragningslistan fanns vidare uppfördt bevillningsutskottets betänkande, nr 30, i anledning af dels Kungl. Maj:ts proposition angående ändrad lydelse af § 9 mom. 3 A) i tulltaxeunderrättelserna samt § 13 mom. 3 A) i förordningen med tulltaxa den 4 juli 1910 m. m., dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom proposition, nr 218, af den 21 april 1911, som hänvisats till bevillningsutskottet, hade Kungl. Maj:t, under åberopande af propositionen bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver finansärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen att besluta, att

dels § 9 mom. 3 A) i de vid gällande tulltaxa fogade underrättelser om hvad vid taxans tillämpning iakttagas bör samt § 13 mom. 3 A) i förordningen med tulltaxa för inkommande varor den 4 juli 1910 skulle, det förra stadgandet, från den dag Kungl. Maj:t bestämde, och det senare, från och med den 1 december 1911, erhålla viss ändrad lydelse;

dels ock under förutsättning af bifall härtill i § 9 mom. 4 b) respektive § 13 mom. 4 b) i samma författningar skulle, i förra fallet, från den dag Kungl. Maj:t bestämde, och i det senare, från

och med den 1 december 1911, upptagas i stället för där förekommande hänvisning till »3 A) b)» en hänvisning till »3 A) d)».

*Ang. ändring
i tulltaxe-
underrättel-
serna m. m.
(Forts.)*

Bevillningsutskottet hade i samband härmed till behandling förehåft två inom Andra kammaren väckta motioner, nämligen

nr 366 af herr *Ryden*, som hemställt, att Riksdagen ville besluta

a) att afslå Kungl. Maj:ts proposition nr 218; samt

b) att ur tulltaxeunderrättelserna och förordningen med tulltaxa den 4 juli 1910 borttaga alla bestämmelser, afseende beviljande af restitution för mjöl och gryn; samt

nr 367, däri herr *Jeansson* i Kalmar yrkat, att Riksdagen måtte besluta, att under iakttagande af den särskilda kontroll och de särskilda föreskrifter, som kunde varda bestämda, restitution skulle af erlagd tull medgifvas vid export af sammalet rågmjöl.

Utskottet hemställde,

1) att Riksdagen, i anledning af Kungl. Maj:ts förevarande proposition och med afslag å herr *Ryden*'s motion, måtte besluta, att dels § 9 mom. 3 A) i de vid gällande tulltaxa fogade underrättelser om hvad vid taxans tillämpning iakttagas bör samt § 13 mom. 3 A) i förordningen med tulltaxa för inkommande varor den 4 juli 1910 skulle, det förra stadgandet, från den dag Kungl. Maj:t bestämde, och det senare, från och med den dag, då förordningen den 4 juli 1910 kunde komma att träda i tillämpning, erhålla viss ändrad lydelse;

dels ock under förutsättning af bifall härtill i § 9 mom. 4 b) respektive § 13 mom. 4 b) i samma författningar skulle, i förra fallet, från den dag Kungl. Maj:t bestämde, och i det senare, från och med den dag, då förordningen den 4 juli 1910 kunde komma att träda i tillämpning, upptagas i stället för där förekommande hänvisning till »3 A) b)» en hänvisning till »3 A) d)»; samt

2) att Riksdagen, i anledning af herr *Jeanssons* i Kalmar ofvanberörda motion, ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta utreda, huruvida och under hvilka villkor vid export af sammanmalet rågmjöl restitution af den för motsvarande kvantitet från utlandet införd omalen råg erlagda tull skulle kunna medgifvas, äfvensom för Riksdagen framlägga det förslag, som af en sådan utredning kunde föranledas.

Vid punkten 2) i utskottets hemställan hade reservation afgifvits af herrar *Karlsson* i Göteborg, *Boman*, *Kvarnzelius*, *Olofsson*, *Janson* i Bråten, *Eriksson* i Grängesberg och *Larsson* i Klagstorp, hvilka yrkat afslag å herr *Jeanssons* i Kalmar ifrågavarande motion.

Ang. ändring
i tulltaxe-
underrättel-
serna m. m.
(Forts.)

Efter föredragning af *punkten 1)* begärdes ordet af

Herr Rydén, som yttrade: Vid det tillfälle, då statsutskottets utlåtande angående statsrevisorernas berättelse föredrogs i Andra kammaren, höll jag ett anförande, i hvilket jag belyste det sätt, på hvilket bestämmelserna om restitution å finsiktadt rågmjöl tillämpats och verkadt. Särskildt uppehöll jag mig vid de affärsmetoder, som en af kvarnindustriidkarne — den största exportören för resten — begagnat sig af. Den tillslutning till mitt anförande då, som många af kammarens ledamöter genom bravorop tillkännagåfvo, befriar mig från att här vidare orda om den sidan af saken, detta så mycket mer, som, såvidt jag kunnat finna, ingen enda röst i pressen höjts till försvar för de affärsmetoder jag då angrep och blottade. Det gläder mig att kunna meddela, att, enligt hvad bl. a. kvarnindustriens representant här i kammaren äfvensom andra uttalat för mig, kvarnindustriens målsmän själft äro tillfredsställda därmed, att statsrevisorerna genom sin anmärkning åstadkommit en reform, som för framtiden icke låter en eller några enskilda industriidkares åtgöranden kasta en skugga äfven på dem, som i nu förevarande afseende använda sig af fullt hederliga och justa affärsmetoder.

Jag har sålunda i dag ingen anledning att vidare beröra frågan om de använda affärsmetoderna.

Däremot hade jag från början, då Kungl. Maj:ts proposition med förslag till ändringar i bestämmelserna om restitution för mjöl framlagts, den bestämda känslan, att en strid angående samma bestämmelser skulle vara oundviklig. Denna känsla gaf färg åt den motiou i ärendet, som jag på sin tid väckte och hvari jag yrkade afskaffandet af alla bestämmelser om restitution för exporteradt mjöl. Jag vågade då ej hysa någon förhoppning, att bevillningsutskottet skulle taga hänsyn till den kritik angående kontrollbestämmelserna, som herr Kvarnzelius reservationsvis inom mjölrestitutionskommittén framfört och som ytterligare utvecklats i min motiou.

Nu ligger emellertid saken i ett helt annat läge. Bevillningsutskottet har i flera viktiga afseenden skärpt kontrollbestämmelserna. Ett par af dessa skärpningar äro af den beskaffenhet, att jag måste känna mig till freds med dem, och jag erkänner oförbehållsamt, att jag för min uppfattning vunnit mera, än jag ett ögonblick vågat hoppas. Vid sådant förhållande och då representativa män inom utskottsmajoriteten ställt i utsikt, att de, om jag frånfaller yrkandet i min motiou, skola frånträda utskottets yrkande och yrka bifall till herr Jeansson's i Kalmar motiou, upptager jag ej nu i riksdagens yttersta timme någon strid till förmån för min motiou. Jag uttalar blott min förhoppning, att Riksdagens revisorer och vederbörande myndigheter må med uppmärksamhet följa verkningarna af de nya bestämmelser, som kammaren nu går att antaga.

Herr talman, jag har i denna punkt, i förhoppning att utskottets

majoritet fränfaller sin ståndpunkt i nästa punkt, intet yrkande att göra.

*Ang. ändring
i tulltaxe-
underrättel-
serna m. m.
(Forts.)*

Vidare anfördes ej. Utskottets hemställan bifölls.

Härpå föredrogs *punkten 2*); och yttrade därvid:

Herr Rydén: Herr talman! På de skäl, som jag i mitt förra anförande utvecklade angående denna punkt, yrkar jag afslag å utskottets hemställan och således bifall till den vid punkten fogade reservationen.

Herr Karlsson i Göteborg: Herr talman, mina herrar! Dessa restitutionsfrågor äro ju synnerligen svårlösta. Riksdagen har upprepade gånger haft förslag af den art före, som af herr Jeansson i Kalmar nu åter framburits. Något nytt har icke inträffat, sedan Riksdagen tidigare afslagit ifrågavarande framställningar, och den kommission, som har suttit för att behandla mjölrestitutionsfrågan, har icke haft anledning att förorda hvad herr Jeansson föreslagit.

Att nu i riksdagens elfte timme besluta ett bifall till herr Jeanssons förslag, skulle alldeles säkert vara ganska oförsiktigt. Man kan ju visserligen säga, att det bara är fråga om en skrifvelse, men hvar och en, som varit med något här i Riksdagen, vet nog, hvad en sådan skrifvelse innebär. Den fattas nog i allmänhet, som om man till tre fjärdedelar biträdt ett dylikt förslag och bara önskar nödig utredning, hur man skall ställa med en och annan sak för att få frågan fram.

Jag ber, herr talman, med denna korta motivering få yrka afslag på utskottets skrifvelsförslag.

Herr Vennersten: Ehuruväl jag inom utskottet biträdt det beslut, hvartill majoriteten kommit, ser jag mig nu föranlåten att inför kammaren tillkännage, att jag icke kommer att yrka bifall till detta utskottets förslag. Här har nu af herr Rydén anförts, att han, ehuru motståndare till restitutionsförfarandet, sådant som det hittills varit anordnad, och ehuru han tvekat att vara med om ett förbättradt restitutionsförfarande, dock på grund af utskottets hemställan i första punkten ansett sig böra fråntråda sitt kraf på att restitutionsförfarandet skulle försvinna. Under sådana förhållanden har det synt mig klokt, att vi, som anse, att detta restitutionsförfarande lämpligen borde utbyggas, dock låte någon tid förgå, innan kraf på sådant utbyggande framställas, och det är för att i hvad på mig beror lämna tillfälle åt detta nu föreslagna nya restitutionsförfarande att visa sina verkningar och få se, huruvida det uppfyller alla rimliga kraf ur synpunkten af kontroll från statens sida, som jag för min del, herr talman, nu intet yrkande har att göra.

Öfverläggningen förklarades härmed afslutad. Sedan herr tal-
mannen framställt propositioner dels på bifall till utskottets hem-
ställan, dels ock på afslag å såväl berörda hemställan som den i
ämnet väckta motionen, fattade kammaren beslut i enlighet med
innehållet i sistnämnda proposition.

§ 10.

*Ang. stämpel-
skatten å in-
rikes växlar.*

Härefter upptogs till behandling bevillningsutskottets betänkande,
nr 31, i anledning af väckt motion om upphäfvande af stämpelskat-
ten å inrikes växlar.

I en inom Andra kammaren väckt motion, nr 37, hade herr
Henrikson m. fl. föreslagit, att Riksdagen ville för sin del besluta
sådan ändring i förordningen den 18 september 1909 angående stäm-
pelafgiften, att stämpelskatt å inrikes växlar ej längre måtte utgå.

Utskottet hemställde, att ifrågakvarande motion icke måtte af
Riksdagen bifallas, utan att gällande bestämmelser i fråga om in-
rikes växlar måtte bibehållas oförändrade.

Vid betänkandet funnos likväl fogade reservationer af:

herr *Röing*, hvilken med instämmande af herrar *Bromée* i Bill-
sta, *Olofsson* och *Eriksson* i Grängesberg ansett, att utskottet bort
hemställa, att Riksdagen, i anledning af förevarande motion, måtte
besluta, att rubriken *Växel* i gällande stämpelförordning skall hafva
följande ändrade lydelse:

Växel, godkänd eller protesterad; lika med *skuldebref*.

Där växel ställes att å utrikes ort betalas eller är utfärdad å
utrikes ort, skall, oberoende af den stämpel, som i allmänhet är
stadgad, växeln, då den utställes eller, om den utfärdas utom riket,
innan den här i riket öfverlåtes eller till godkännande eller betal-
ning företes, förses med stämpel af 50 öre för belopp, ej öfver-
stigande 1,000 kronor, och därutöfver 50 öre för hvarje påbörjad
tusental kronor, hvarå den lyder, dock att frihet från stämpel äger
rum för växel, som är ställd att vid uppvisandet betalas af medel,
som hos bank eller bankir föras i räkning för utställaren, äfvensom
för växel, som är dragen från utlandet på utlandet och endast är
betalbar i utlandet, så ock för växel, som ställes att betalas till
statsförvaltningen tillhörande allmänt verks eller styrelses order.

Är växel utfärdad i flera exemplar och har ett af dem blifvit
med nyssnämnda särskilda stämpel försedt, vare de öfriga från så-
dan stämpel fria. (Se för öfrigt 20 §); samt

herr *Jeansson* i Kalmar i fråga om utskottets motivering.

Sedan utskottets hemställan blifvit uppläst, lämnades på begäran ordet till

*Ang. stämpel-
skatten å in-
rikes växlar.
(Forts.)*

Herr Röing, som yttrade: Herr talman! Som ni, mina herrar, behagade finna af det föreliggande utskottsbetänkandet, ha herrar Bromée i Billsta, Olofsson, Eriksson i Grängesberg och jag yrkat afslag i vår reservation å utskottets hemställan och bifall till den i ämnet väckta motionen.

De skäl, som framfördes, då den kungl. propositionen vid 1909 års riksdag frambars, hvilken föranledde, att denna stämpelskatt ånyo infördes här i landet, underkände vi reservanter redan då, och vi ha icke kunnat blifva öfvertygade af de skäl, som utskottet i sin motivering nu framhållit, och ha således icke däraf kommit till en annan uppfattning. Tvärtom anse vi, att de skäl, som utskottet förebragt, äro synnerligen svaga. Utskottet anser nämligen, hvad först stämplrar å rena varuväxlar beträffar, att handels- och näringslivets intresse förvisso bättre tillgodoses af stabilitet i lagstiftningen, än om växelstämpeln redan nu, när den endast varit i kraft cirka 1 $\frac{1}{4}$ år, återigen skulle borttagas. Och hvad låneväxlarna beträffar, anser utskottet, att man genom att borttaga växelstämpeln därmed endast skulle uppmuntra denna form af kreditgifning.

Nu kan man fråga sig: hur kommer det sig, att näringslivets män hysa en alldeles motsatt åsikt mot hvad utskottsmajoriteten här framhållit? Jo, de anse, att denna stämpelskatt helt enkelt icke är rättvis. Det har ju tvistats hvarje gång, det varit fråga om denna skatt, hvem som drabbas af densamma, och det må vara sant, att man icke med säkerhet kan säga, när det är fråga om rena varuväxlar, om köparen drabbas af densamma eller säljaren. Den ena gången är det antagligen den ene, och den andra gången den andre. Men som regel torde man dock kunna säga, att det är den svagast ekonomiskt situerade personen eller firman, som drabbas af skatten. Man kan ock antaga, att mången gång densamma tillsammans med andra handelsomkostnader till sist ingår i kalkylen, så att det är den stora allmänheten, som i sista rummet drabbas af denna skatt.

När Kungl. Maj:t 1894 föreslog införandet af stämpelskatt å inrikes växlar och då för första gången antogs af svenska Riksdagen, framhöll Kungl. Maj:t, att enligt Kungl. Maj:ts åsikt det vore det rörliga kapitalet inom landet, som finge bära denna nya skattetunga. Men när en motion fyra år därefter väcktes, hvari föreslogs, att denna växelskatt skulle borttagas, yttrade bevillningsutskottet, trots att det afstyrkte motionen i fråga, att af den vunna erfarenheten under de gångna tre åren framgick, att det var alldeles uppenbart — att det rörliga kapitalet icke var det, som i allmänhet träffades af denna skatt, utan att stämpelafgiften för inrikes växlar i de flesta fall måste betalas af dem, som enligt lagstiftarens mening icke borde drabbas af densamma.

Ang. stämpel-
skatten å in-
rikes växlar.
(Forts.)

Hvad är det då för kapital, som drabbas af denna skatt? Är det det färdigbildade kapitalet, eller är det det kapital, som man hoppas vinna genom transaktionen i fråga? Enligt mitt förmenande det senare. Det blir en skatt på själfva omsättningen och icke en skatt på förtjänsten å affären, och mången gång får en köpman helt naturligt göra en affär utan någon som helst vinst, ja, kanske mången gång, såsom känt, med förlust. Vi köpman äro naturligtvis Riksdagen mycket tacksamma för att den har gifvit oss ett sådant vapen i vår hand som accepten. Det är icke tu tal om annat, och näringslivets män ha under de sista årtiondena sökt att på allt sätt få accepten använd mer och mer vid transaktioner köpmännen emellan. Växeln är med andra ord ett utmärkt verktyg för näringslivet, som bidrar till att gifva stadga och fasthet åt affärlivet, men ett sådant verktyg bör staten, såvidt jag kan finna, icke beskatta, desto mer som skatten drabbar inom affärlivet som regel, det vågar jag påstå, den svagast ekonomiskt situerade. Icke må ni tro, mina herrar, att de rika bolagen betala någon stämpelskatt. Icke må ni tro t. ex., att ett sådant bolag som sockertrusten betalar ett enda öre i stämpelskatt för inrikes växlar till staten. Detta bolag säljer sitt socker som regel icke på andra villkor än tio dagars kredit, och om det någon gång undantagsvis lämnar 30 dagars kredit, tar det 18 % ränta per år för de 20 dagarne.

Det förvånar mig rätt mycket, att bevillningsutskottets majoritet har kunnat uttala, att näringslivets intressen bäst bevakas genom att afslå motionen, då de talrika inlagor, som kommit till utskottet från en mängd näringssammanslutningar, till fullo visa, att dessa ha en helt annan uppfattning i frågan.

Jag vill icke underlåta, herr talman, att anhålla få till protokollet antecknad, att det inkommit sådana inlagor från såväl Stockholms handelskammare som Skånes handels-, industri- och sjöfartskammare, Smålands och Blekinge handelskammare, Örebro läns handels- och industrikammare, Föreningen Sveriges kolonialvaruengrossister, Gäfle köpmansförening, Kalmar industri- och köpmansförening, Halmstads handelsförening, Kristianstads handelsförening, handelsföreningen i Härnösand, handelsföreningen i Norrköping, Stockholms köpmausklubb, Sundsvalls köpmansklubb, Sveriges minuthandlares riksförbund, Hallands minuthandelsförbund, Kristianstads fabriks- och handtverksförening, Göteborgs textilidkareförening, sko- och läderbranschens fabrikant- och grossistförening, samt järn- och metalleverantörföreningen, hvilka alla ha instämt i den här i kamraren väckta motionen. Dessutom har bevillningsutskottet från en politisk sammanslutning, Årstad härads afdelning af Hallands moderata valmansförbund, erhållit en skrifvelse i samma syfte.

Nu vet jag från föregående års riksdagsprotokoll, att en och annan talare kommit fram med ett sådant godtköpsskäl: »ja, tacka för att näringslivets män icke själfva vilja bära en sådan tunga.» Men, mina herrar, detta talesätt är icke rättvist. Naturligtvis äro

vi näringsidkare likaväl som alla andra skattebetalande villiga att bära de skatter, som Riksdagen anser sig böra lägga på näringarne, men vi motverka sådana, som enligt vårt förmenande ej äro rättvisa eller öfverensstämmande med billighet, och detta anse vi vara förhållandet med denna skatt.

*Ang. stämpel-
skatten å in-
rikes växlar.*
(Forts.)

Till sist, herr talman, tillåter jag mig uppehålla mig något vid låneväxlarna, som så talrikt förekomma här i landet. Som vi finna af motionen, ha de ärade motionärerna i hufvudsak sysselsatt sig med denna sida af saken. Det må vara sant och visst, att dessa låneväxlar äro en afart af växelinstitutet. Lagstiftningen afsåg på sin tid ej dessa växlar, som man naturligtvis icke bör söka att på något som helst sätt och vis uppmuntra. Men en annan fråga är den: om dessa låneväxlar förekomma i mycket stor utsträckning, är det då billigt och rättvist, att de personer, som behöfva använda sig af dessa låneväxlar, skola betala en särskild skatt? Användas då dessa låneväxlar i mycket stor utsträckning här i landet? Ja, förvisso. Jag vågar påstå, att knappast i något land här i Europa användas dessa låneväxlar af den stora allmänheten, af allmogen i vissa provinser, småfolket öfver hufvud taget, i större utsträckning än här i Sverige. Motionärerna ha framhållit exempel från en bank, där det visade sig, att låneväxlarnas antal utgjorde 67,7 % och varuväxlarnas 32,3 %. Jag var för några månader sedan inbjuden af Stockholms köpmannaklubb att hålla ett föredrag i föreliggande ämne, och till följd af att en annan fråga då behandlades, som intresserade näringslivets män, nämligen bankernas inkassoprovision, voro de flesta banker representerade genom sina respektive direktörer vid detta möte. Dels yttrade sig då några af dessa, dels samtalade jag efteråt med några andra och erfor af dessa, att hvad motionärerna framhållit icke var något undantagsfall, utan att det fanns afdelningskontor, där siffran för låneväxlarna sprang upp till 70 å 80 %, ja, till och med mera.

Skall man då icke motarbete denna trafik, kan man fråga. Jag vill visst icke säga annat, men jag frågar: är det rätta sättet att gå till väga, att, därför att personer äro så svagt ekonomiskt situerade, att de behöfva låna, och göra detta genom användande af växlar, staten då bör lägga på dessa växlar en skatt? Jag kan icke finna det, ty i fråga om låneväxlar är det alldeles uppenbart, — därom behöfver man icke disputeras — att det är den svagast ekonomiskt situerade, som får betala denna växelstämpel.

Behöfver man då vidtagna andra åtgärder för att hindra denna trafik? Det är möjligt, men icke vinner staten detta mål och detta syfte genom att belägga dessa låneväxlar med växelstämpel. Den, som behöfver pengar, den, som är fattig och nödställd, ja, han måste bita i det sura äpplet och äfven betala denna skatt. Därför att denna stämpel finnes, minskas icke dessa låneväxlars antal — därom är jag öfvertygad — med en enda.

Jag kan icke finna annat, herr talman, än att de skäl, som

Ang. stämpel-
skatten å in-
rikes växlar.
(Forts.)

kunna frambäras till förmån för motionärernas hemställan, äro så tungt vägande, att jag icke tvekar att yrka afslag på utskottets hemställan och bifall till den vid betänkandet afgifna reservationen.

I detta anförande instämde herrar *Bromée* i Billsta, *Olofsson*, *Wilson*, *Bengtson* i Glösbö, *Karlsson* i Fjäl, *Olsson* i Elfdalsåsen, *Eriksson* i Grängesberg, *Bogren*, *Carlson* i Herrljunga och *Sjöberg*.

Vidare yttrade:

Herr Karlsson i Göteborg: Herr talman, mina herrar! Här skulle ju kunna hållas långa tal *för* och *emot* denna sak. Men det förefaller mig verkligen, att denna fråga är så genomgående debatterad här i kammaren, att några nya skäl vare sig för eller emot knappast *kunna* anföras. Jag tror därför, att kammaren skall vara mig tacksam, om jag icke drager upp dessa gamla, många gånger anförda skäl. Men det har kommit till ett par nya skäl, som jag skall be att få anföra. Dock vill jag i förbigående, när den föregående talaren frågade, hur det kan komma sig, att näringslivets män önska skattens upphälvande, för min del fråga: mina herrar, hafva herrarne hört talas om någon, som tycker om skatter? Jag är alldeles öfvertygad om, att det skall vara den lättaste sak i världen att få folk att opinera till förmån för borttagandet af den ena eller andra skatten, ifall blott här i Riksdagen väckes motion i det syftet.

Emellertid, det föreligger verkligen ett mycket vägande skäl för att icke nu utan vidare taga bort denna skatt, och det är, att man egentligen icke vet — motionärerna tyckas hafva utgått ifrån, att det skall blifva något öfverskott i riksstaten, och att man därför kan taga bort skatten; men det veta motionärerna lika litet som någon annan någonting om — att man egentligen ej ännu vet, säger jag, huru den nya inkomst- och förmögenhetsskatten kommer att utfalla. Att under sådana förhållanden taga bort denna skatt, en skatt, som gifver omkring 1,800,000 kronor, synes mig vara ett ganska lättsinnigt steg.

Dessutom skulle jag vilja tillägga hvad utskottet här anfört, att denna skatteform eller denna skatt säkerligen icke är af den art, att den lämpar sig att vara så att säga en regleringsskatt, så att om man ett år behöfver t. ex. 2 miljoner i riksstaten, så lägger man på skatten, och om man möjligen ett annat år skulle se, att man då icke behöfver detta belopp, så skrifver man af den, utan jag tror, att man får använda inkomst- och förmögenhetsskatten till en dylik reglering.

Jag skall be, herr talman, att på dessa skäl få yrka bifall till utskottets förslag.

Med herr Karlsson i Göteborg förenade sig herrar *Ericsson* i Ang. stämpel-
Ofvanmyra, *Söderberg* i Hobborn, *Vennersten* och *Jespersion*. skatten å in-
rikes växlar.
(Forts.)

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet Swartz: Jag ber herrarna om ursäkt, att jag anser denna fråga vara af den beskaffenhet, att jag bör säga ett par ord. Jag skall be att till alla delar få instämma i hvad den sista ärade talaren sade och be att få tillägga något därtill.

Det är här icke alls värdt att nu gifva sig in på resonemang om själfva skatten, om den bör påläggas eller icke. Det resonemanget tror jag, att vi gjorde undan redan för två år sedan, och med det resultat, att skatten för närvarande finnes. Nu är frågan den i stället: bör skatten tagas bort eller icke? Vid bedömandet häraf tror jag, att det är nödvändigt att i främsta rummet se till, huruvida man *kan* taga bort skatten. *Kan* man icke taga bort den, lär man väl icke heller *böra* taga bort den.

Det är ej nog med hvad den siste talaren sade, att vi ännu icke veta, huru det kommer att ställa sig med inkomst- och förmögenhetsskatten — fastän det är ett mycket tungt vägande skäl. Den är beräknad, såsom herrarna veta, till icke mindre än 31 miljoner. Man har beräknat, så godt man kunnat, med de faktorer, man kunnat hafva. Man har naturligen rört sig på ett mycket osäkert plan, därför att det är så många nya omständigheter, som spela in numera vid denna skatts utgörande, så att det har icke kunnat vara annat än sannolikhetskalkyler, som, hoppas man, skola hålla streck, men som, särskildt i början af en ny beskattningsförordnings tillämpning, kunna komma att visa sig vara mindre hållbara. Det är redan detta en mycket stark anledning att ej vidtaga någon ändring med afseende å den nu förevarande skatten.

Men hvad jag för öfrigt skulle vilja ytterligare särskildt peka på är, att, efter den beräkning, som jag har låtit göra och kontrollera uti statsutskottet, ställningen med afseende å riksstaten för närvarande är den, att mellan 650,000 och 700,000 kronor äro besparade utaf hvad Kungl. Maj:t har framlagt. Nu är det emellertid klart, att denna besparing ingalunda är tillräcklig för att uppväga den inkomst på 1,800,000 kronor, som man med ganska stor säkerhet kunnat beräkna att få just genom stämpelskatten, utan man måste, ifall den borttages, i stället se till, om man på annat sätt kan få de erforderliga summorna.

Jag får därvidlag säga — jag har granskat och gått igenom inkomstberäkningen just nu i dagarna — att det kan ju vara möjligt, att någon inkomst skulle kunna tänkas inflyta med något högre belopp, än som beräknats, men å andra sidan finnes det flera inkomsttitlar, som äro af den beskaffenhet, att man absolut icke får spänna bågen högre än den är spänd. Och det kan till och med vara litet tveksamt, huruvida det kan vara möjligt att i verkligheten få upp beloppen precis till de beräknade.

Ang. stämpel-
skatten å in-
rikes växlar.
(Forts.)

Härtill kommer, att Riksdagen på statsutskottets hemställda beslutat, att ingen ökning skulle ske i vissa förslagsanslag under fjärde och femte hufvudtitlarna. Kungl. Maj:t hade föreslagit en nedsättning på bortåt tillsammans, vill jag minnas, en half miljon kronor, en nedsättning beroende därpå, att antalet öfningsdagar skulle blifva mindre genom inskränkning i öfningstiden för en del icke vapenföra värnpliktiga. Denna proposition har fallit på grund af olika beslut i de bägge kamrarna. Men i alla fall har icke statsutskottet föreslagit eller Riksdagen beslutat en återupphöjning af dessa anslag, som naturligtvis i själfva verket skulle hafva skett för att balansera och motväga den ökning utaf öfningsdagarna, som nu kommer att inträda utöfver hvad förut varit tänkt. Således är där en liten lucka, en liten svaghet, om jag så får säga, i budgeten, som ej fanns förut.

Vidare vill jag tillåta mig peka på, att uti ett betänkande, som här nu föreligger, det föreslås, att en miljon kronor skulle afsättas till inköp af skogbärande mark. När man icke har mera än 650,000 kronor i öfverskott för närvarande, är ju redan taget i anspråk allt, hvad som därvidlag kan finnas, och litet till, för den händelse att Riksdagen skulle godkänna detta föreliggande förslag från jordbruksutskottet, hvilket är enhälligt.

Jag har med detta endast velat säga, att det finnes absolut ingen möjlighet att taga bort denna växelstämpelskatt, med mindre än att man lägger på någon annan *ny* skatt. Ty gör man icke det, kan man visserligen på papperet få staten att gå ihop. Men staten blir så synnerligen svag, att man ej rätt står till svars med, att man gör på det sättet.

Herr Henrikson: Herr talman! Det torde för kammarens ledamöter icke vara obekant, med hvilken motvilja den af Riksdagen 1909 beslutade stämpelskatten å inrikes växlar mottogs i vårt land. Det har af en talare på göteborgsbanken framhållits, att alla skatter äro mer eller mindre impopulära. Och häri ligger ju en viss sanning. Men jag tror näppeligen, att någon skatteform har framkommit, som varit så impopulär som den ifrågavarande. Det kan väl icke heller förnekas, att den verkar synnerligen ojämnt och orättvist.

Det har sagts, att man skall lägga skatt på växlar därför, att det här är det rörliga kapitalet, som beskattas. Ja, visserligen är det det *rörliga* kapitalet, men jag tror dock, att man kommer sanningen närmare, om man säger, att det är det *lånta* kapitalet, som beskattas.

Jag vill fästa uppmärksamheten därpå, att säljare af varor i regel måste skaffa sig accept på växlar just därför, att det egna kapitalet saknas, under det att däremot de, som äga kapital, mera sällan torde begagna sig därpå och således undgå denna beskattning. Det är äfven att märka, att de största affärsmännen, hvilka äga

kapitalet, de, som jag anser vara våra största affärsmän, nämligen våra banker och bankirer, betala icke ett öre i växelstämpel, utan deras kunder få betala den växelstämpel, som förekommer i deras affärer.

*Ang. stämpel-
skatten å in-
rikes växlar.
(Forts.)*

Särskildt orättvist drabbar denna skatt, när det gäller s. k. akomodationsväxlar, rena låneväxlar, hvilka under senare åren alltmera kommit i bruk. Häremot kan ju invändas — utskottet har också gjort den invändningen — att växlarna från början endast varit afsedda som varuväxlar och som likvid för varor. Det vill jag icke bestrida. Men det torde vara för kammarens ledamöter allmänt bekant i hvilken utsträckning dessa låneväxlar användes, så att man icke vid lagstiftningen får bortse härifrån. Och en stor del af dem, som röra sig med dessa låneväxlar, äro absolut tvungna att fortsätta därmed. Dessa växlar kunna i regel ej infrias, utan måste omsättas. Då får den lånesökande allmänheten, utom den dryga rüntan, som skall betalas i förskott vid hvarje omsättning, betala stämpel. Här gäller det särskildt den ekonomiskt svage och skuldtynge. Och jag vill verkligen hemställa, huruvida detta kan vara rätta sättet för staten att skaffa sig inkomster. Att lägga skatt å sådana varor som punsch och tobak etc., hvilka icke få anses såsom några nödvändighetsvaror, kan ju försvaras. Men att beskatta den skuldtynge synes orimligt.

Det var 1909 års brist i statskassan, som framtvungade denna beskattning. Jag tror icke, att någon dylik brist i närvarande stund föreligger. Under sådana förhållanden finnes icke heller någon giltig anledning att längre upptaga denna skatt.

Jag kan icke se annat, huru jag än ser saken, än att denna skatt är orättvis och därför bör borttagas. Jag ber, herr vice talman, att få yrka bifall till reservationen.

Häruti instämde herrar *Olsson* i Tyllered, *Ifvarsson* och *Karlsson* i Mo.

Herr Rune: Herr talman! Såsom skäl för att man skall behålla växelstämpeln har framhållits, att denna skatt är af den natur, att man bör icke pålägga en sådan skatt det ena året, när behof däraf föreligger, och ta bort den ett annat år, när den icke är af behovet påkallad. Ja, detta är fullkomligt sant, och detta sade många här i kammaren jämte mig, när vi för ett par år sedan kämpade ganska kraftigt mot, att stämpel på växlar skulle påläggas. Vi sade då, att denna skatt lämpar sig icke för att reglera en tillfällig brist. Det var nämligen då en tillfällig brist på grund af lågkonjunkturer; alla statens inkomster voro små, och det var därför svårt att få debet och kredit att gå ihop. Då tillgrep herr finansministern den utvägen att pålägga denna skatt. Det var, enligt mitt förmenande, ett stort fel, och därför vill jag gifva den talare rätt, som nyss yttrade, att det är orätt att reglera en tillfällig brist

Ang. stämpel-
skatten & in-
rikes växlar.
(Forts.)

med en dylik växelskatt. Nu är det verkligen meningen att få bort denna stämpelskatt, och sedan hade jag tänkt mig, att vi icke vidare skulle införa denna stämpelskatt.

Vidare säges det här, att när vi senast pålade denna växelskatt, blef denna fråga så väl genomdebatterad, att nu behöfva vi icke resonera om den. Ja, jag kan så väl fatta, att de herrar, som här vilja tala för denna skatt, tycka, att det är enklast att icke resonera om den, ty motiverna äro å deras sida verkligen ganska svaga. Det starkaste motivet, som framfördes för denna skatt, var, att herr statsrådet och chefen för finansdepartementet stod upp och förklarade, att tiderna voro sådana, att det var alldeles nödvändigt att ta denna skatt. Detta skäl föreligger icke i lika kraftig mån nu som då.

Vi ha här hört — och det veta vi ju för resten — att det naturligtvis behöfves pengar och att det är nätt och jämt att budgeten går ihop. Ja, det är nog bra att höra herr statsrådet och chefen för finansdepartementet göra reda för ställningen. Han sade, att vi borde klargöra, huru man, för den händelse man toge bort denna inkomst, skulle kunna göra en motsvarande besparing. Jag har icke hört, att herr statsrådet och chefen för finansdepartementet, när det i Första kammaren gällde en besparing på $\frac{1}{3}$ miljon å anslaget till de värnpliktiges öfningar, då stod upp och sade, att det var nödvändigt att spara i den punkten. Vidare har jag icke heller hört, att herr statsrådet och chefen för finansdepartementet varnat för de stora militäranslagen. Men det går väl an att, sedan dessa anslag en gång äro genomvoterade, här i kammaren stå upp och fråga oss efter en punkt, där vi kunna spara. Nog ha vi här i kammaren på sin tid visat, hvar man skulle kunna spara, men det har icke passat herrarna på andra sidan.

Ja, mina herrar, jag vill icke förlänga diskussionen vidare i denna fråga. Jag vill blott påstå, att det var ett fel, när vi pålade denna stämpel på växlar, och jag tror, att när man kommer under fund med, att man en gång begått ett fel, då är det bättre att söka få rättelse till stånd än att framhärda i hvad man sålunda gjort.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till motionen.

Herr Röing: Herr talman! Jag är delvis förekommen af den siste ärade talaren.

Herr statsrådet och chefen för finansdepartementet har framhållit, att vi under diskussionen för två år sedan här i kammaren ha ingående behandlat skälen för och emot växelstämpeln och att kammaren till följd af denna diskussion kom till det resultatet, att man borde införa denna stämpelskatt. Men var verkligen så fallet för två år sedan? Det var nog så, som herr Rune sade, att vi dagen förut här i kammaren afgjort frågor, som rörde försvaret och att de anslag, som det då gällde, trumfats igenom, utan att

ett enda ord af herr statsrådet och chefen för finansdepartementet yttrades angående den finansiella ställningen. Det var först dagen efter dessa voteringar, som herr statsrådet och chefen för finansdepartementet i en fullständig svartmålning här i kammaren vid behandlingen af växelstämpelfrågan framhöll den ekonomiska situationen och hur tvingande det var att då införa denna skatt, och att fördela den skattebördan, som svenska folket behöfde åtaga sig, dels i en ökad maltskatt, dels i denna växelstämpelskatt och dels i en tredje skatt.

Nu är det möjligt, att inkomst- och förmögenhetsskatten icke kommer att lämna det belopp, som beräknats. Jag tror, i likhet med herr statsrådet, att det är mycket svårt att på förhand kunna göra några exakta beräkningar däröfver. Men jag menar, att, såvidt jag har mig bekant, det icke förefinnes någon särskild anledning att antaga, att icke den beräknade skatteinkomsten skall i det stora hela inflyta.

Nu säger herr statsrådet, att det är alldeles omöjligt att taga bort denna stämpelskatt utan att pålägga en annan skatt. Vi ha redan hört, att det gjorts besparingar på cirka 600,000 kronor. Jag förstår så väl, att en finansminister i våra dagar bör vara försiktig och icke alltför optimistisk att räkna med högkonjunkturer, men jag undrar dock, om man icke har anledning antaga, att vissa inkomstitlar komma att visa ett bättre resultat, än hvad som beräknats för det kommande året. Jag förstår mycket väl, att den nya tulltaxan icke kommer att under det kommande året gifva det ekonomiska resultat, som den borde gifva, därför att naturligtvis en mycket stor import af vissa artiklar kommer att äga rum under oktober och november månader i år, de två sista månaderna, innan den nya förhöjda tulltaxan träder i kraft. Därför komma innevarande års tullmedel antagligen att visa en ökning, och detta kommer att i någon mån menligt inverka på inkomsterna under år 1912. Men våra köpmän och näringsidkare äro i regel icke så kapitalstarka, att de kunna förse sig med varor för så lång tid framåt, att icke denna förhöjning af tulltaxan delvis åtminstone kommer att verka äfven under 1912. Jag har i bevillningsutskottet hört samma siffra, som herr statsrådet uppgaf, att vi skulle ha gjort besparingar på 600,000 kronor. Bevillningsutskottet har ännu icke gjort några beräkningar rörande inkomstitlarna. Men skulle det visa sig, att de gjorda beräkningarne icke kunna höjas, så får bevillningsutskottet, om Riksdagen nu skulle borttaga denna växel-skatt, föreslå en annan skatt, som drabbar rättvisare än denna.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet Swartz: Jag kan icke neka till, att enligt min uppfattning de båda sista ärade talarne ha ganska egendomliga pretentioner på mig såsom chef för finansdepartementet. Både herr Rune och herr Röing lade mig till last, att jag icke för två år sedan i Första kammaren, eller kanske

*Ang. stämpel-
skatten å in-
rikes växlar.*
(Forts.)

*Ang. stämpel-
skatten å in-
rikes växlar.*
(Forts.)

de menade här i denna kammare, arbetade för en nedsättning af vissa anslag, som Kungl. Maj:t begärt, på det att det skulle blifva möjligt att komma ifrån en ny skatt, som Kungl. Maj:t likaledes föreslagit. Jag förstår icke logiken i ett sådant resonemang, och jag förstår ändå mindre logiken i herr Runes resonemang om mitt beteende i år, då jag icke står upp där inne i Första kammaren och yrkar på besparingar, för att en motion i Andra kammaren måtte kunna gå igenom. Ty kontentan af hvad herr Rune sade var ju, att jag icke gjort några försök att få Första kammaren att gå med på ett längre än Kungl. Maj:ts gående förslag om minskning af de icke vapenföras öfningstid, så att man sedan här i Andra kammaren skulle kunna godkänna herr Henriksons motion. Detta är väl ändå litet för mycket begärdt af mig såsom statsråd, tycker jag.

Däremot synes det, som om man skulle kunna af mig begära, att jag ger en objektiv framställning af, huru det finansiella läget är, och att jag med den möjlighet, som min plats kanske ger mig framför en hel del enskilda medlemmar af Riksdagen, söker gifva kammaren en uppfattning om, huru efter min mening förhållandena komma att faktiskt gestalta sig. Det är det enda jag gjort, men att jag därför skulle få uppbära någon förebräelse, tycker jag icke riktigt står i samklang med sakförhållandet. Herr Rune behagade ju förebrå mig, för att jag för två år sedan icke tillräckligt tidigt gifvit en dylik framställning; nu gör jag det så tidigt, att, hvad på mig ankommer, bevillningsutskottet icke skall behöfva bli utsatt för den möjligheten eller, efter min uppfattning, nödvändigheten, som blir en följd af ett bifall till motionen, nämligen att, såsom herr Röing antydde, föreslå någon ny skatt. Då jag för min del tror, att det är bättre att bibehålla en skatt, som man har, än att taga bort densamma och i stället pålägga en ny, håller jag fortfarande på, att det icke vore rätt försiktigt att gå med på hvad motionärerna här föreslagit.

Herr Rune: Med anledning af herr statsrådets anförande ber jag endast att få nämna, att hvad jag menade med mitt förra yttrande var att antyda, att det skäl, som föranledde oss för ett par år sedan att pålägga denna stämpelskatt, just var, att budgeten då var i starkt behof af en dylik skatt. Jag tror, att det är obestrifligt, att detta var skälet. Jag har tillåtit mig beklaga, att man icke kunde fylla den brist, som då förefanns, på ett bättre sätt än med denna växelstämpelskatt, som ju icke är så bra att tillgripa, när det gäller att fylla en tillfällig brist.

Herr statsrådet behagade här yttra, att jag skulle ha gjort honom en förebräelse. Om jag det gjort, gällde mina ord de finansiella förhållandena i år. Jag tillåter mig fortfarande hysa den uppfattningen, att oafsedt om det föreligger en motion om indragning af växelstämpelskatten eller ej, skulle det vara synnerligen önskvärdt, om herr finansministern ville fatta sin uppgift vara icke

blott den att anskaffa de penningar, som vi behöfva på grund af alla anslag till rustningar och dylikt, utan tanke på att iakttaga sparsamhet knappast på någon punkt, utan äfven den att försöka att på hvarje punkt, där det är möjligt, framhålla, framför allt för Första kammaren, som, det vågar jag påstå detta år, icke då så kunnat ske, iakttagit nödig sparsamhet, att det är öfver hufvud taget en gammal god svensk sed och en gammal god svensk princip att iakttaga sparsamhet med statens medel. Det var min mening att säga, att vi här kunnat spara in en tredjedels miljon på anslaget till de värnpliktige, utan att dessa eller landets försvarskraft lidit det minsta därpå. Jag tror äfven, att vi i fråga om de militära anslagen i öfrigt kunnat göra en eller annau inbesparing. Det var detta, jag ville framhålla, och jag tillåter mig att fortfarande hysa den uppfattningen, att det vore önskligt och lyckligt för landet, om herr finansministern ville fatta sin uppgift vara att icke blott upplysa oss om, hvad vi behöfva betala i och för de stora utgifter, som här beslutats, utan äfven ägna en liten smula uppmärksamhet åt att försöka inskränka dessa utgifter.

*Ang. stämpel-
skatten å in-
rikes växlar.*
(Forts.)

Efter härmed slutad öfverläggning framställde herr talmannen propositioner först på bifall till utskottets hemställan och vidare på afslag därå och bifall i stället till den af herr Röing afgifna, vid betänkandet fogade reservationen; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med öfvervägande ja godkänd. Votering begärdes emellertid, till följd hvaraf nu uppsattes, justerades och anslogs denna omröstningsproposition:

Den, som vill, att kammaren bifaller bevillningsutskottets hemställan i utskottets förevarande betänkande nr 31, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren, med afslag å utskottets berörda hemställan, bifallit den af herr Röing afgifna, vid utlåtandet fogade reservationen.

Voteringen utvisade 80 ja, men 112 nej, vid hvilken utgång kammaren alltså med afslag å utskottets hemställan bifallit den af herr Röing afgifna, vid betänkandet fogade reservationen.

§ 11.

Anmäldes och godkändes bevillningsutskottets förslag till Riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 144, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående anstånd i vissa fall med erläggande af stämpelafgift för arfallen egendom;

nr 145, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående rätt att hos statskontoret erhålla upplysning i fråga om skyldighet att utgöra stämpelafgift;

nr 146, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående ändrad lydelse af 20 § i förordningen den 28 oktober 1910 om inkomst- och förmögenhetsskatt m. m.; samt

nr 147, angående en mellan Sverige och Tyska riket afslutad handels- och sjöfartstraktat m. m.

§ 12.

Till bordläggning anmäldes:

lagutskottets utlåtande, nr 54, i anledning af dels återremiss af lagutskottets utlåtande nr 44 i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om järnvägsaktiebolag och till lag om vissa aktiebolag, som drifva lånerörelse, dels ock en i anledning af propositionen väckt motion;

sammansatta lag- och jordbruksutskottets memorial:

nr 2, i anledning af kamrarnas skiljaktiga beslut beträffande utskottets utlåtande nr 1 i anledning af dels Kungl. Maj:ts propositioner nr 70 med förslag till lag om ändrad lydelse af 1 kap. 2 § i lagen den 14 juni 1907 om nyttjanderätt till fast egendom äfvensom om ändringar i och tillägg till 4 kap. samma lag m. m. samt nr 68 med förslag om ändring i och tillägg till grunderna för förvaltningen af vissa kronan tillhöriga vattenfall, dels ock en i anledning af sistnämnda proposition väckt motion; och

nr 3, med hemställan om anvisande af ersättning åt sammansatta lag- och jordbruksutskottets sekreterare; samt

jordbruksutskottets utlåtanden och memorial:

nr 123, angående regleringen af utgifterna för kapitalökning i hvad angår jordbruksärendena;

nr 124, i anledning af kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om dels väckta motioner angående norrlandsfiskarens fiske- och bostadsrätt, dels väckt motion om främjande af skärgårdsbefolkningens egnahemsrörelse;

nr 125, i anledning af kamrarnas skiljaktiga beslut angående väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående vissa önskemål i fråga om upplåtelse af kronodomäner till småbruk; och

nr 126, i anledning af väckt motion med förslag till visst stadgande angående skatteköpta rekognitionshefman m. m.

§ 13.

Justerades protokollsutdrag.

§ 14.

Ordet lämnades härefter på begäran till

Herr vice talmannen, som yttrade: Herr talman! Jag skall härmed tillåta mig hemställa, att kammaren måtte besluta, att å föredragningslistan till morgondagens plenum måtte bland två gånger bordlagda ärenden främst uppföras statsutskottets utlåtande nr 106, därefter i nu nämnd ordning statsutskottets utlåtande nr 104, bevillningsutskottets betänkande nr 35, samma utskotts betänkande nr 36, bankoutskottets utlåtande nr 42, jordbruksutskottets utlåtande nr 121 och samma utskotts utlåtande nr 122 samt därefter öfriga ärenden i den ordning, föredragningslistan angifver.

Anledningen till denna min hemställan är, att samtliga de frågor, som omhandlas i de nu nämnda utlåtandena och betänkan- dena, äro sådana, i hvilka gemensamma voteringar möjligen kunna tänkas behöfva äga rum, och att det därför, för att icke Riksdagens afslutande må fördröjas, är angeläget, att dessa frågor så fort som möjligt komma under behandling här i kammaren.

Denna hemställan bifölls af kammaren.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 10,³¹ e. m.

In fidem
Per Cronwall.