

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1916.

Andra kammaren.

Nr 81.

Lördagen den 27 maj, e. m.

Kl. 6 e. m.

Fortsattes det på förmiddagen började sammanträdet.

§ 1.

Föredrogs vart för sig statsutskottets utlåtanden:

nr 114, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående särskild ersättning till vissa flottan tilldelade värnpliktiga under mobiliseringstjänstgöring samt en i ämnet väckt motion;

nr 115, i anledning av väckt motion angående särskild ersättning till vissa armén tilldelade värnpliktiga under mobiliseringstjänstgöring; och

nr 116, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående användande av överskott i Djurgårdskassan till vissa byggnads- med flera arbeten vid Ulriksdals, Haga och Drottningholms slott m. m.

Kammaren biföll vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt.

§ 2.

Härefter föredrogs statsutskottets utlåtande, nr 117, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utredning rörande frågan om förbättrade sjöfartsförbindelser med England; och yttrade därvid *Ang. sjöfartsförbindelserna med England.*

Herr Adelswärd: Herr talman! För ett par veckor sedan riktade jag med kammarens tillstånd en interpellation till herr statsrådet och chefen för civildepartementet, som avsåg att vinna upplysning om huruvida Kungl. Maj:t hade för avsikt att vidtaga åtgärder för att förbättra kommunikationerna mellan vårt land och England. Något bättre svar på min interpellation har jag ju icke kunnat få än det, som föreligger i den proposition och det utskottsbetänkande, som nu föreligger. Jag har också under hand haft tillfälle att säga herr civilministern, att jag betraktar denna proposition såsom ett fullt uttömmande svar på min interpellation, och nu, herr talman, har jag icke något annat att hemställa om än att kammaren måtte

Ang. sjöfartsförbindelserna med England. bifalla propositionen eller, vilket är detsamma, statsutskottets föreliggande betänkande.

(Forts.)

Herr Thore: Herr talman! Innan klubban faller för detta viktiga ärende angående utredning om förbättrade sjöfartsförbindelser med England, skall jag be att få säga ett par ord. Utskottet har hemställt, att riksdagen må medgiva, att av statens järnvägars trafikmedel må användas ett belopp av högst 75,000 kronor för verkställande av en allsidig utredning rörande frågan om anordnande genom svenska statens försorg av en daglig regelbunden förbindelse medelst ångfärjor eller ångfartyg mellan Göteborg och engelsk hamn. Däremot har utskottet icke nämnt något om huruvida statens medverkan skall tagas i anspråk ifråga om de provisoriska åtgärder, som kunna vara nödvändiga för att upprätthålla denna förbindelse, till dess att staten kan taga den om hand. Detta senare anser jag emellertid vara en synnerligen viktig sak. Utredningen i den föreliggande frågan måste omfatta flera viktiga problem, såväl tekniska som trafikmässiga, och den torde komma att kräva åtskillig tid. Det är därjämte att betänka, att om utredningen utmynnar däri att staten bör skaffa fartyg, vare sig ångfartyg eller ångfärjor, så kunna sådana icke färdigställas genast, utan det tar ett par tre år, innan de bliva klara. Under tiden får Englandstrafiken ordna sig som den kan. För närvarande är den förnämsta konkurrenten om denna trafik, ett stort engelskt fartygsrederi, ur spelet på grund av krigsförhållandena, men det är antagligt, att, då freden kommer, detta bolag träder in i sin gamla trade. Det har sina förbindelser och antagligen också sina båtar kvar. Komma förhållandena att utveckla sig på detta sätt, torde det bli ganska trångt om plats för statliga ångfärjor eller ångfartyg. Ävenledes torde svårigheter uppstå att få en samtrafiksuppgörelse med de enskilda engelska järnvägar, som äro intresserade i dockorna och nära ligger med de stora rederierna. Att ordnandet av provisoriska förbindelser under statens medverkan är ganska viktigt framgår även därav, att detta blivit särskilt omnämnt i kommerskollegii utredning. Kommerskollegium säger, att det är »av synnerlig vikt, att åtgärder av provisorisk natur för omedelbart upprättande av sådana förbindelser bliva vidtagna. De åtgärder, som sålunda skulle kunna komma ifråga, kunna, i den mån statens medverkan kan krävas för ändamålet, tänkas bestå i inköp eller förhyrning för statens räkning av lämpliga ångfartyg eller subventionering av något eller några svenska rederiföretag för linjens uppehållande eller olika kombinationer av dessa utvägar.» Herr statsrådet och chefen för kungl. civildepartementet har ävenledes i den framlagda propositionen om förbättrade sjöförbindelser på England, uttalat sig om förberedande åtgärder för statlig drift och härvid yttrat följande: »Därvid torde även, på sätt de hörda myndigheterna tänkt sig, böra tagas i övervägande spörsmålet, huruvida, i avvaktan på huvudfrågans slutliga lösning, några provisoriska åtgärder lämpligen böra från statens sida vidtagas för att åstadkomma ökning och förbättring av de hittills existerande linjerna.» Slutligen beder jag

att i denna sak få citera slutorden i en helt nyligen i Göteborgs Handels- och sjöfartstidning förekommande artikel om förbättrade trafikförbindelser med England. Artikeln avslutas på följande sätt: »Vad som därför i första hand bör göras, är att åvägabringa en överenskommelse med dem, som redan förfoga över det tonnaget, vilket under alla omständigheter måste komma till användning, till dess utredningen är färdig och det nya tonnaget anskaffats, vare sig färjor eller båtar. Denna överenskommelse bör ej endast avse ett eventuellt övertagande av trafiken, såvida man slutligen stannar för färjeförbindelsen såsom det lämpligaste, utan även, därest tanken på färjetrafik slopas, rätt för staten att med hänsyn till landets intresse i transitotrafiken mot vederlag erhålla medbestämmanderätt i fråga om driften icke blott under utvecklingsstadiet utan även sedermera.»

Ang. sjöfartsförbindelserna med England.
(Forts.)

Jag har en smula velat trycka på denna sak, nämligen om ett ordnande genom statens medverkan om förbättrade trafikförbindelser med England under mellantiden intill dess statsdrift kan befinnas vara lämpligt att införa. Och särskilt har jag haft anledning att göra det, då jag är av den uppfattningen att statsdrift med *ångfärjor* icke är den bästa lösningen av det slutgiltiga ordnandet av de regulära sjöförbindelserna mellan Sverige och Storbritannien.

Herr A d e l s w ä r d: Herr talman! Då det föreliggande ärendet endast avser frågan om en fullständig utredning rörande förbättrade sjöfartsförbindelser med England, så hade jag icke tänkt mig att vid detta tillfälle komma in i en diskussion i sak, och jag tänker icke upptaga någon sådan. Med anledning av vad den siste ärade talaren yttrade — om jag uppfattade honom rätt, jag hade svårt att höra vad han sade på grund av sorlet i kammaren — vill jag endast säga det, att redan på den tid, då jag var chef för finansdepartementet och hade denna fråga under behandling, hade jag tillfälle att vid en resa i England undersöka förhållandena där. Och jag kan säga, att där kommer tanken, om icke förändrade åsikter nu inträtt, att mötas med det största intresse och tillmötesgående. Den förre ärade talaren berörde frågan om förhållandena under den tid, då endast en provisorisk anordning skulle träffas. Jag tror för min del icke, att några svårigheter skola möta att ordna även de provisoriska förhållandena. Det är sant, att det finnes ett engelskt rederi, som har en gammal linje mellan Göteborg och Hull, men det torde väl icke möta oöverstigliga svårigheter från statens sida att inrätta en provisorisk linje, som uppehåller en regelbunden trafik, även om någon konkurrens skulle till en början uppstå. Man kan även tänka sig, att en överenskommelse träffas med ifrågavarande linje. Utan att vilja ingå på själva frågan i sak ber jag, herr talman, att få upprepa mitt yrkande om bifall till statsutskottets hemställan.

Vidare anfördes ej. Utskottets hemställan bifölls.

§ 3.

Till avgörande förelåg nu statsutskottets utlåtande, nr 118, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen ävensom i särskilda till riksdagen avlätna propositioner gjorda framställningar om vissa anslag för utgifter för kapitalökning i avseende å statens järnvägar och vattenfallsverk jämte i dessa ämnen väckta motioner.

Punkten 1:o), angående anslag till fortsättande av inlandsbanan norr om Volgsjön m. m.

Ang. fortsättande av inlandsbanan norr om Volgsjön m. m.

I den till riksdagen den 14 januari 1916 avlätna propositionen angående statsverkets tillstånd och behov hade Kungl. Maj:t under titel »utgifter för kapitalökning, statens affärsverksamhet» beträffande statens järnvägar föreslagit riksdagen att i avvaktan på den proposition, som kunde komma att avlätas angående fortsättande av inlandsbanan norr om Volgsjön m. m., för år 1917 för ändamålet beräkna ett anslag av 4,000,000 kronor, därav 3,500,000 kronor att utgå av lånemedel, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under 1916 av tillgängliga medel utanordna 1,000,000 kronor.

Sedermera hade Kungl. Maj:t i en den 31 mars 1916 avlåten, till statsutskottet hänvisad proposition, nr 142, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för samma dag föreslagit riksdagen

ej mindre, under förbehåll att de i statsrådsprotokollet beträffande varje särskild bana omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark med mera iakttoges samt med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om banornas sträckning, besluta

dels fortsättande av inlandsbanan från Volgsjön förbi Vilhelmina kyrkoby, Stensele, Sorsele, Lojtoträsk, Slagnäsforsen, Avaviken, Jokkmokk och Porjus fram till Gällivare ävensom anläggande av bispår från lämplig punkt å bansträckan Volgsjön—Stensele till Malgomajsjön och anordnande därstädes av en mindre hamnplats, allt för en med tillämpning av de före kristidens början under år 1914 rådande arbets- och materialpriser beräknad kostnad av sammanlagt 31,580,000 kronor,

dels anläggande av en tvärbana i Ångermanälvens och Fjällsjöälvens dalgångar från Forsmo (Västerås) å linjen Långsele—Selsjön av norra stambanan till Hotings station å inlandsbanan, för vilken tvärbana i dess sträckning över Kilsjön anläggningskostnaderna med tillämpning av nyssberörda arbets- och materialpriser beräknats till 9,100,000 kronor,

dels anläggande av en bibana från Hällnäs station å norra stambanan till Lycksele för en med tillämpning av nyssberörda grunder beräknad anläggningskostnad av 4,600,000 kronor,

dels anläggande av en tvärbana från Jörns station å norra stambanan till Avaviken vid inlandsbanan för en med tillämpning av samma grunder beräknad anläggningskostnad av 4,900,000 kronor,

dels ock anläggande av en bibana från Umeå till Holmsund jäm-

te förbindelsespår till en blivande hamn utanför Holmsund för en med tillämpning av samma grunder beräknad anläggningskostnad av 1,200,000 kronor,

än även för år 1917 anvisa följande belopp, nämligen:

dels för påbörjande av arbetena å bansträckan Volgsjön—Stensele jämte bispåret till Malgomajsjön m. m. 2,500,000 kronor, att utgå av lånemedel, med rätt för Kungl. Maj:t att redan under år 1916 låta förskottsvis utav detta belopp av tillgängliga medel utanordna 1,000,000 kronor,

dels för påbörjande av arbetena å tvärbanan Forsmo (Västerås)—Hoting 1,000,000 kronor, att utgå likaledes av lånemedel,

dels ock för påbörjande av arbetena å den förut beslutade statsbanan Svege—Hede 500,000 kronor, att utgå av skattemedel.

Ang. fortsättande av inlandsbanan norr om Volgsjön m. m.

(Forts.)

I sammanhang härmed hade utskottet till behandling förehaft följande under innevarande riksdag väckta motioner, nämligen inom första kammaren, nr 103 av herr *G. Magnusson* och nr 107 av herr *Asplund* samt inom andra kammaren, nr 262 av herrar *Öberg* och *Molin* i Dombäcksmark, nr 263 av herr *Karlsson* i Mo, nr 264 av herr *Olofsson* i Digernäs, nr 267 av herr *E. A. Nilson* i Örebro och nr 271 av herr *Thorsson*.

I sina berörda motioner hade herr Magnusson samt herrar Öberg och Molin sammanstämmande hemställt, att riksdagen måtte — med avslag å Kungl. Maj:ts proposition i vad den avsåge byggande av banorna Forsmo—Hoting, Hällnäs—Lycksele och Umeå—Holmsund — besluta dels att bygga en tvärbana Mellansel—Råsele för en beräknad anläggningskostnad av 8,800,000 kronor, dels ock att för år 1917 anvisa 1,000,000 kronor för påbörjande av arbetena å sagda tvärbana.

Likaledes hade herrar Asplund och Olofsson i Digernäs sammanstämmande hemställt, att riksdagen, med avslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 142, i vad densamma avsåge anvisande å 1917 års stat av 1,000,000 kronor för påbörjande av tvärbanan Forsmo—Hoting, måtte för påbörjande av arbetena å bansträckan Porjus—Jokkmokk för år 1917 anvisa ett belopp av 1,000,000 kronor, att utgå av lånemedel.

Herr Karlsson i Mo hade i motionen nr 263 föreslagit att riksdagen måtte för närvarande avslå Kungl. Maj:ts ovanberörda proposition i vad den avsåge byggande av en bana Hoting—Forsmo (Västerås) samt hos Kungl. Maj:t anhålla om ytterligare utredning och förslag angående byggande av tvärbana Ulriksfors—Helgum (Långsele).

Vidare hade herr E. A. Nilson i Örebro i motionen nr 267 föreslagit att riksdagen, i den mån Kungl. Maj:ts i proposition nr 142 gjorda framställning ansåges bära bifallas, måtte besluta, att härav föranledda kostnader skulle helt eller delvis bestridas av andra medel än lånemedel.

Ang. fortsättande av inlandsbanan norr om Volgsjön m. m.
(Forts.)

Slutligen hade herr Thorsson i motionen nr 271 föreslagit, att riksdagen, med avslag å Kungl. Maj:ts framställning om beviljande av 31,580,000 kronor till fortsättande av inlandsbanan från Volgsjön till Gällivare ville för bifall till Kungl. Maj:ts hemställan om beviljande av 9,100,000 kronor till anläggande av en tvärbana Forsmo—Hoting, 4,600,000 kronor till anläggande av en tvärbana Hällnäs—Lycksele och 4,900,000 kronor till anläggande av en tvärbana Jörn—Ävaviken, besluta att utöver de av Kungl. Maj:t föreslagna villkoren om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m. skulle för berörda järnvägars anläggning följande bestämmelser och villkor iakttagas:

1) att järnvägarna redan från sin planläggning skulle inrättas för elektrisk drift;

2) att till förvärvande av för järnvägsdriften behövlig kraftkälla som ägdes av annan än staten, vederbörande landsting skulle bidra med 25 procent av köpeskillingen;

3) att för ytterligare tillgodoseende av Norrlands trafikbehov av den fastighetsvärdestegring, som uppstode genom järnvägarnes anläggning, skulle till statsverket inbetalas 15 procent av den värdestegring, som uppkomme inom 10 kilometer, 10 procent inom området mellan 10 och 20 kilometer och 5 procent inom området mellan 20 och 30 kilometer från järnvägen; samt

4) att kostnaderna för nu berörda järnvägsbyggnader skulle in till minst 25 procent täckas genom skattemedel.

Utskottet hemställde

I) att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande proposition, i vad den avsåge fortsättande av inlandsbanan, och herrar Asplunds och Olofssons ovanberörda motioner samt med avslag dels å Kungl. Maj:ts proposition, i vad den rörde byggande av tvärbanor eller bibanor, dels ock å herr Thorssons motion, i vad den anginge fortsättande av inlandsbanan, måtte

a) under förbehåll av att de i statsrådsprotokollet för civilären den 31 mars 1916 omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse av mark m. m. iakttoges, besluta fortsättande av inlandsbanan från Volgsjön förbi Vilhelmina kyrkoby, Stensele, Sorsele, Jokkmokk och Porjus fram till Gällivare ävensom anläggande av bispår från lämplig punkt å bansträckan Volgsjön—Stensele till Malgomajsjön och anordnande därstädes av en mindre hamnplats, med rätt för Kungl. Maj:t att beträffande bandelarna mellan Volgsjön och Sorsele samt Jokkmokk och Porjus närmare förordna om banans sträckning;

b) för påbörjande av arbetena å bansträckan Volgsjön—Stensele jämte bispåret till Malgomajsjön m. m. för år 1917 anvisa ett belopp av 2,500,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att redan under år 1916 låta förskottsvis utav detta belopp av tillgängliga medel utanordna 1,000,000 kronor;

c) för komplettering av bandelen Gällivare—Porjus samt påbörjande av arbetena å bansträckan Porjus—Jokkmokk för år 1917 anvisa ett belopp av 1,000,000 kronor;

d) för påbörjande av arbetena å statsbanan Sveg—Hede för år 1917 anvisa ett belopp av 500,000 kronor;..

II) att de av herrar Magnusson, Öberg och Molin samt Karlsson väckta motioner ävensom herr Thorssons motion i vad den avsåge byggande av tvärbanor måtte anses besvarade med vad utskottet anfört;

III) att riksdagen, i anledning av den av herr Nilson väckta motionen, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning, huruvida och i vilken omfattning andra statsinkomster än lånemedel borde komma till användande för statsbanebyggnaderna i Norrland, samt i samband med avgivande av framställning till riksdagen angående ytterligare anslag för ifrågavarande banbyggnader framlägga det förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Vid punkten voro emellertid fogade reservationer:

av herr *Thorsson*, som beträffande mom. a, b och c under avdelning I yrkat avslag å utskottets hemställan; samt

av herrar *Kvarnzelius*, *C. G. Ekman* och *Wiklund*, vilka ansett, att Kungl. Maj:ts förslag såvitt anginge anläggande av en tvärbana i Ångermanälvens och Fjällsjöälvens dalgångar från Forsmo till Hottings station å inlandsbanan och bibanan Hållnäs—Lycksele samt bibanan Umeå—Holmsund jämte förbindelsespår till blivande hamn utanför Holmsund bort av statsutskottet tillstyrkas.

Sedan punkten föredragits gav herr talmannen på begäran ordet till

Herr *Hellberg* i Lycksele, som yttrade: Herr talman! Järnvägsstyrelsen framlade redan för några år sedan eller närmare bestämt 1913 en plan för de närmaste årens järnvägsbyggnader i Norrland. Herr civilministern har nu i nära anslutning till järnvägsstyrelsens förslag förra året framlagt sin storartade plan för dessa byggnader. I sammanhang härmed ha flera motioner väckts. Jag trodde annars, att åtminstone Norrlands representanter skulle vara nöjda, då de fått, som jag tycker, sina intressen tämligen väl tillgodosedda, men det tycks icke vara så att döma av de många motioner, som framkommit. Att vi västerbottningar icke också motionerat, vartill vi haft anledning såväl med hänsyn till de föreslagna banornas sträckning som tidpunkten för desammas påbörjande, beror på att vi icke velat ställa till trassel genom att söka förrycka den av herr civilministern framlagda planen. Jag skall tillåta mig, herr talman, att under ett par minuter bringa i kammarens erinring dessa motioner.

Herr *Asplund* inom första kammaren från Norrbotten vill sålunda ha inlandsbanan men icke några tvärbanor, därför att det icke är säkert, att tvärbanornas bästa sträckning blivit på-

Ang. fortsättande av inlandsbanan norr om Volgsjön m. m.
(Forts.)

Ang. fortsät-
tande av in-
landsbanan
norr om Volg-
sjön m. m.
(Forts.)

träffad. Han har därför yrkat avslag på förslaget om tvärbanor och vill, att den miljon, som föreslagits att å 1917 års stat användas för påbörjande av tvärbanan Forsmo—Hoting, i stället må nedläggas på åstadkommande av bansträckan Porjus—Jokkmokk. Detta har också utskottet som bekant tillstyrkt. I andra kammaren har herr Olofsson i Digernäs väckt en ungefär liknande motion; den skiljer sig endast obetydligt från herr Asplunds. Han ivrar nämligen icke så mycket för Porjus-befolkningen, och så vill han, som för övrigt alla jämtar, att inom Västerbotten inga tvärbanor skola byggas: därigenom kan man få hela den västerbottniska Lappmarken och en stor del av Norrbottens också beroende av jämtska handelsförbindelser, vilket skulle vara mycket lämpligt för Jämtland. Detta skäl står ju, det medger jag, icke som direkt motiv för motionen — det vore nästan för grovt. Herrar Öberg och Molin i Dombäcksmark vilja naturligtvis endast ha en bana i Ångermanland från Mellansel till Råsele men ha yrkat avslag å förslaget om byggande av banorna Forsmo—Hoting, Hällnäs—Lycksele och Umeå—Holmsund. Huru Umeå—Holmsundsbanan skulle kunna ersättas av Örnsköldsviksbanan är svårt för en vanlig människa att förstå. Det är en egendomlig uppfattning, som dessa herrar ha om de geografiska förhållandena.

Herr E. A. Nilson i Örebro finner det självfallet, att inlandsbanan skall gå till Gällivare och tror, att ingen av tvärbanorna skulle bli räntabel. Han hyser betänklighet mot att använda lånemedel för deras byggande och anser, att försiktigheten bjuder, att skattemedel tillgripas för ändamålet. Därför vill han, att, i den mån propositionen bifalles, därav föranledda kostnader helt eller delvis bestridas på annat sätt än genom lånemedel, och utskottet har i detta avseende gått med på hans motion. Ja, jag anser också, att detta uppslag bör tagas i allvarligt övervägande. Låt oss t. ex. få disponera skogsmedlen för Norrbotten under 10 år — det blir 40 miljoner kronor — och få vi bygga järnvägar för dessa, så skola vi säkerligen bli belåtna för ganska lång tid framåt. Och detta uppslag bör tilltala också herr Thorsson, som anser, att den av honom föreslagna värdestegringsavgiften bör komma länet till godo, och detta fastän det är staten, som komme att bygga banan. Om därför skogsmedel avsättas till en fond för Norrlands kolonisation, vari även järnvägsbyggande ingår, ha vi ingen högre önskan.

Herr Asplunds uttalande i motionen, att inga delade meningar råda om behovet av inlandsbanan, vederlägges omedelbart av hans partivän Thorsson i denna kammare, som motionerat om tvärbanor men som icke önskar, att några tvärbanor skola komma till stånd, vilket yrkande han också framställt inom utskottet. Därtill vill jag endast säga, att vi äro mycket tack-samma för herr Thorssons vänlighet att vilja giva oss tvärbanor, men då han med detta förslag vill sammankoppla fordran på utredning om en elektrifiering av dessa banor, då kunna vi icke

följa honom längre. För övrigt förstår jag herr Thorssons ståndpunkt i denna fråga mycket väl. Den är endast en konsekvens av hans ställning 1911, då han här i kammaren en majnatt, som vi minnas, så att säga högtidligen svor på att banan icke skulle komma att gå en skenlängd norr om Vilhelmina eller Volgsjön, vilket är detsamma. Det skulle också varit nyttigt för herr Thorsson och oss, som bo där uppe, om han fått tillfälle att i likhet med sin partivän herr Rydén göra ett besök i dessa trakter och ävenledes i Västerbotten; detta skulle kanske också på honom verkat omvändande för att icke säga revolutionerande. Han skulle kanske då kommit till den insikten, att förslaget om Volgsjön som slutpunkt är, för att använda hans eget uttryck, minst lika stor skandal som den han talade om.

Ang. fortsättande av inlandsbanan norr om Volgsjön m. m.

(Forts.)

Herr talman! Jag skall be att få säga några ord om inlandsbanan. Det har sagts och erkänts både i pressen och annorstädes, att det är ett storstilat förslag, som framlagts av herr civilministern, och detta erkännande anser jag böra givas även från denna plats. Framdragandet av inlandsbanan ifrån Vilhelmina till Gällivare, tre tvärbanebyggnader och järnvägsförbindelsen till Umeå skärgård är en storartad plan, ett allmänt program, som enligt vår åsikt länder den svenska staten till heder. Den har sedan gammalt drivit en vidsynt järnvägspolitik, och det är i överensstämmelse därmed, som den nu icke ryggat tillbaka för en stor järnvägsbyggnad inne i dessa bygder. Men det har skett i den förhoppningen, att den i en framtid skall väl förränta sig genom dessa obygders förvandling till odlade marker med en talrik befolkning till odling, kolonisering och tillgodogörande av naturens rikedomar där uppe. Detta är den kulturella betydelsen.

Väl må det vara sant, att det kan dröja länge nog härmed, och att banan under tiden torde i högre grad än de flesta järnvägar i vårt land lämna en dålig avkastning, men detta torde mer än väl uppvägas av dess oförlitneliga strategiska betydelse. Utgifterna och omkostnaderna för banans anläggning äro visserligen ganska dryga men måste ur denna synpunkt ses som nödvändiga utgifter. Vi måste skaffa oss en under alla förhållande säker uppfartsväg norrut inne i landet för militära ändamål och det är för detta önskemåls snara förverkligande som statsutskottet nu föreslår, att byggandet skall ske såväl söderifrån som norrifrån. Och därom skulle ingenting vara att säga, om icke utskottet samtidigt utan vidare rivit sönder civilministerns plan till järnvägsbyggets bedrivande. Men jag skall inte ändå säga något därom. Jag anser nämligen denna bana vara av i dubbel bemärkelse vital betydelse för oss. Ehuru utskottet omlagt planen även ifråga om inlandsbanan, vill jag på grund av de synpunkter, som jag nu uttalat, icke annat än yrka bifall till utskottets hemställan uti denna punkt.

Jag skall be att få ägna sedan någon uppmärksamhet åt tvär- och bibanorna. Den nya inlandsbanan kommer att från

Ang. fortsättande av inlandsbanan norr om Volgsjön m. m.
(Forts.)

Östersund till Gällivare räkna 738 kilometer och norra stambanan från Bräcke till Boden är 629 kilometer. Att två banor med en sådan längd på ett avstånd av ungefär 15 mil från varandra icke kunna tänkas så lagda är klart för vem som helst av oss. Befolkningens bosättning är förlagd i ådalarna och kolonisationen har skett från öster till väster liksom den historiska utvecklingen. I ådalarna ha kolonisationsmöjligheterna funnits. Men inlandsbanan går från norr till söder i rät vinkel mot de odlade bygderna. Därför kommer inlandsbanan att utestänga samfärdseln från kuststäderna och tvinga in den på nya vägar, varpå i första hand Trondhjem torde få största vinsten. Allt detta är lika sant som jag tror det är sagt många gånger förut, men lika fullt har statsutskottet icke känt sig övertygat därom, åtminstone icke så övertygat, att det kunnat vara med om herr civilministerns förslag till tvär- och bibanor utan tyvärr omlagt planen även i denna del. Eller om utskottet också är övertygat härom, har det dock ansett vår penningställning för närvarande vara sådan, att den icke tillåtit oss följa denna plan. Det kan hända, att herr vice ordföranden i statsutskottet, som tillika är riksgäldsfullmäktig, här kommer att med siffror bättre än de som åtfölja betänkandet visa på vår förut stora skuld och de belopp, som ytterligare behöva upplånas, och svårigheten att upplåna medel och svårigheten att överblicka penningmarknaden. Men herr Ekman, människan lever ju icke av bröd allena. Jag vill med andra ord betona, att vi skola icke tänka på att gå fram i nationalekonomiskt hänseende utan också i kulturellt. Det är därför, som jag anser, att de penningar, som man lägger ned för detta ändamål icke äro bortkastade även om de också icke ränta av sig med detsamma. Jag kan icke hysa en sådan uppfattning. Jag anser nämligen detta för en kulturfråga och i sådana frågor, det medger jag, står jag något till vänster, dock icke så långt, att jag vill att vi skulle närma oss den kulturella bankrutten. Jag anser således att utskottet icke bort fördärva civilministerns plan utan försökt trots nuvarande penningmarknad gå med på några eller någon tvär- och bibana. Det kan ju vara av intresse att i sammanhang härmed erinra om, att utskottet icke ansett sig förhindrat av de tryckta ekonomiska tiderna att för ett relativt improduktivt företag föreslå riksdagen att bevilja ett belopp av 1,200,000 kronor, nämligen till uppförande av ämbetslokaler för patent- och registreringsverket, vilket förslag av riksdagen godtogs i onsdags.

Jag vill icke för övrigt trötta herrarne, men i förbigående skulle jag gärna på två minuter vilja peka på att ifråga om Norrlands ekonomiska liv finnas fyra faktorer av så att säga rang, som under senaste tid tillkommit och som göra att de norrländska järnvägsfrågorna i dag befinna sig i en annan belägenhet än de gjorde ännu för ett fåtal år sedan. Den första faktorn är möjligheten av de ofantliga myrarnas utdikning för odling. Den andra faktorn är skogsvärdets stegring särskilt tack vare

cellulosaindustrien. Men de norrländska skogarnas avkastning är alldeles för ringa; på grund av otillräcklig avverkning finnes cirka 39 % övermogen och skadad skog. Den tredje faktorn är järnhanteringens växande behov av träkol och den fjärde faktorn är den elektro-kemiska industriens uppkomst och snabba utveckling. I tvärbaneområdena uppskattas tillgången på vattenkraft till 900,000 hästkrafter. Jag anser att i detta nya Norrland ha tvärbananorna en mycket stor mission att fylla. Och det är såsom representant för den del av Norrland, där ett par av de föreslagna men av utskottet avstyrkta bibanorna skulle gå fram, som jag ber att få peka på att frågan om en järnväg från norra stambanan till Lycksele varit aktuell i tjugo år. Det är elva år sedan den första officiella framställningen gjordes hos Kungl. Maj:t. Deputationer för ändamålet ha framställt sina önsknin-
gar hos konungar — jag säger »konungar», regeringar och järnvägsstyrelser. Och själv har jag varit i tillfälle att åtfölja en sådan deputation under sistlidne mars månad. Denna deputation önskade då Lyckselebanans påbörjande och avslutande tidigare, än som järnvägsstyrelsens plan utvisade. Men det var så långt ifrån att detta önskemål tillgodosågs, att civilministern i stället klippte av banan vid Lycksele, där den alltså skall komma att sluta som en blindtarm. Och nu har statsutskottet opererat bort den helt och hållet. Operationen kommer i dag att konfirmeras, med vilket resultat för patienten eller rättare patienterna vill jag icke tala om.

Behovet av den banan har dock så kraftigt framhållits av såväl den nuvarande civilministern som av järnvägsstyrelsen, vilken år 1913 ville att den skulle påbörjas i år och vara färdig 1919.

Jag vill bara inom parentes nämna, att inom denna kommun avverkades enligt 1911 års skogsaccislängd virke för i runt tal 1,900,000 kronors värde. Och postverket har endast för postskjutsar mellan norra stambanan och Lycksele fått betala ut 23,500 kronor.

Att under frågans nuvarande läge yttra sig om de olika linjerna Hällnäs—Lycksele—Kattisavan kan inte falla mig in. Jag vill endast göra den påpekningen att det finnes mycket stora intressen som tala för Tvärålundslinjen. Herr civilministern får nu då frågan blivit uppskjuten tillfälle, att, om han så anser det behöfligt, låta noggrannare utreda detta ärende. Det skall icke behöva fördröja frågans lösning. Ända in i det längsta, det vet jag av personliga erfarenheter, har befolkningen inom Västerbotten hoppats, att byggnadsplanerna i stort sett skulle tillstyrkas av statsutskottet, och att de således skulle få sin kommunikationsfråga löst i dag av riksdagen. De komma nu att känna sig mycket besvikna och anse sig föremål för en uppenbar orättvisa, som de icke förtjänat. Västerbotten är obestriddligen mest vanlottad ifråga om kommunikationer, ehuru detta län enligt statistiken ger staten de flesta skogsmiljonerna, och ehuru

Ang. fortsät-
tande av in-
landsbanan
norr om Volg-
sjön m. m.
(Forts.)

Ang. fortsättande av inlandsbanan norr om Volgsjön m. m.

(Forts.)

intet av de båda grannlänerna i söder och i norr kunna uppvisa sådana framsteg på jordbruks- eller boskapsskötselns område, som just detta. Det hade således funnits goda skäl för utskottet att låta Lyckselebanan fullbordas. Då så nu inte kommer att ske, fruktar jag, att detta i mycket hög grad kommer att främja emigrationen. Det förstår var och en, som har någon kännedom om folkmeningen i orterna. Man anser sig ha levat länge nog på löften, som aldrig infrias, och en eventuell fortsättning på samma sätt långt in i framtiden ter sig alldeles hopplöst för de landets många tiotusentals styvbarn, som bygga och bo inom dessa delar av Västerbottens län.

Jag skulle kunna sluta här om jag icke å propos styvbarn ansåg mig böra säga ett par ord om Umeå—Holmsunds järnvägen. Denna lilla affär på 1,200,000 kronor eller lika mycket, som utgivits för patent- och registreringsverkets lokaler, borde svenska staten kunna realisera i år eller nästa år. Nog är det beklagligt när en 8 kilometers statsbana skall ligga terrasserad, rälslagd och trafikabel sedan 20 år utan att trafikeras under hela denna tid blott därför, att den tidens myndigheter begingo ett felsteg vid bestämmandet av slutpunkten. Det gäller blott att släppa fram banan åtta kilometer till, för att den skall vara framme vid en stor industriplats med tvenne sågverk, en cellulosafabrik och en ypperlig hamn samt ett inneväranantal av 4,000 personer. De ränteförluster, som staten gjort på det kapital av 800,000 kronor, som den torde ha nedlagt på den halva sträckan är så kolossalt stor, att det knappast får ökas därigenom, att man ännu längre uppskjuter denna banas fullbordan. Endast ränteförlusten uppgår till betydligt större belopp än som skulle erfordras för det fortsatta arbetet. Den saken borde knappast ha undgått statsutskottets uppmärksamhet.

Herr talman! Utöver vad jag nu sagt vill jag begagna tillfället att till herr civilministern rikta en varm vädjan, att om möjligt redan nästa år för riksdagen framlägga proposition till byggande av de tvär- och bibanelinjer, till vilkas byggande statsutskottet i år icke ansett sig kunna tillstyrka anslag. Under livlig förhoppning att så måtte ske ber jag, herr talman, att få instämma i den av herrar Kvarnzelius, Wiklund och C. J. Ekman vid utlåtandet fogade reservationen.

Vidare anförde

Herr Kaijser: Herr talman, mina herrar! När regeringen kom in till riksdagen med sin proposition om dessa många järnvägar i Norrland, så väckte den stora förhoppningar hos oss norrlänningar, och jag kan naturligtvis ej annat än beklaga, att utskottet icke kunnat följa Kungl. Maj:t i denna proposition. Statsutskottet har endast gått med på att ett par stycken av inlandsbanan nu skulle få byggas, och första kammaren har ju redan antagit statsutskottets förslag, så att det icke lönar sig att framställa något annat yrkande.

Jag vill emellertid här uttala den förhoppningen, som också uttryckts i den av herrar Kvarnzelius, Ekman och Wiklund avgivna reservationen, att Kungl. Maj:t till nästa riksdag måste återkomma med proposition om dessa tvärbanor, som Kungl. Maj:t i år har anhållit om. Statsutskottet har visserligen utlovat att det skulle tillstyrka tvärbanorna, men har icke direkt anhållit att Kungl. Maj:t måtte komma igen nästa år, men det är just önskvärdheten därav, som jag skulle vilja understryka på samma sätt som det skett i reservationen.

Medan jag har ordet skall jag be att få säga några ord till. Man har sagt, att den av Kungl. Maj:t föreslagna tvärbana, som skulle ha de största utsikterna att tidigast kunna bära sig, nämligen banan Hoting—Forsmo, icke skulle vara så tilltalande, därför att den skulle inleda en del av sin trafik icke på statsbana, utan på enskild bana. Då vill jag med anledning härav påpeka, att staten har på sin bekostnad byggt banor till alla städer i Norrland norr om Gävle med undantag av Härnösand. Härnösand och trakten däromkring ha med stora uppoffringar byggt sin bana. Det hade naturligtvis egentligen varit statens skyldighet att bygga järnväg till Härnösand likaväl som till andra städer, men nu har orten där i stället byggt den och staten således sluppit denna utgift på sex eller sju miljoner kronor. Skall den orten sättas tillbaka på något sätt, därför att den på egen bekostnad byggt sin bana? Mig synes tvärtom det vara riktigt att staten använder de medel, som den skulle fått nedlägga för att bygga denna bana, på åtgärder för att upphjälpa trafiken på densamma.

Men icke nog med denna sak. Herr Norrman, som gjort utredningen om tvärbanorna, framhåller, att ingen av tvärbanorna kommer de första åren att bära sig, ja, ingen av dem kommer att få så stora inkomster, att de bära ens själva trafikutgifterna. Endast banan Hoting—Forsmo kommer att sannolikt inom de närmaste åren bära trafikutgifterna och kanske möjligen lämna något litet trafiköverskott. Härnösand—Sollefteåbanan har utkämpat detsamma. Under de första åren lämnade den trafikunderskott, så att Härnösands stad fick bidraga. Så småningom blev det dock bättre och nu lämnar den ett överskott, som 1914 var 210,000 kronor och förra året 250,000 kronor. Jag har således härmed velat framhålla, att den enskilda orten däruppe dels har byggt banan och dels underhållit banan under dessa år och gjort dessa stora ekonomiska uppoffringar och att staten på denna bana hittills icke förlorat ett öre. Visserligen har staten lånat järnvägen 2 1/2 miljoner, men på detta kapital har staten fått både ränta och amortering ordentligt, under det att aktieägarna däruppe ej fått ett öres utdelning. Låtom oss t. ex. antaga, att det skulle vara fråga om att nybygga Härnösand—Hotingbanan, just den bana, som herr Norrman anser vara den lämpligaste, samt att Härnösands stad och trakten däromkring erbjödo sig att till denna bana släppa till 7 miljoner. Jag är övertygad, att ett sådant anbud skulle antagas av riksdagen med uppräckta händer. Och nu har staden icke blott gjort detta, utan har också byggt en bana. Är det icke så mycket större skäl för staten att fortsätta byggandet och icke anse det såsom en nackdel att denna bana finnes såsom enskild bana?

Ang. fortsättande av inlandsbanan norr om Volgsjön m. m.
(Forts.)

Ang. fortsät-
tande av in-
landsbanan
norr om Volg-
sjön m. m.
(Forts.)

Man har också sagt, att om Hoting—Forsmobanan skulle byggas, skulle staten vara skyldig att lösa banan Härnösand—Sollefteå och det skulle kosta 20 miljoner. Först och främst vill jag påpeka, att det icke alls är nödvändigt att köpa den banan, men skulle staten köpa den, är jag övertygad om att staten skulle få köpa den för $6\frac{1}{2}$ å 7 miljoner, sannolikt $6\frac{1}{2}$ miljoner, i stället för 20. Trafiköverskottet utgör 250,000 kronor, d. v. s. i det närmaste 4 % på $6\frac{1}{2}$ miljoner. Således är det en utmärkt fin affär för staten att köpa banan. Vilken bana, vill jag fråga, uti Norrland, utom riksgränsbanan, lämnar 4 % på anläggningskapitalet? Det gör ingen alls.

Vidare har det sagts, att banan är så illa byggd, att den icke skulle kunna trafikerar utan stora reparationer. Jag vill med anledning härav påpeka, att banan är byggd som tertiärbana liksom Hoting—Forsmobanan skulle komma att byggas, ja, jag tror till och med att den är byggd bättre såtillvida, att i den kungl. propositionen står att banan Hoting—Forsmo skulle ha en genomsnittsstigning av 17:1000 och en ansatsstigning av 25:1000, medan mig veterligt det på Härnösand—Sollefteåbanan icke förekomma så stora ansatsstigningar som 25:1000.

Det är tydligt, att då ett intresse på detta vis framhåller nackdelarna hos en viss bana och på detta vis förstorar dem, så kan man vara säker på, att det på samma sätt förstorar fördelarna hos den andra bana, det självt vill ha fram. Jag vill icke upptaga tiden genom att gå in på detta, men jag hänvisar kammaren att läsa herr Norrmans utlåtande, andra delen sidan 50, så kunna herrarna se, huru det intresse, som icke önskar Härnösand—Hotingbanan, ensidigt framhåller de nackdelar, som skulle vara förenade med den banan och förstorar dem vad gäller såväl inkomster av trafiken som antalet passagerare, väglängder etc. på ett sätt, som icke är fullkomligt riktigt. Samma intresse har anført såsom en nackdel, att Umeå stad t. ex. ej skulle orka bygga hamn i Holmsund. Det är ju löjligheter alltsammans.

Jag vill nu icke uppehålla tiden längre, då flera talare anmält sig och det ju är onödigt att tala om en sak, som i alla fall icke kan beviljas i dag. Jag har blott velat säga detta, då frågan nu varit före, i hopp att andra kammarens ledamöter skola behärta dessa synpunkter, då frågan återkommer nästa år. För närvarande får jag blott yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Ekman: Herr talman, mina herrar! Jag hade verkligen trott, att efter den form, som statsutskottet givit åt sitt utlåtande, man knappast skulle behövt någon diskussion i denna fråga, och jag hade således kunnat underlåta att uppträda, om icke nu från Norrlandshåll, oaktat det enligt mitt förmenande stora tillmötesgående, som blivit de norra delarna av Sverige visat genom detta utlåtande från statsutskottet, det hade gjorts så starka påtryckningar, som här har skett, på civilministern för en kommande tid. Det är mycket, mycket länge sedan jag hörde en historia berättas om en person, som i en järnvägsfråga sagt: Den där järnvägen intresserar mig icke, ty

den går inte förbi min knut. Men det må jag säga, att man skulle kunna vända på detta och säga, att den här frågan tycks intressera norrlänningarna alldeles särskilt, därför att denna järnväg går förbi deras knut; och det tyckes icke vara möjligt att ens då man försöker att gå Norrlandsintressena tillmötes så mycket sig göra låter kunna undgå att i alla fall få höra, att man icke gjort det i tillräckligt stor utsträckning.

Herr Hellberg i Lycksele, som inledde denna debatt, talade om den majnatt 1911, då det fanns somliga personer, som — jag minns icke vilket uttryck han använde, men jag tror det var något starkare än lovade, att inlandsbanan aldrig någonsin skulle komma att gå norr om Volgsjön. Han kunde i detta fall omöjligen syfta på mig, ty jag minnes mycket väl den debatten och jag vet att jag vid det tillfället uttalade, att jag var övertygad att det beslut, som då fattades, skulle medföra såsom en alldeles oeftergivlig konsekvens den norra delens av inlandsbanan byggande. Och när riksdagen, trots de invändningar, som då gjordes mot tillkomsten av den då ifråga-varande delen av inlandsbanan, gick att fatta sitt beslut därom, så har jag ansett mig böra lojalt böja mig för konsekvenserna, och jag har därför också kunnat gå med på det utlåtande, som statsutskottet nu framlagt, ehuru jag på den tiden var emot inlandsbanan.

Jag tror emellertid, att man icke får lägga så små synpunkter på denna fråga som herr Hellberg gjorde. Man får exempelvis enligt mitt förmenande icke lägga den synpunkten på frågan, att man säger: Ifrån den och den delen av Norrland erhåller staten i skogsmedel omkring 40 miljoner. Giv oss de pengarna att bygga järnvägar för däruppe, så bli vi mycket belåtna. Vi få nog icke betrakta Norrland som en särskild del av Sverige, utan vi få nog tillse, att både de ekonomiska förhållandena och kommunikationsförhållandena ordnas på ett lämpligt sätt i Sverige i dess helhet. Och jag vågar påstå, att herr Hellberg icke hade riktigt rätt när han sade, om jag riktigt förstod hans ord att denna del av Norrland som han talade om, var den i kommunikationshänseende sämst tillgodosedda i hela Sverige. Jag tror visst, att han möjligen har rätt, om man håller sig till antalet inbyggare, och det senare är dock en faktor, som man också måste räkna med.

Han erkände, att mera än de flesta andra järnvägar i Sverige skulle inlandsbanan komma att lämna ett mindre gynnsamt ekonomiskt resultat, men han fastslog i stället dess stora strategiska betydelse. Jag vill begagna detta tillfälle att uttala den förhoppningen, att när det kommer att gälla andra delar av vårt lands försvar, ett lika livigt intresse måtte visas från de norra provinserna som herr Hellberg nu visade för inlandsbanans strategiska betydelse. Han sade för övrigt också, att människan lever icke allenast av bröd, och det är fullkomligt riktigt, men då vill jag säga, att om vi i vårt land skulle leva på det ekonomiska resultatet av inlandsbanan så bleve det säkerligen ganska dåligt. Det är ju heller ingens avsikt.

Slutligen sade herr Hellberg, att vi ha anslagit medel till stora

Ang. fortsättande av inlandsbanan norr om Volgsjön m. m.
(Forts.)

Ang. försät-
tande av in-
landsbanan
norr om Volg-
sjön m. m.
(Forts.)

belopp för andra improduktiva ändamål och så drog han fram det byggnadsföretag, som häromdagen av riksdagen beslutades för patent- och registreringsverket. Det lär väl dock icke vara herr Hellberg obekant att det beslutet icke på något sätt berör budgeten och icke heller skall genomföras med lånemedel, utan att de erforderliga medlen finnas disponibla just för patentverkets egna ändamål. Således kan man icke alls jämföra denna fråga med den nu föreliggande. Men, som sagt, herr talman, jag tror icke man får lägga de där mindre synpunkterna på denna fråga, utan man får nog söka se den något större.

Jag har, som jag nämnde icke velat motsätta mig genomförandet av vad jag anser vara en konsekvens av 1911 års beslut. Men jag måste säga, att det har varit för mig rätt så svårt att kunna gå med på detta i nuvarande situation.

Jag kan i detta sammanhang icke underlåta att för kammaren något beröra den ekonomiska situation i vilken vi befinna oss. Doktor Hellberg var tillräckligt spåman för att kunna förutse, att jag skulle komma in på den frågan, och jag undrar, om man icke får tolka hans förväntan i detta avseende så, att han just ansåg, att där är en öm punkt.

I hela det betänkande, som vi här ha att behandla och som rör anslag för kapitalökning, är det huvudsakligen eller så gott som uteslutande fråga om anslag av den beskaffenhet, för vilka lånemedel äro avsedda att användas. Det är ställt utom allt tvivel, att regeringen har sig bekant de utomordentligt stora svårigheter, som under den närvarande situationen möta att kunna anskaffa tillräckliga lånemedel för statens behov och det skulle förefalla mig egendomligt, om icke kännedomen härom även förefunnes hos riksdagen, ehuru många tecken tyda på, att riksdagen icke haft tillräcklig kännedom härom. Jag vet icke, om detta kan bero på den egendomliga organisation för anskaffande av lånemedel, som existerar i vårt land, där regeringen icke har någon direkt befattning med deras anskaffande utan detta är lagt på riksgäldskontoret, och där riksdagen givetvis tager ännu mindre befattning med denna fråga: sedan riksdagen har beslutat, hur mycket skall läggas på lånemedel, är det riksgäldskontorets affär att anskaffa dessa medel. Nu är det, som vi alla känna, för närvarande så, att vår lånemarknad är inskränkt till det egna landet, och vi kunna väl vara tämligen övertygade om, att så kommer att bli fallet under en lång följd av år. För min del vill jag visst icke uppträda som något slags olycksprofet, men jag har den bestämda personliga övertygelsen, att om också svårigheterna för närvarande äro stora, så äro de för ögonblicket icke störst, utan störst komma de att bli, när kriget en gång slutat — förutsatt att vi slippa komma med — och de länder, som ha haft att utkämpa den stora kampen, skola söka återställa alla de oerhörda förluster, som de härunder lidit. Sålunda menar jag, att den ekonomiska situationen är för närvarande mörk, men att det icke finnes några utsikter för att den inom den närmaste tiden skall bli ljusare, utan tvärtom. Under en sådan situation har det ansetts lämpligt av regeringen att ifrågasätta icke blott

byggande av den del av själva inlandsbanan, som här nu av statsutskottet tillstyrkts, utan ock fastställande av en plan för denna järnvägsbyggnad med bibanor, vilken plan skulle sträcka sig över tiden 1917—1925 och som skulle omfatta ett nu beräknat belopp — ehuru man icke kan ha någon visshet om att det skall vara tillräckligt — av icke mindre än 51,380,000 kronor. Jag kan icke neka till, att det förefaller mig egendomligt, att man i denna tid kan vilja föreslå riksdagen att gå med på ett så vanskligt företag, och det är för mig en tillfredsställelse, att statsutskottet icke kunnat gå med på detta, utan att utskottet ansett sig böra kräva en utredning angående de norrländska järnvägsföretagens finansiering innan utskottet vill gå längre. Jag tillåter mig att i detta sammanhang erinra om ett uttalande, som återfinnes i den proposition, som på sin tid inlämnades till riksdagen — den bär numret 92 — och i vilken Kungl. Maj:t framlade förslag om anslag till arbetslöshetens bekämpande. Däri redogör civilministern för vad som förekommit i detta ärende och talar om ett tidigare skede i frågan, nämligen närmast föregående år. Här om anföres följande: »I det dåvarande läget befanns det hart när omöjligt att disponera anslag till så avsevärda belopp, som syntes erforderliga för ändamålet. Vid överläggningar i ämnet, som hållits med representanter för riksgäldskontoret, riksbanken och statskontoret, hade dessa enstämmigt avrått att vidtaga de finansiella åtgärder, som i sådant avseende ifrågasattes. Jag framhöll emellertid samtidigt, att, om också den största varsamhet då måste iakttagas ifråga om statsutgifter, omständigheterna kunde förändras ävensom att i åsamt fall regeringen givetvis ämnade upptaga frågan till förnyat övervägande. *Enligt vad jag av chefen för finansdepartementet inhämtat, lära dessbättre de tvingande finansiella hänsyn, för vilka de sociala önskemålen förut måst vika numera ej göra sig gällande med fullt samma styrka som under krisens tidigare skeden.*»

Detta uttalande slog mig redan då och har inpräglat sig i mitt minne som bevis för att regeringen enligt min uppfattning icke har den känsla för de utomordentligt allvarliga och verkligt stora svårigheter, vilka för närvarande förefinnas för anskaffande av lånemedel, som de hysa, vilka nödgas att alldeles direkt sysselsätta sig med denna anskaffning. Det har aldrig lyckats mig att förklara, varpå den uppfattningen kunde grundas, att de ekonomiska förhållandena 1916 vore bättre än 1915, då det gällde staten — jag talar icke här om den enskilde, som möjligen gjort en s. k. krigsvinst.

Jag ber att få hänvisa till den tablå, som är vidfogad det betänkande, vilket här föreligger. Där finna herrarna, att det i 1917 års budget för kapitalökning är upptaget för produktiva fonder 86,192,100 kronor. I den tablå, som anger sådana anslag, för vilka man icke behöver beräkna några konsekvenser såsom fortsättning av anslagen, står summan 33,504,300 kronor. Såsom årligen återkommande beräknade anslag finnes ungefär samma belopp, nämligen 33,232,800 kronor. Och slutligen anger tablån ett litet anslag för 1917 på 19,455,000 kronor, som *åtföljes av konsekvenser på 61,507,900 kronor*. Enligt det sätt, som här tillämpats, bli anslagen för det när-

Ang. försät-
tande av in-
landsbanan
norr om Volg-
sjön m. m.
(Forts.)

Ang. fortsättande av inlandsbanan norr om Volgsjön m. m.
(Forts.)

maste året jämförelsevis små, men med dessa små anslag fastslå vi konsekvenser av precis samma natur som under den majnatt 1911, om vilken doktor Hellberg talade, då vi genom ett relativt litet anslag fastslog som konsekvens hela inlandsbanans tillkomst. På de äskade anslagen för kapitalökning har statsutskottet för närvarande prutat i runt tal 5 miljoner kronor. Återstoden torde man alltså få antaga kommer att utgå.

Jag tillät mig för några dagar sedan i denna kammare frambära en motion, som tidigare inlämnats av greve Lagerbjelke i första kammaren, och vilken motion innehåller åtskilliga siffror, som jag tror äro ägnade att i någon mån belysa den ekonomiska situationen. Jag ber att få hänvisa till sid. 8 i motionen, där det visas tillväxten under de senare åren av de anspråk, som ställts på riksgäldskontorets upplåning för produktiva ändamål. Jag skall icke trötta med alla siffror, som förekomma i tablån, men jag vill nämna, att siffran för 1910 var 34,321,000 kronor. 1913 hade den stigit med över 10,000,000 till 44,805,300 kronor och 1916 var den uppe vid 53,675,000 kronor. För 1917 skulle den, om alla Kungl. Maj:ts propositioner bliva bifallna uppgå till 71,000,000 kronor. Dessa siffror äro ju för våra förhållanden högst betydande. I samma motion förekommer på sista sidan en redogörelse för beslutade eller beräknade anslag till utgifter för kapitalökning, avseende statens produktiva fonder, å riksstaten senare än riksstaten för år 1917, vilken redogörelse är baserad på Kungl. Maj:ts propositioner till innevarande års riksdag. Summan av de olika anslagen utgör för telegrafverket kronor 332.200 och för statens järnvägar 97,738,800 kronor samt för vattenfallsverken 11,992,000 kronor, alltså för affärsverken sammanlagt 110,063,000 kronor. Därtill komma statens utlåningsfonder med tillsammans 11,000,000 kronor. Hela summan utgör sålunda 121,063,000 kronor.

Man skall svara mig, att det icke är någon konst för en stat med så god kredit som Sverige att få låna. Alltid kan man låna, det är en räntefråga. Det är fullkomligt riktigt, det är också min tro, att staten skall kunna låna upp de medel den behöver, om staten vill betala de räntor, som äro erforderliga. Men, mina herrar, redan nu visar det sig, att statslån icke med någon lätthet kunna uppbringas efter en räntefot något över 5 %. Det är något, som vi för ett par år sedan ingalunda tänkt oss möjligheten av, att staten skulle behöva betala 5 % på sina pengar, och nu kan den icke längre låna för 5 %. Men situationen torde som sagt bli än svårare. Och jag ber att få fästa uppmärksamheten på, att dessa räntor återkomma i budgeten och att de under en lång följd av år skola betalas av de skattedragande. Samtidigt härmed stiga också skatterna, och man söker med ljus och lykta efter nya föremål att kunna skattelägga.

Utskottet har begärt en finansplan för de norrländska järnvägsföretagen, och det är min förhoppning, att, när regeringen går till mötes denna utskottets önskan, det måtte ske under det allvarligaste medvetande om den ekonomiska situationen. Utskottet har vidare påyrkat en utredning om — och däri torde väl också få anses ligga en önskan, att man måtte söka använda andra statsinkomster än låne-

medel för sådana järnvägsföretag uppe i Norrland — jag använder icke utskottets ord — som, såsom herr Hellberg påpekade, icke kunna anses vara ur ekonomisk synpunkt särdeles gynnsamma, utan där man, som herr Hellberg gjorde, får söka deras förnämsta uppgift i den strategiska betydelsen.

*Aug. fortsät-
tande av in-
landsbanan
norr om Volg-
sjön m. m.
(Forts.)*

Utskottet har i sitt betänkande på sid. 6 och 7 gjort det uttalandet, att utskottet »anser det angeläget, att inlandsbanan — ehuru väl utan fördyrande forcering av arbetet — färdigställes snarast möjligt, i den mån den ekonomiska situationen det medger». I detta uttalande ber jag få instämma, och jag ber samtidigt få uttrycka den förhoppningen, att regeringen skall låta sig angeläget vara att så pröva den ekonomiska situationen, innan nya förslag i förevarande riktning framläggas för riksdagen, att man må med vida större trygghet än enligt mitt förmenande nu är fallet kunna fatta beslut angående de delar av ifrågavarande banföretag, som statsutskottet icke nu kunnat tillstyrka. Under uttalande av denna förhoppning ber jag att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Thorsson: Då jag yrkat avslag å trenne moment i förevarande punkt, ber jag att få motivera denna min framställning. Jag inser alltför väl, att inlandsbanans färdigställande ligger så att säga i luften — att kämpa emot den är ju detsamma som att vilja taga ner månen. Det skulle därför vara bäst, att man icke yttrade sig något i den föreliggande frågan, men jag anser mig ändå på grund av vad som har passerat böra säga några ord, innan andra kammaren går att öka statsverkets utgifter med dessa miljoner, som nu här äro uppräddade. Jag sluter mig nämligen till, att det kommer att gå så av den tvärsäkerhet med avseende på banans tillkomst, som jag fann uti den förste talarens uppträdande i dag. Det var icke samma mjukhet och lenhet i tonen, som det var 1911 — då det gällde att få banan fram till Ströms vattudal — vilken i dag karaktäriserade hans yttrande, utan nu var det den gamla visan, att när statsverket givit så många miljoner, så var så god och fortsatt! Och han tycktes vara ganska säker på, att fortsättningen skulle gå så som han tänkte sig densamma.

Emellertid får jag säga, att när denna järnväg byggdes till Volgsjön, då fann jag för min del, att i de då föreliggande utredningarna det förebragtes en utredning som lämnade utsikt till en blivande förräntning av den dittills beräknade bansträckan, därför att den trakt, genom vilken banan gick, ansågs vara en lämplig bygd för bedrivande av jordbruk och andra näringar. Den återstående sträckan, som nu är föreslagen till byggnad, kan ju ändå icke motiveras med de ekonomiska möjligheterna för att försvara sin tillvaro, utan man har allt mer och mer måst arbeta sig fram till banans ofantligt stora strategiska betydelse, och att det är därför den skall byggas. Till och med den förste talaren i dag utvecklade denna banans strategiska betydelse. Det är naturligtvis icke gott att avgöra, vilka egenskaper banan skall kunna ha ur den synpunkten, och jag skall heller icke trötta kammaren med att ge uttryck åt

Ang. fortsät-
tande av in-
landsbanan
norr om Volg-
sjön m. m.

(Forts.)

några särskilda funderingar i denna riktning. Men däremot vill jag ännu en gång uttala den uppfattning jag framhållit ett par gånger förut, när detta spörsmål varit föremål för riksdagens behandling, och det är att när herrarna byggt banan, så kommer kanhända dess strategiska betydelse att ännu hårdare framhållas, och då uppstår det spörsmålet, om ni äro beredda att fortsätta med anslag till försvarsanordningar för att säkra dess strategiska uppgift, så att icke denna blir till nackdel för landet i stället för till fördel.

Jag har i en motion tillåtit mig hävda den uppfattningen, att tvärbanesystemet skulle ha ett visst företräde framför en längdbana. Jag hade trott, att om man byggde järnvägar uti sådana trakter av landet, där det förut finnes folk, som är villigt att odla och bryta bygd, så skulle detta vara att gå den rätta vägen. Här har nu statsutskottet ansett, att tvärbanorna äro av mindre betydelse och att längdbanan skall sättas i första rummet. Jag skall icke ingå på något längre bemötande av denna utskottets framställning. Men det vill dock förefalla mig, att om man hade byggt tvärbanor, först, så skulle man kunnat med dessa 20 miljoner kronor utlagt kapital på tvärbanorna, på ett helt annat sätt förberett möjligheterna och skapat förutsättning för längdbanan, än vad som blir fallet om denna längdbana bygges först och tvärbanorna till först i en okänd framtid.

Statsutskottets vice ordförande uppdrog här en hel knippa ekonomiska kalkyler, som ju egentligen borde manat honom att yrka avslag på hela det föreliggande projektet. Emellertid nöjde han sig med att föreslå en skrivelse till Konungen med begäran att få en undersökning om möjligheten att lägga en del av dessa banbyggnadskostnader på budgeten. Anledningen härtill är väl den, att man därigenom skulle kunna så att säga reglera takten, så att det icke byggdes alltför fort. Jag har i min motion tillåtit mig peka på en annan anordning, varigenom den ekonomiska sidan av saken skulle kunna ordnas på ett mera tillfredsställande sätt. Jag hade trott, att om en bygd får en förbindelseled nästan fullständigt avgiftsfritt utav övriga skattedragare i riket, så skulle det ligga en viss rim och reson i, att en del av den värdestegring, som bleve en naturlig följd av kommunikationsledens tillkomst, användes för att, som jag i motionen uttryckt mig, amortera en del av anläggningskostnaderna.

Då detta ärende behandlades i utskottet och jag utvecklade denna uppfattning såsom tillämplig även på den nu föreslagna längdbanan, så bemöttes jag därmed, att denna bana skall till två tredjedelar gå genom statens egendom och endast med en tredjedel genom enskildas egendom. Därför är det av underordnad betydelse, sades det, huruvida man vill med denna bananläggning förknippa en värdestegring, såsom jag ifrågasatt. Mot detta resonemang vill jag dock framföra den invändningen, att statsverket naturligtvis någon gång skall börja på att tillgodose statens intressen och icke enbart pålägga skattedragarna utgifter till än den ena än den andra åtgärden, även om denna vidtoges i syfte att bryta ny bygd, och

öka förvärvsmöjligheterna i gammal sådan. Jag vet full väl, att man kommer att säga, att denna järnvägs huvudsakliga uppgift är att gå genom en bygd, där man väntar att få en ny hävstång för spridande av kultur, och jag vill för min del ingalunda underskatta denna del av banans betydelse. Men jag kan icke finna, att ärendets avgörande vid innevarande riksdag är av så utomordentligt brådskanie natur, att man därför skulle anse sig vara förhindrad att vid planläggningen av hela detta företag även upptaga den av mig framkastade tanken till beaktande och noggrann omprövning. Vi komma ändå icke ifrån, att ett beslut om bifall till utskottets framställning skall öka statens upplåning med något över 30 miljoner kronor. Den årliga förräntningen av detta kapital utgör 1,6 miljoner kronor. Nu har man visserligen inom statsutskottet givit den upplysningen, att det på omkring $1\frac{1}{2}$ mils avstånd från den nu föreslagna banan är möjligt att tillvarataga skogsprodukter, lämpade för träkolstillverkning, till ett kvantum av i runt tal 3 miljoner kubikmeter, motsvarande ett nettovärde av i runt tal $5\frac{1}{2}$ miljon kronor. Det har man beräknat skulle kunna tillvaratagas under de närmaste tio åren. Sålunda skulle härigenom tillföras från denna del av vad som finnes att tillvarataga en halv miljon om året, men när räntan å anläggningskostnaden uppgår till över $1\frac{1}{2}$ miljon kronor få vi sålunda beräkna en ökning i budgeten på 1 miljon om året, och denna miljon kronor om året skall i varje fall utdebiteras på en hel rad av människor, som befinna sig i en betydligt sämre ekonomisk ställning än de, som skola draga den *största* fördelen av järnvägens framdragande i de trakter där den nu är utstakad. Vid sådant förhållande vill det förefalla mig, att jag från mina utgångspunkter har ett bärande skäl, då jag icke kan biträda det förslag utskottet kommit till utan önskar, att hela ärendet uppskjutes, på det att man må kunna upptaga denna värdestegringskatt till bedömande i samband med banans framdragande.

I det betänkande, som här föreligger, finnes en annan punkt, där utskottet utan vidare har yrkat avslag. Den gäller elektrifiering av järnvägen från Kiruna och ned till Svartön. Nu har statsverket redan nedlagt ett avsevärt antal miljoner för att tillvarataga de vattenmassor, som rinna fram vid Porjusfallen. Nu framlägger järnvägsstyrelsen ett förslag, avseende att tillvarataga denna kraftkälla i ännu större mån än hittills skett i och för järnvägens elektrifiering. Detta har utskottet avvisat, huvudsakligen av rent finansiella skäl. Man anser det svårt att på budgeten få medel till att vidtaga denna åtgärd. Även om inköspriserna för närvarande äro ovanligt höga skall det icke lyckas vare sig statsutskottet eller någon annan att motivera fram den uppfattningen, att vi inom den närmaste tiden ha att gå tillmötes en prissänkning varken på koppar eller järn i sådan omfattning att den skulle vara avgörande för påbörjandet av denna anläggning för våra järnvägars behov. Jag har därför trott, att det varit riktigare, om utskottet hade bifallit denna del av Kungl. Maj:ts framställning och låtit inlandsbanespörsmålet ligga till sig.

Ang. fortsättande av inlandsbanan norr om Volgsjön m. m.

(Forts.)

Ang. fortsät-
tande av in-
landsbanan
norr om Volg-
sjön m. m.
(Forts.)

Det hade ju ur många synpunkter kanske varit bra, att norr-
länningarna inbördes hade fått ännu en tid på sig för att göra upp
sina egna mellanhavanden, ty större förbistring än vad man nu fin-
ner inom Norrland ifråga om järnvägar har jag sällan skadat någon-
städes.

Jag skall icke längre upptaga kammarens tid, utan med vad jag
här tillåtit mig anföra ber jag att få yrka avslag å punkterna a, b
och c i den föreliggande punkt I, och, för den händelse att punkt d
är föredragen, yrkar jag bifall till densamma.

Herr Eriksson i Grängesberg: Herr talman! Jag har
deltagit i ärendets behandling i utskottet och därvid biträtt ut-
skottets förslag. Jag ber nu att med några ord få ange skälen
härfor.

Det är alldeles klart, att en fråga som denna, där så stora
utgifter skola göras utan att man har någon utsikt att inom de
närmaste åren kunna förränta dem, skall väcka betänkligheter hos
en hel del av kammarens ledamöter, det är ju alldeles förståeligt.
Jag vill ärligt bekänna, att när vi beslöto den sista delen av
banan upp till Vilhelmina, jag hade den uppfattningen, att där
skulle inlandsbanans ändpunkt bli, men sedan dess har jag gjort
resor uppe i Norrland, och de ha bibragt mig en annan uppfatt-
ning. Men det är icke endast resorna som äro orsaken till denna
min förändrade uppfattning utan även de utredningar, som senare
tillkommit.

Genom den värdestegring skogarna i Norrland genomgått
och därigenom att våra norrländska vattenfall till följe av den
tekniska industriens storartade framsteg och utvecklingsmöjlig-
heter fått större värde än de förut hade, har den planerade
banan fått bättre ekonomisk ställning än vad den hade för
några år sedan. Nu har det sagts, och den sista ärade talaren
framhöll även detsamma, att den återstående sträckan Vilhel-
mina—Porjus icke har någon ekonomisk betydelse utan egentligen
bara strategisk. När jag gått att pröva denna fråga, har jag
sett densamma främst ur kulturell och ekonomisk synpunkt; den
strategiska har för mig varit en bisak. Är det nu så, att vi kunna
ha fördel genom denna bana ur strategisk synpunkt, är ju na-
turligtvis detta icke något att förakta, men det som åtminstone
vid min prövning av frågan varit avgörande har varit den rent
kulturella och den ekonomiska synpunkten. Vad den kulturella
synpunkten beträffar, anser jag, att den är värd stora offer från
statsmakternas sida. Där uppe i denna del av Sverige ha vi en
idog befolkning, som sedan århundraden levat och fortfarande
lever ett synnerligen strävsamt liv. Här nere i södra och mel-
lersta delarna av Sverige ävensom i det norrländska kustlandet
har man genom den nutida utvecklingen fått livet mycket mera
behagligt än fordomtida. Kulturens frukter har brett ut sig i
dessa bygder på ett sätt, som icke har motsvarighet däruppe i
Norrlands obygd. Det är klart, att folket i dessa trakter

måste se på oss med avundsamma blickar, och följden därav blir, att de flytta till bättre gynnade nejder. Detta tror jag icke är till fördel för vårt land.

Staten har oerhörda skogsarealer i de bygder, där banan skall gå fram. Dessa skogsarealer måste skötas på ett helt annat sätt än hittills skett. Skogen bör icke få stå och växa vilt för att sedan rovhuggas, utan den måste skötas rationellt. För denna rationella skötsel behöves det en talrik arbetarkår. Dessa arbetare, deras familjer och barn hava anspråk på att få leva ett dragligt liv och få något med av kulturens välsignelser även de. Detta är otänkbart under nuvarande förhållanden. De ha rätt att göra anspråk på att få livsmedel till skapligt pris. De hava rätt att göra anspråk på att komma i förbindelse med oss övriga svenskar. Sålunda ur rent kulturell synpunkt, för innebyggarnas egen skull och för att vi bättre ekonomiskt skola kunna utnyttja dessa trakter, förefaller det mig, att vi böra bygga banan.

Även rent ekonomiskt förefaller det mig, att banan är motiverad. Den är icke motiverad så till vida, att den omödelbart kan förränta det kapital, som nedlägges på densamma, måhända icke ens driftkostnaderna. Men man får väl icke se frågan så enkelt, att man skall fordra, att företaget skall kunna ge direkt avkastning nästa år eller därefter kommande, utan vi få väl ändå göra någon uppoffring, för att vi på vår ålders dag eller våra efterkommande må få skörda ekonomiska frukter. Ur den synpunkten förefaller det mig, att banan är även rent ekonomiskt motiverad.

Om man ser på förhållandena och studerar utvecklingen, skulle man kunna tänka sig, att banan skulle stanna i Jokkmokk. Det finnes en del, som äro av den meningen, att dit skall den gå men icke längre. Från Jokkmokk till Porjus och Gällivare ha vi, om icke möjligheter till jordbruk och skogsskötsel i modern stil, så dock det stora vattenfallet Harsprånget och Porjus' vattenfall. Efter mitt sätt att se ligger där en del av Norrlands stora guldgruva. Dessa vattenfall fullt utbyggda kunna där skapa en storartad industri. Där kunna vi smälta en betydande del av de norrländska malmerna med hjälp av kol, som kan uppsamlas efter inlandsbanan. Vidare kunna där anläggas kemisk-tekniska fabriker. Detta är omöjligt utan att banan bygges, och detta är skälet till att jag biträtt utskottets förslag, att vi skola börja bygga både norrifrån och söderifrån, för att därigenom uppnå möjligheten att utnyttja vattenkraften inom en snar framtid.

Jag vill icke trötta kammaren med att vidare motivera, varför jag gått med på att tillstyrka inlandsbanan, utan jag ber att få stanna vid detta.

Nu har man i alla fall sagt, att detta alltsammans nog är bra, men då skulle vi här ha tagit tvärbanorna också med. Jag beklagar livligt, att vi icke i år kunde från statsutskottets sida förorda byggandet av tvärbanor, men när propositionen kom så sent till riksdagen, var det icke möjligt att hinna med att utreda

Ang. fortsättande av inlandsbanan norr om Volgsjön m. m.
(Forts.)

Ang. fortsät-
tande av in-
landsbanan
norr om Volg-
sjön m. m.
(Forts.)

den frågan ordentligt. Förresten får jag ärligt säga, att det i väsentlig mån är norrlänningarnas eget fel. När propositionen kom fram, och det kom deputationer, broschyrer, tidningsartiklar och skrivelser från nästan varje socken, alla ville ha järnväg till sig, så kunde man omöjligen taga ståndpunkt i riksdagens sista timme till alla förslag som kommo fram och man blev även osäker på det förslag som förelåg från Kungl. Maj:t. Därför skulle mitt råd till norrlänningarna vara, att när frågan nästa gång kommer före, som jag hoppas snart, de skola på förhand ena sig, så att det icke blir så storartad opposition som den som visat sig i år. Jag ber att få säga norrlänningarna, att de icke alls behöva vara ängsliga, ty jag kan omöjligen tänka mig, att man kan vara utan tvärbanor, om man nu får inlandsbanan, de måste komma till. Det har nog funnits den uppfattningen, att man icke bör bygga någon tvärbana, men inom statsutskottet har verkligen varit en enhällig mening, att en eller flera sådana böra komma till stånd.

Emellertid har man på vissa håll tänkt sig, att man kunde bygga tvärbanor utan någon längdbana. Och det kan ju låta plausibelt. Men jag kan dock icke finna, att man skulle bli hjälpt därmed. Tvärbanor kunna vi icke bygga allt för många. Det kan bli en, två eller högst tre, vad vet jag. De komma att gå i de förnämsta dalgångarna. Men mellan dessa dalgångar ha vi breda bälten, där tvärbanorna icke skulle kunna komma att bli fruktbärande. Så som inlandsbanan är lagd, kommer den däremot att fånga upp all den trafik, som kommer västerifrån, uppfån norska gränsen, genom de sjösystem, som finnas längst banan. Tillsammans med tvärbanor kommer inlandsbanan att bli av oerhört stor betydelse för Norrland. Men jag kan omöjligen finna, att inlandsbanan ensam eller tvärbanor ensamma kunna var för sig tillfredsställa behovet.

Så till sist skall jag be att få tala något om den princip, som herr Thorsson har motionerat om beträffande dessa tvärbanor och som han även har talat om i kväll, en princip, som jag ger min fullaste anslutning, nämligen genomförandet av en värdestegringskatt. Emellertid ha vi i år icke haft någon motion därom beträffande inlandsbanan utan endast beträffande tvärbanorna. Naturligtvis hade man funnat gå den vägen att skjuta upp alltsammans till ett annat år. Men även om man är anhängare av principen om värdestegringskatt, så kan man allvarligt fråga sig, huruvida det kan vara riktigt att i första hand tillämpa den beträffande inlandsbanan, där de enskilda ändå få göra rätt så stora uppoffringar, för att man skall få den mark som är nödvändig. Emellertid ha vi ju anledning förvänta, att från Kungl. Maj:ts sida inom en nära framtid skall framläggas förslag till en rationell värdestegringskatt, som kommer att gälla hela landet och sålunda även de delar av Norrland, där inlandsbanan skall gå fram. Få vi, såsom jag livligt hoppas och förväntar, denna skatt, så är det klart, att den kommer

att bli gällande även där uppe. Och om marken nu är billig och sedan genom banans tillkomst stiger i pris, så får ju samhället sedan ersättning för de gjorda uppoffringarna. Då jag anser, att en sådan värdestegringsskatt ovillkorligen bör genomföras och då jag hyser den förhoppningen, att så snart kommer att ske, så har även detta för mig utgjort ett skäl till att man icke nu bör avslå förslaget om inlandsbanans byggande.

Jag ber, herr talman, att med vad jag sagt få yrka bifall till statsutskottets hemställan.

Häruti instämde herr *Rydén* i Malmö.

Herr *Olofsson* i Digernäs: Herr talman, mina herrar! Jag tänkte icke alls yttra mig i denna fråga här i kammaren i afton, men doktor *Hellberg* har uppkallat mig; jag måste säga honom något. Han gjorde antydningar om att min motion i denna fråga skulle vara förestavad av så låga bevekelsegrunder, så jag kan icke låta hans uttalande stå alldeles oemotsagt.

Jag skall nämna några av de viktigaste skälen till att jag har motionerat så som jag har gjort i denna fråga. Det första stora skälet är, att jag velat verka för att öppna det inre Norrland för odling och kultur. Dels genom egna resor och dels genom vad jag hört och läst om det inre Norrland, har det för mig framstått tydligt och klart, att det inre Norrland, huvudsakligen efter den sträcka där inlandsbanan är påtänkt att gå, har större förutsättningar både för jordbruk och skogsbruk och, jag tror också för bergsbruk och åtskilligt annat än de trakter, genom vilka norra stambanan går fram. När jag har den åsikten, så är detta givetvis för mig ett starkt skäl att också vara med om den inre Norrlandsbanan.

Men så komma även andra skäl till. Jag har ett starkt skäl däri, att jag anser, att när staten nu rår om så mycket skog i det inre Norrland, så bör det också vara ett statsintresse att komma fram med kommunikationer för att kunna tillgodogöra sig den skog, som eljest såsom hittills får ruttna ned. Nu har visserligen herr *Thorsson* pekat på, att detta icke ens kommer att förslå till täckande av kostnaderna för banans trafikering. Ja, men det ligger väl också något värde i att få skogarna rensade, så att man kan få till stånd återväxt, förnygring av skogarna.

Så har jag också ett tredje skäl. 1913 års riksdag beslöt nämligen att mera malm skulle uttagas ur de norrbottniska gruvorna. Det beslutet innebär, att staten tillgodogör sig omkring 7 miljoner kronor mera om året än förut. När det beslutet fattades, uttalades det, att de 7 miljonerna skulle användas till att minska inlåningen av pengar till landet. När man då tömmer dessa malmgruvor, så tycker jag, att det endast är rätt och skäligt, att man samtidigt också gör någon nytta för Norrland. Och det är just kommunikationer som Norrland behöver.

Ang. fortsättande av inlandsbanan norr om Volgsjön m. m.
(Forts.)

Ang. fortsät-
tande av in-
landsbanan
norr om Volg-
sjön m. m.

(Forts.)

Jag skall icke ingå på vidare skäl för min ståndpunkt. Jag tycker, att dessa mina tre huvudskäl äro alldeles tillräckliga såsom motiv för den ståndpunkten, att man nu först bör bygga inlandsbanan och taga bibanorna sedan.

Nu sade herr Hellberg bland annat också, att jag motsatte mig tvärbanorna. Jag har icke alls motsatt mig tvärbanorna. Frågan om tvärbanorna står enligt statsutskottets mening öppen, och statsutskottets mening är också min mening i detta fall. Men herr Hellberg ömmade så särskilt för en liten banstump ned till Holmsund. Han framhöll, att där finns ett spår på några kilometer, som legat obegagnat i flera år, och han tyckte att där åtminstone borde staten offra något pengar för att dra ned en bana till Holmsund, för att tillfredsställa Umeåintresset. Härpå skulle jag vilja svara med att erinra om, att när den där banstumpen till Storsandskär kom till, var Crusebjörn landshövding i Umeå. Han skulle då hjälpa Umeåborna att få banan ned till Storsandskär — icke till Holmsund, ty Umeå stad ville icke ha banan ned till Holmsund, därför att man var rädd för att handeln kunde dragas ned dit ifrån Umeå. Därför skulle banan som sagt stanna i Storsandskär. Hur gick det nu med den där banstumpen? Jo, när den var färdigbyggd till Storsandskär, så visade det sig, att hamnen var alldeles omöjlig. Den var så igengrundad, att man hade jämt göra att komma upp där med en roddbåt, mycket mindre med fartyg. Men nu kommer Umeå stad och är mycket angelägen att få banan neddragen till Holmsund. Varför? Jo, nu känner sig staden mycket stark. Staten har dit förlagt två regementen och åtskilligt annat. Nu har man ingenting emot att banan drages ned till Holmsund och att man därigenom kommer i bättre förbindelse med havet. Jag menar, att har Umeå stad genom landshövding Crusebjörn en gång lurat riksdagen, så bör det nu icke vara så brått med den där banstumpen, utan den kan gott ligga till sig en tid.

Till herr Thorsson skulle jag till sist vilja säga, att han icke borde använda så förfärligt stark röst, när det gäller Norrlands ekonomiska intressen. Jag vill bara erinra om de många miljoner, som i form av sockerskatt gå till Skåne. Det borde väl herr Thorsson också besinna en smula. Man skall väl icke bara tänka på Skåne utan även något på Norrland. Norrland ger sannerligen så många miljoner till staten och skapar så många bevilningskronor icke bara i Norrland utan även längre ned i landet, att man verkligen icke bör vara alltför sträng mot Norrland.

Ja, jag skall nu icke längre taga kammarens tid i anspråk utan ber endast att få yrka bifall till statsutskottets hemställan.

Herr Öberg: Herr talman, mina herrar! Om man ser tillbaka åtskilliga tiotal år i tiden, då Norrland stod så att säga avstängt och isolerat till följd av bristande järnvägskommunikationer, och erinrar sig, huru våra företrädare här i riks-

dagen gång efter annan hade det ganska arbetsamt, när det gällde för dem att tillkämpa sig understöd och bidrag för den norrländska utvecklingen, och ser efter, vad som sedan dess har kommit Norrland till del, så måste det vara norrlänningens plikt att med glädje och tacksamhet erkänna den utveckling och det stora framåtskridande, varigenom Norrland fått öppna sina portar, så att statsverket nu årligen kan tillgodogöra sig stora värden ur de stora fonder, som naturen där skapat. Och när man nu ställes inför utsikten att till de statsåtgärder, som på senare tid kommit till synes, få lägga en ny stor sådan åtgärd, den som nu föreligger genom Kungl. Maj:ts proposition till årets riksdag om den s. k. inlandsbanans utbyggande till slutpunkten vid Gellivare och om vissa ifrågasatta tvärbanoor, så ökas tillfredsställelsen över den storartade hjälp, som man sålunda står i begrepp att åt Norrland erhålla. Likasom de statsmedel, vilka givits för tillgodoseende av de många norrländska behoven, ha fallit så att säga i god och utmärkt jordmån och burit frukt av stor betydelse för det allmänna, skola helt säkert även de kostnader, som här ifrågasättas, giva till resultat, att Norrlands kulturella och ekonomiska utveckling i hög grad främjas. Av icke mindre betydelse äro de föreslagna statsbanabyggnaderna i försvarshänseende. De komma att göra, att man där uppe får känna sig mera trygg och säker i sina norrländska hem. Allt som allt ha vi från Norrland anledning att vara Kungl. Maj:t och vederbörande ämbetsverk mycket tacksamma ifråga om inlandsbaneförslaget, och däruti stå vi helt säkert eniga på norrländskt håll.

Men om vi äro överens om den stora huvudbanan, d. v. s. inlandsbanan, så gå tyvärr meningarna isär, när det blir fråga om tvärbanoorna. Och meningarna ha måst gå isär, därför att det tvärbaneförslag, som enligt utredningsmannens, järnvägsstyrelsens och Kungl. Maj:ts utsago har de bästa betingelserna och förmår åstadkomma det största och mesta ifråga om handelsutveckling, uteslutits, nämligen förslaget om Råsele—Mellanselbanan, ett förslag, som i tävlingen med konkurrentförslaget Hoting—Forsmo är i avseende på kostnaderna billigare att utföra, går fram i utmärkt terräng och har den utomordentliga förtjänsten, att stå i omedelbar förbindelse med en tidigare utbyggd statens bana från en fullgod hamn vid kusten, där staten redan nu är ägare till stora kajområden. Nu skulle härom vara mycket att säga, om man skulle gå i detalj, men vid det förhållandet, att utskottet ansett sig ej kunna ingå i prövning av de olika tvärbaneförslagen, saknar också jag anledning att för det närvarande ingå på en belysning av allt det, som enligt min mening talar för det förslag, som jag och min medmotionär i vår motion fört fram. Jag skall därför, i likhet med vad en del förespråkare för Hoting—Forsmo och Hällnäs—Lycksele-banoorna gjort, inskränka mig till att adressera mig till Kungl. Maj:t med uttalande av önskvärldheten av att när Kungl. Maj:t härnäst

Ang. fortsättande av inlandsbanan norr om Volgsjön m. m.
(Forts.)

Ang. fortsät-
tande av in-
landsbanan
norr om Volg-
sjön m. m.

(Forts.)

finner lämpligt att för riksdagen framlägga förslag till utbyggande av tvärbanan i Norrland och dessförinnan verkställa den utredning, som statsutskottet begärt, utredningen måtte bli mera förutsättningslös än vad den nu skedda utredningen kan sägas vara. Sker detta, så är det min vissa förhoppning och djärva tro, att det då icke skall bli så svårt för den tvärbana, som jag och min medmotionär gjort oss till målsmän för, att utstå den konkurrens, som den blir utsatt för. Ty säga vad man säga vill, har förslaget om utbyggande av en tvärbana från Råsele till Mellansel mycket stora förtjänster, och förtjänster, som konkurrentbanan Hoting—Forsmo icke kan åberopa sig på. Dessa och andra synpunkter ha vi i motionen tillåtit oss framhålla, därför att de helt och hållet uteslutits i den verkställda utredningen och i det förslag, som av Kungl. Maj:t förelagts riksdagen. Det bör vara ett berättigat krav, att, då riksdagen ställes inför utsikten att utöver den dyrbara föreslagna inlandsbanan en eller ett flertal tvärbanan skola byggas att alla kort skola läggas på bordet, så att riksdagen ifrån början får noggrann kännedom om följderna av det ena eller det andra tvärbane-förslagets antagande. Därmed menar jag, att Kungl. Maj:t bör låta riksdagen veta, vilken inverkan Hotingsbaneförslaget kan ha på exempelvis ifrågasatt kanalisering av det stora vattenflöde, som sträcker sig från norska gränsen ned till Strömsund, och varom Kungl. Maj:t har anbefallt utredning, och vidare i vilken ställning staten kommer genom utbyggande av Hotingsbanan till följd därav, att den möter privatbanan Sollefteå—Härnösand. Den beroende ställning som staten härigenom kommer uti och de avsevärda kostnader som genom eventuell inlösen bli en följd, böra komma under riksdagens omprövning, innan den bestämmer sig för Hotingsbanan, ty det kan, om så ej sker, hända, att man sedan får ångra sig. Detta har jag och min medmotionär ansett vara vår plikt att söka förekomma genom att fästa riksdagens uppmärksamhet på saken.

Nu har man från åtskilliga Norrlandsrepresentanters sida velat klandra mig och de andra motionärerna, därför att vi genom våra motioner så att säga förstört och tillintetgjort de ifrågasatta tvärbanebyggnaderna i Norrland. Ja, mina herrar, den förebräelsen tager jag ganska lugnt, ty jag och min medmotionär ha uti ifrågavarande avseende helt enkelt gjort vår plikt och något, som klandrarna själva helt säkert skulle ha gjort, om de befunnit sig i vår ställning. Jag undrar, hur det skulle ha låtit, och vilken ton här skulle ha sjungits, om exempelvis Kungl. Maj:t föreslagit Råsele—Mellanselbanans utbyggande och uteslutit Hotings- och Lyckselebanorna. Ja, då skulle måhända klagomålen lagts på helt annat sätt.

Jag skall, herr talman, nöja mig med det sagda och endast ytterligare nämna ett av de väsentligaste skälen för, att jag och min medmotionär bestämde oss för att gå fram motionsvägen. Vi kunde icke tänka oss möjligheten av, att riksdagen i dessa

ekonomiskt svåra tider så att säga på ett bräde skulle befinnas villig att besluta utgifter utöver 50 miljoner kronor för statsbanornas utbyggande i Norrland, och då vi förutsågo, att det icke kunde tänkas möjligheten att få allt, vad som Kungl. Maj:t i detta avseende ifrågasatt, gällde det för oss att söka utfinna en väg, på vilken man åt Norrland skulle kunna förvärva det mesta möjliga. Då hade vi förmånen att kunna ställa oss på den ståndpunkt, som utredningsmannen, aktuarien Norrman, och järnvägsstyrelsen liksom ock Kungl. Maj:t anvisat, därvid det enstämigt sagts, att, om man vill utbygga endast en tvärbana i Norrland så utpekas en bana Råsele—Mellansel såsom varande den förnämsta och den, som under alla förhållanden bör komma till utförande. Då vi sålunda för vår del icke kunde anse det vara möjligt att för närvarande få fram allt vad som här ifrågasatts var det en välkommen utväg att ställa sig på denna ståndpunkt och göra ett försök att till en början få fram en tvärbana, som, enligt vad utredningen givit vid handen, skulle kunna åstadkomma den allra största effekt och bli av storartad ekonomisk betydelse. Jag menar alltså, att, när vi ställt oss på en ståndpunkt, som blivit anvisad av utredningsmannen, järnvägsstyrelsen och Kungl. Maj:t, stå vi ganska säkert och böra icke träffas av de anmärkningar och de klagomål, som riktats mot oss.

Med detta skall jag sluta och icke göra något yrkande.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet v o n S y d o w: Herr talman! Det har från en del talare riktats bittra ord mot statsutskottet på grund av de avprutningar, som statsutskottet gjort i Kungl. Maj:ts förslag. Jag skall så långt ifrån instämma i detta klander, att jag tvärtom anser mig pliktig att till statsutskottet rikta ett tack för det i stort sett välvilliga sätt, varpå utskottet behandlat de högst betydande anslagskrav till utgifter för kapitalökning för statens järnvägar och vattenfallsverken, som här förelagts riksdagen. Givetvis fäster jag mig då först och främst vid statsutskottets ställning till frågan om inlandsbanan, som nu synes vara på väg att bli verklighet. Gärna skulle jag även ha sett, att vid denna riksdag kunnat åstadkommas ett principbeslut i frågan rörande tvärbanorna. Jag hade så mycket hellre sett detta, som jag ej har fullt den pessimistiska blick på den ekonomiska situationen, för vilken statsutskottets ärade vice ordförande gjort sig till tolk. Men utskottet har i allt fall ställt sig synnerligen välvilligt till själva tanken på tvärbanorna; frågan har säkerligen fallit högst betydligt framåt genom den motivering, som givits i statsutskottets utlåtande. För mig står det också tydligt att tvärbanorna utgöra en nödvändig länk i ett kommunikationssystem i övre Norrland. Och statsutskottet har ju också motiverat sitt avstyrkande i denna del huvudsakligen med hänsyn till bristen på tid att ägna problemet i denna del tillräckligt ingående prövning.

Jag skall därför icke nu ingå på detaljerna av denna del av saken, förvissad som jag är, att Kungl. Maj:t — vilken civilminister

Ang. fortsättande av inlandsbanan norr om Volgsjön m. m.
(Forts.)

Ang. fortsät-
tande av in-
landsbanan
norr om Volg-
sjön m. m.
(Forts.)

det än blir, som kan komma att föredraga ärendet — skall snarast möjligt ånyo framlägga detta förslag för riksdagen, givetvis då åtföljt av den finansplan, som statsutskottet önskar, och även med den kompletterande utredning i övrigt, som påkallas särskilt med hänsyn till de vid denna riksdag i ämnet väckta motionerna.

Inlandsbanan, huvudbanan, den är och förblir dock hörnpelaren i det kommunikationssystem, som skall giva övre Norrland den utveckling, varpå vi alla hoppas. Åsikterna om angelägenheten — för att icke säga nödvändigheten — av att detta storverk fortsättes och fullbordas, ha nu också allt mer och mer stadgats. Anledningen här till synes mig ligga ganska klar. De förnyade utredningar, som företagits, ha tydligen visat, att just de ekonomiska synpunkter, som tala för inlandsbanans fortsättande, ha den styrka, att de helt enkelt ej vidare kunna avvisas. Den vaknande insikten om möjligheten av, att ett jordbruk, ett huvudsakligen på boskapsskötsel anlagt jordbruk, kan bli bärkraftigt och utvecklingsmöjligt i dessa trakter, skogarnas starka värdestegring, huvudsakligen beroende på trämasseindustriens stora uppgång, den stora träkolshungern i järnverksdistrikten som synes kunna bli i avsevärd mån tillgodosedd från inlandsbanetrakten, Porjusfallets utbyggande, som öppnar utsikter för nya storindustrier uppe vid malmfälten eller i dessas närhet, och slutligen den unga elektrokemiska industriens storartade frammarsch, vilken ger löfte om utbyggande av nya stora vattenfall där uppe, allt detta är faktorer, som tala till förmån för inlandsbanebygget. *Övre Norrland, mina herrar, är icke längre ett de drömda framtidsmöjligheternas land, det är ett de ekonomiska verkligheternas land!*

Jag nämnde nyss att åsikterna om inlandsbanans betydelse stadgat sig. Från motståndarnas läger ljuder emellertid ännu herr Thorssons kraftiga stämman dock något mera ensam än vanligt, och jag inkasserar med synnerlig tillfredsställelse, att det gick en underström av resignation i hans anförande. Han sökte, liksom han gjort i sin motion göra gällande, att Inlandsbanan ur trafiksynpunkt egentligen icke har något existensberättigande. Den löper, säger han, ut i ödebygder och kan ej motiveras annat än med hänsyn till den strategiska betydelse, banan har. Ja det är sant att inlandsbanan har en stor strategisk betydelse men i övrigt kräver hans påstående högst väsentliga modifikationer, och jag skall tillåta mig att i korthet giva några skäl härför.

Ifrån Volgsjön, järnvägens nuvarande slutpunkt, till Storavan — jag lämnar nu därhän, om järnvägen skall gå till Kasker eller Avaviken, det spelar i detta sammanhang ingen roll — är en sträcka av 22 mil. Den bygd, järnvägen här genomlöper, är ingalunda någon ödebygd, den saknar ingalunda utvecklingsmöjligheter. Tvärtom, i dessa trakter, i Vilhelmina, Stensele, Sorsele och vissa delar av Arvidsjaurs socken, äro utsikterna för jordbrukets utveckling synnerligen lovande. Den, som i likhet med mig, genomfarit dessa trakter, blir därom livligt övertygad. Och herr Thorssons pessimism i detta fall är nog beroende på hans bristande kännedom om de lokala förhållandena. I dessa bygder ligga enligt gjorda beräkningar icke

mindre än omkring 150,000 hektar odlingsbar och odlingsvärd, till stor del synnerligen godartad jord, som väntar på odlarens plog. Det är just till dessa trakter, trakterna omkring och närmast öster om de lappländska storsjöarna — inlandsbanan stryker, som herrarna veta, förbi sydspetsarna av dessa lappländska storsjöar — det är dit man riktar blicken när man talar om övre Norrlands kolonisation på grund av de storartade utvecklingsmöjligheterna, de vidsträckta odlingsbara myrarna, som finnas här. Skall nu denna vackra kolonisationstanke bli något annat än en fras i partiprogrammen, då måste vi se till att först skaffa järnvägskommunikationer däruppe, se till att det skapas möjligheter att få billig tillförsel av gödningsämnen och jordbruksmaskiner och möjligheter till en lönande avsättning av jordbrukets produkter. *Järnvägen måste gå före kolonisten*, det är ett av erfarenheten bekräftat faktum.

När vi lämnat Storavan komma vi verkligen in på en trakt, där bosättningen är jämförelsevis ringa. Denna trakt, som sträcker sig upp till Lilla Luleälv vid Jokkmokk är dock ingalunda någon värdelös trakt, tvärtom, på grund av de vidsträckta och mycket värdefulla skogstillgångarna har den sitt högst betydande värde. Omkring Lilla Luleälv, där för övrigt stora vattenfall finnas, ligger Jokkmokks delvis ganska tätt befolkade socken, en socken, som även den har ganska vidsträckta utvecklingsmöjligheter på jordbrukets område. Sedan är man framme vid Porjus och Gällivare malmfält. Jag tror sålunda, att herr Thorssons bild ej motsvaras av de verkliga förhållandena.

Jag nämnde nyss något om skogstillgången. Det har förut under debatten talats utförligt därom, och jag skall därför icke länge uppehålla mig därvid. Jag vill dock erinra om, att norr om Vilhelmina skogarna övervägande äro statsegendom. Vetenskapsmän och andra kännare av trävaruförhållandena på världsmarknaden, av trävarumarknadens resurser och behov, voro redan före kriget fullständigt ense därom, att det var att motse en ständig stegring i priskurvan för trävaror, och kriget lär verka i ännu mer prisstegrande riktning. Vi ha däruppe i dessa trakter ett kapital, som, rätt värdat och tillvarataget, kommer att lämna svenska statsverket en mycket betydande avkastning. Men härför kräves, såsom av andra talare utvecklats, framför allt en intensiv skogsvård. Den norrländska skogsvårdskommittén har härutinnan angivit riktlinjerna. Det kräves en väsentligt forcerad skogsavverkning, för att den nödvändiga förnygringen av skogsbestånden skall komma till stånd. Skall det finnas ekonomiska möjligheter härtil, är det nödvändigt att draga en järnväg genom skogsdistriktens längdriktning. Med ett ord vi måste skapa inlandsbanan. Jag har låtit genom domänstyrelsen göra en utredning angående den sammanlagda massan kolvirke av torrskog och annat rensningsvirke av mindre värde, som efter inlandsbanans fullbordande från Volgsjön till Gällivare skulle kunna tillvaratagas från kronans skogar. Den visar, att vi ha att räkna med en virkesmängd, uppgående i fast mått till i runt tal 3,020,000 kubikmeter med ett värde i skogen av 5 1/2 miljon kronor. Av denna virkesmängd skulle kunna

Ang. fortsättande av inlandsbanan! norr om Volgsjön m. m.

(Forts.)

Ang. fortsät-
tande av in-
landsbanan
norr om Volg-
sjön m. m.
(Forts.)

tillverkas en kolkvantitet av omkring 1,225,000 läster motsvarande i värde å banvagn 18,375,000 kronor. Litet, men också mycket litet av detta virke skulle visserligen kunna tillgodogöras även utan inlandsbanan, enligt utredningen motsvarande i värde endast $\frac{1}{2}$ miljon kronor.

Ifrågavarande virkesmängd skulle kunna uttagas under loppet av tio år, men därmed är givetvis icke tillgången på sådant virke slut. I den mån timmeravverkningen fortsätter, tillkomma årligen ytterligare mängder av dylikt avfallsvirke, som sedan kan tillgodogöras för träkolstillverkning. Det är givet, att tillgodogörandet av detta avfallsvirke har sin stora betydelse för skogsvården, men av icke mindre betydelse är det för den för vårt land så utomordentligt viktiga järnhanteringen i bergslagsdistrikten. Där nere börjar man hysa mycket allvarliga farhågor rörande möjligheterna att tillgodose det ständigt växande behovet av träkol, och man avvaktar med synnerlig otålighet inlandsbanans fortsättande för att därigenom en del av detta träkolsbehov må kunna tillgodoses. Det är också givet, att inlandsbanan kan skapa möjligheter till en ny uppblomstring av tjärtillverkningen i dessa trakter, en industri som där har mycket gamla anor.

Nu menar herr Thorsson, att man skulle tillgodose detta trafikbehov endast genom anläggandet av tvärbanor. Redan av vad jag nu sagt torde omöjligheten härav kunna framgå. Jag tillåter mig dessutom erinra, att det här är fråga om ett område så stort som Skåne, Halland, Blekinge, Småland och Östergötland tillsammans. Dalgångarna ligga förresten så tätt bredvid varandra, att, om man skall tillgodose dessa trakters trafikbehov utan att samtidigt anlägga en längdbana, så måste det byggas ett stort antal tvärbanor, varav följer ökade kostnader både i avseende å anläggning och drift. För övrigt har herr Eriksson i Grängesberg tillräckligt uttalat sig om denna del av frågan.

Det skulle givetvis vara åtskilligt mera att säga om inlandsbanans betydelse ur rent ekonomiska synpunkter. Jag erinrar om den sammans betydelse för utbyggandet av en del av de stora vattenfallen där uppe; jag erinrar om dess betydelse såsom avlastare för en del av trafiken på den numera ytterst ansträngda norra stambanan. Men vad jag nu sagt kan måhända vara nog.

Jag skall emellertid be att få säga några ord även om sakens kulturella och rent humanitära sida. Ett studium av befolkningsstatistiken för Norrbottens och Västerbottens län ger anledning till åtskilliga reflexioner. Jag skall omnämna en. Folkökningen i dessa trakter är utomordentligt stark, beroende på att födelsefrekvensen är synnerligen stor. Nativitetsöverskottet från dessa trakter har sålunda under de senare åren varit ungefär dubbelt så stort som medeltalet för riket i dess helhet. Slutsatsen ligger ganska nära till hands. Däruppe lever ett kärnfriskt och livsdugligt släkte, ett folkmaterial som Sverige sannerligen har allt skäl att taga vara på. En personlig beröring med de människor, som leva sitt strävsamma och hårda liv i dessa trakter, jävar ej heller siffrornas vittnesbörd. Det är ett i stort sett arbetsamt och förnöjsamt folk, som ingenting högre önskar än

att få möjlighet att skapa sig en dräglig tillvaro i den bygd, som fött dem. Men de ekonomiska förhållandena ha, tvärtemot vad herr Thorsson yttrade, under de senare åren allt mer och mer försämrats. Existensvillkoren äro synnerligen hårda; det visar sig i en allt mer och mer växande utflyttning och en ständigt mera tryckande fattigvårdstunga. Befolkningen där uppe i dessa trakter längs den blivande inlandsbanan lever nu på hoppet om detta storverks fullbordan, som skall skapa bättre och ljusare levnadsmöjligheter. För min del är jag viss om, att andra kammaren icke skall gäcka dessa förhoppningar, när jag nu tillåter mig vädja till kammaren att bifalla statsutskottets förslag.

Ang. fortsättande av inlandsbanan norr om Volgsjön m. m.
(Forts.)

Herr Karlsson i Mo: Herr talman, mina herrar! Herr Thorsson har varnat för de stora utgifter, som skulle bli en följd utav antagandet av det nu föreliggande förslaget. Ungefär samma ord och samma varning uttalades i riksens ständer i slutet av 1840-talet, då den första stora järnvägsdebatten här i landet gick av stapeln, även då ifrån mycket inflytelserikt håll. Sedan dess har alltid samma varning gjort sig gällande, när det gällt nya järnvägsföretag i landet. Men det svarades den gången, att man icke finge låta sig avskräckas av kostnaderna. Kostnaden vore ett i landet nedlagt kapital, som, om det ej genast lämnade skördar av vinstgivande penningräntor, en gång skulle bära rika frukter i ökad uppodling, livad industri, lättad avsättning och kapitalomsättning med ökat välstånd, fördubblad befolkning och förmåga att hålla jämna steg med utlandet. Det blir vårt utsäde för kommande tider. På så sätt skola vi betala våra faders mödor och uppföringar för oss och sålunda infläta vår länk i den stora kärlekens kedja, som sammanbinder försvinnande och uppväxande släkten. Det var friherre Alströmer som så svarade. Hans svar har besannats, det har besannats under de årtionden som gått, och det kommer att besannas. Det bör därför enligt mitt förmenande få gälla som svar på den varning vi i dag hört uttalas av herr Thorsson, vilken varning går i samma riktning som den i en liknande stor fråga för ungefär 70 år tillbaka uttalade.

Herr Thorsson tycker, att det vore lämpligast att bygga inlandsbanan med värnskattemedel, men när inlandsbanan i alla fall i första rummet kommer att få en kolonisationsuppgift, tycker jag, att herr Thorsson med större fog kunde tillämpa sina metoder på en landsända, som ligger på något sydligare breddgrad än den, varom det nu är fråga.

Jag har, herr talman, intet yrkande.

Herr Rehn: Herr talman! Det var icke min avsikt att yttra mig i denna fråga och jag skall icke heller säga många ord. Jag är delvis mycket belåten med det förslag, som statsutskottet här framlagt. Givetvis skulle jag ha känt mig i ännu

Ang. fortsät-
tande av in-
landsbanan
norr om Volg-
sjön m. m.

(Forts.)

högre grad belåten om Kungl. Maj:ts förslag i vad det avser tvärbanorna och bibanorna också vunnit utskottets gillande.

Jag vill emellertid betyga statsutskottet min uppriktiga och varma tacksamhet för den välvilja som utskottet har visat i fråga om inlandsbaneförslaget. Vad som egentligen uppkallade mig var ett yttrande av herr Olofsson i Digernäs, som jag vill försöka med några ord tillrättalägga. Särskilt vill jag då bemöta det han yttrade angående den lilla bibanan Umeå—Holmsund. Han ville göra gällande att Umeå stad skulle ha lurat riksdagen, som han uttryckte sig, då den beslöt den här ändstationen nere vid Storsandskär. Det är ett fullständigt misstag enligt min uppfattning. Umeå stad hade icke åtagit sig den reglering och upprensning av farleden till havet, varom det var fråga. Det finnes intet åtagande från stadens sida i detta avseende. Visserligen var det någon slags förutsättning för riksdagen att farleden skulle upprensas då den beslöt stationens förläggande till Storsandskär, men det var inte på grund av något åtagande från Umeå stad. Tanken att staden skulle låta upprensa farleden hade nog varit uppe långt innan järnvägsfrågan blev aktuell. Och det är att märka, att det var inte Umeå stad som uppgjorde kostnadsberäkningarna för upprensningen utan det var statens eget ämbetsverk, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Kostnaderna beräknades då till 500,000 kronor. Hade det stannat vid denna kostnad så är jag säker om att Umeå stad fullbordat detta rensningsarbete. Men vid en senare undersökning som verkställdes av den nuvarande chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen visade det sig att kostnadsförslaget kom upp till jag tror det var något över 2 miljoner kronor. Och det var väl inte underligt om staden inför en så häpnadsväckande stor utgift ansåg sig icke kunna fullborda vad den annars tänkt göra, i synnerhet då den icke gjort något åtagande gent emot staten. Det är därför icke riktigt att man skall försöka bibringa riksdagen den uppfattningen att Umeå stad skulle ha lurat staten i detta avseende. Och jag tror, att om herr Olofsson i Digernäs närmare läser igenom handlingarna så skall han kunna övertyga sig själv om att han i sitt resonemang är inne på en alldeles oriktig väg. Men det framskyntade i hans anförande vad som är den ömma punkten då det gäller hans aggressiva hållning gentemot Umeå stad och Västerbottens intressen. Och det är onekligen den gamla historien om ett regementes förflyttning från Östersund till Umeå. Det är ett ordspråk som säger att tiden läker alla sår. Det är inte utan att jag börjar tvivla på riktigheten av den satsen. En så lång tid som nu förflutit sedan Norrlands dragonregemente förflyttades från Östersund till Umeå skulle annars ha varit tillräcklig för att läka de till synes djupa sår, som denna regementsförflyttning förorsakat min vän herr Olofsson i Digernäs.

Jag skall ännu en gång uttala min tacksamhet mot statsutskottet för den välvilja med vilken det behandlat detta för-

slag. Och jag vill på samma gång understryka den varma väd-
 jan, som förut blivit framställd till herr statsrådet och chefen för
 civildepartementet att snarast möjligt komma igen med försla-
 get om tvärbanor och bibanor, och jag tror det vore lyckligast
 om det komme igen huvudsakligen i det skick det nu förelagts
 riksdagen.

Ang. fortsät-
 tande av in-
 landsbanan
 norr om Volg-
 sjön m. m.
 (Forts.)

Jag är fullt ense med herr Eriksson i Grängesberg därom,
 att norrlänningarna borde försöka underordna de rena ortssyn-
 punkterna under det mera allmänna intresset nämligen att få
 järnvägar byggda i Norrland. Dessa ortssynpunkter kan man
 ju ha litet var men jag tycker vi borde vara ense om att försöka
 underordna dem för att vi därigenom skola få fram de stora
norrländska gemensamma intressena. Även vi i Västerbotten
 ha våra särmeningar angående de bästa och lyckligaste tvärba-
 nesträckningarna. Men vi överenskommo när detta förslag fram-
 lades, att vi skulle nöja oss med detsamma, ehuru som var man
 ser, vi icke fått våra önskningsar så i allt tillgodosedda, särskilt
 med avseende på den tvärbana, som skulle ansluta sig till inlands-
 banan vid Stensele. Men i alla fall tror jag att det är bättre
 att vi försöka taga vad vi kunna få och icke genom inbördes strid
 fördärva hela saken.

Herr talman! Jag har intet yrkande att göra.

Härmed var överläggningen slutad. Herr talmannen fram-
 ställde först propositioner i fråga om mom. a), b) och c) under av-
 delning I) av utskottets hemställan, nämligen dels på bifall till ut-
 skottets hemställan i nämnda delar, dels ock på avslag därå; och
 blev utskottets hemställan i berörda delar av kammaren bifallen.

Härefter blevo efter av herr talmannen givna särskilda pro-
 positioner återstående delar av utskottets i förevarande punkt gjor-
 da hemställan jämväl av kammaren bifallna.

Efter nu skedd föredragning av *punkten 2:o*), angående anslag
 till fortsättning av statsbanan Sveg—Brunflo, begärdes ordet av

Ang. stats-
 banebyggnaden
 Sveg—Brunflo.

Herr Edbohm, som yttrade: Herr talman! Innan denna sak av-
 göres vill jag, då jag är mycket intresserad av densamma, tillåta mig
 säga några ord. Det är ju så, att när staten bygger nya kommunika-
 tionsleder, så vilja ju de, som närmast beröras av desamma, få dem för-
 lagda så, att på samma gång de tjäna statsintresset de även tjäna deras
 egna intressen. Så är även nu förhållandet med avseende på ban-
 delen Sveg—Brunflo. Det är visserligen sant, att riksdagen här har
 överlåtit åt Kungl. Maj:t att slutligen bestämma de orter, där järn-
 vägen skall gå fram. Men det är alldeles klart, att även ortsbefolk-
 ningen här vill ha ett ord med i laget. Vi ha också genom tidnings-
 pressen sett, hurusom Kungl. Maj:ts regering under denna vinter
 uppvaktats av deputationer från de närmaste landsdelarna; och dessa
 ha då fäst sig särskilt vid tvenne sträckningar av denna Sveg—

Ang. stats-
banebyggnaden
Sveg—Brunflo.
(Forts.)

Brunflo bana. Å ena sidan har förordats den s. k. Enskälalinen, å den andra den s. k. Hogdalslinjen. Jag vill taga tillfället i akt och uttala min mening angående dessa sträckningar till den kraft och verkan det hava kan.

Genom personliga iakttagelser har jag kommit till den ståndpunkten att den s. k. Hogdalslinjen är att föredraga framför Enskälalinen. När jag gör detta, vill jag motivera det med en synpunkt, som icke kommit till synes åtminstone i någon större utsträckning i de inlagor, som kommit Kungl. Maj:t tillhanda. Vi ha här i debatten hört, att det är nödvändigt, därest inlandsbanan skall kunna lämna det utbyte, som man har rätt att fordra av densamma, att det bygges tvärbanor, som förbinda densamma med norra stambanan och förkortar vägen till havet. Den bansträcka, som vi nu gå att bevilja medel till, får på en sträcka av trettio mil ingen tvärbana. Den naturliga följderna måste då bli att en tvärbana får lov att byggas, och det torde också endast vara en tidsfråga, när en tvärbana måste byggas från Ljusdal till någon lämplig anknytningspunkt på denna sträcka, som det här är fråga om, nämligen på bandelen Brunflo—Sveg. Jag vill inom parentes säga, att denna tvärbana är av så stor betydelse för staten, att den förtjänar bringas i benägen hägkomst och att en utredning angående den tvärbanan snart bör komma till stånd. Nå, frågar någon, vad har denna sträcka att göra med den nu avhandlade bansträckan. Jo, om sträckan Sveg—Brunflo drages över Ytterhogdal, kommer den omtalade tvärbanan att förkortas med omkring två mil och anläggningskostnaden för densamma kommer kanske att nedbringas omkring 2 miljoner.

Nu har jag sett, att en del av de uppvaktande har gjort gällande, att detta är ett rent härjedalsintresse, och att vi, som bo utanför Härjedalens gränser, icke skola försöka influera på denna banas sträckning. Men det bör på samma gång vara ett statsintresse, och när det så går att förena de båda intressena, såsom här är fallet, så bör man göra det. Och jag vill också säga, att Härjedalens järnvägsfråga kan aldrig sägas vara löst, förrän man får en tvärbana, som lämnar den kortaste vägen till havet. För närvarande har t. ex. Sveg en väglängd av 33 mil till havet och får så även, när bandelen Sveg—Brunflo blir färdig. Men genom en bana från Ljusdal med anknytning t. ex. i Ytterhogdal skulle denna väglängd för härjedalsborna komma att inskränkas till mellan 18 och 19 mil.

Jag har därför, herr talman, känt mig pliktig att använda tillfället till att framföra denna synpunkt. Och jag vill vördsamt hemställa till regeringen, att den måtte taga denna synpunkt under det övervägande och skänka den den nödiga uppmärksamhet, som den är värd. Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Vidare anfördes ej. Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 3:o).

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Härefter föredrogs *punkten 4:o*), angående anslag för anläggning av dubbelspår mellan Aneby och Sandsjö; och anförde därvid

*Ang. dubbel-
spår mellan
Aneby och
Sandsjö.*

Herr Johansson i Huskvarna: Herr talman, mina herrar! I sammanhang med denna fråga har undertecknad m. fl. avlämnat en motion, i vilken vi hemställa om utredning i och för åstadkommande av en statsbana Mjölby—Jönköping eller eventuellt Sommen—Tranås—Jönköping. I denna fråga har utskottet icke gjort något direkt uttalande utan endast inskränkt sig till att yrka avslag på vår motion. Men utskottet har på samma gång icke ställt sig absolut avvisande gent emot vårt förslag, vilket är en tillfredsställelse för oss såsom motionärer. Att nu icke utskottet kunnat ägna frågan närmare granskning, är ingenting att säga om, då tiden för närvarande är sådan, att det inte gives tillfälle att närmare granska en så stor fråga som detta är. Jag vill endast taga detta tillfälle i akt och uttala den förhoppningen, att, då goda skäl tala därför, denna fråga måtte komma att vid ett senare tillfälle, då det är lämpligare och lägligare tid, än den nuvarande, av riksdagen behandlas, och att statsutskottet då skall befinnas villigt att på ett mera ingående sätt granska frågan. Och jag hoppas, att man då skall komma till insikt om att goda skäl tala för att denna fråga bör lösas i den riktningen som vi föreslagit. Jag har endast velat i detta sammanhang uttala den förhoppningen, att vi vid ett senare tillfälle skola komma till bättre resultat i denna fråga.

Herr Räf instämde häruti.

Vidare yttrades ej. Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 5:o).

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Sedan *punkten 6:o*), angående anslag till anläggning av torvpulverfabrik för statens järnvägar, härpå föredragits, anförde

*Ang. anlägg-
ning av torv-
pulverfabrik
för statens
järnvägar.*

Herr Schotte: Herr talman! Jag har ingenting att invända emot själva den sak, som här föreligger, ej heller emot den kungl. propositionen eller statsutskottets utlåtande. Den föreslagna åtgärden kan vara välbetänkt såsom ett rön och torde för resten nästan vara den enda, som järnvägsstyrelsen för närvarande är med om. Och dessutom — det ifrågasatta beloppet är också relativt ringa. Därjämte är det förhållandet mellan torvens och stenkolens inbördes värde, varpå företaget grundas, skäligt.

Men jag har velat yttra ett par ord för att få framhålla, att det här ifrågasatt beslutet icke får anses innebära, att riksdagen därigenom binder sig till att fortsätta med anläggningar av torvpulverfabriker. Och jag vågar förvänta, att vederbörande

Ang. anläggning av torvpulverfabrik för statens järnvägar.

(Forts.)

myndigheter icke skola förnämt se ned på de övriga lösningar med avseende på torvens användning som lokomotivbränsle, som äro under bearbetning och som torde kunna förväntas giva möjligheter till användande av torven i mindre förädlad form. Det är tydligen först under sedare tid, som nöden har drivit statsmakterna att taga tillräcklig hänsyn till torvbränslet. Men man har nu uppmärksammat hela denna torvfråga, och jag hoppas att statsmakterna skola i framtiden alltjämt så göra. Ej minst behöva de strävanden, som gå ut på att kunna i mera oförädlad form använda torv som lokomotivbränsle, uppmuntran, äro stora ekonomiska besparingar möjliga i förhållande till de mera förädlade torvprodukternas användande. Jag har intet annat yrkande än bifall till utskottets förslag.

Vidare yttrades ej. Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 7:o).

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Ang. utbyggnad av Porjus kraftstation.

Punkten 8:o), angående anslag för utbyggnad av Porjus kraftstation.

Uti en till riksdagen den 31 mars 1916 avlåten, till statsutskottet hänvisad proposition, nr 165, hade Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen, bland annat, att för utförande ev en andra utbyggnad av kraftstationen vid Porjus bevilja ett anslag av 1,700,000 kronor samt därav för år 1917 anvisa ett belopp av 1,500,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att av tillgängliga medel under år 1916 utanordna 500,000 kronor.

Utskottet hemställde, att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande proposition måtte för fullbordande av första utbyggnaden av kraftstationen vid Porjus bevilja ett anslag av 775,000 kronor samt därav för år 1917 anvisa ett belopp av 625,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att av tillgängliga medel under år 1916 utanordna 150,000 kronor.

Vid punkten var emellertid fogad reservation av herrar *Thorsson* och *Olofsson* i Digernäs, vilka ansett, att utskottet bort hemställa, att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande proposition måtte för fullbordande av första utbyggnaden av kraftstationen vid Porjus samt påbörjande av en andra utbyggnad av samma kraftstation bevilja ett anslag av 1,025,000 kronor samt därav för år 1917 anvisa ett belopp av 875,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att av tillgängliga medel under år 1916 utanordna 300,000 kronor.

Punkten föredrogs, varefter

Herr Olofsson i Digernäs yttrade: Herr talman, mina herrar! Som herrarna se ha herr Thorsson och jag fogat en reservation vid denna punkt, och jag ber med anledning därav få säga några ord.

*Ang. utbyggnad av Porjus kraftstation.
(Forts.)*

Förhållandet är ju det, att när kammaren nu avslagit Kungl. Maj:ts förslag om inlandsbanans elektrifiering från Kiruna till Svartön, så komma en hel del arbetare däruppe vid Porjus att mista sitt arbete. Det kommer att bli en mycket stor reducering, så att det antal av 280 arbetare, som nu äro sysselsatta där, minskas till 40 arbetare. Herr Thorsson och jag ha haft den meningen, att man borde icke gå så häftigt tillväga, när man kan undvika att reducera arbetsstyrkan där uppe så mycket, utan att man borde kunna behålla en något större arbetsstyrka än dessa 40 arbetare. Man borde kunna bibehålla 60 arbetare till, således tillsammans 100, om man fortsätter att göra de förarbeten, som måste ske, därest banan skall elektrifieras till Svartön. Nu är det ju blott ett trefas-aggregat, som skulle införas för industriellt ändamål, och i så fall skulle det icke behöva göras några utsprängningar och vidare förarbeten, som måste komma i fråga, därest banan skall elektrifieras. Då tycker jag och många med mig, att i dessa tider, då det råder arbetslöshet på flera områden och staten på andra områden verkligen gör ansträngningar för att skaffa arbetare sysselsättning, så bör man åtminstone också här gå samma väg. Förhållandet är ju, att när t. ex. Porjus' utbyggnad skulle ske, då samlades folk från alla kanter där uppe i Norrland. Jag vill inom parentes säga, att det inte är någon utsikt att få folk från södra Sverige dit upp, just för de klimatiska förhållandenas skull, utan det folk, man skall kunna lita till för arbetets utförande där uppe, blir norrbottningar och finnar och varjehanda folk, som samlas ihop av olika kvaliteter, höll jag på att säga. Det blir en samling av mycket dåligt folk till en hel del. Så skedde, när Porjus utbyggdes. Och det måste från arbetsledarehåll där i stor utsträckning sökas handräckning från Konungens befallningshavande för att få upp polis och militär att hålla ordning under arbetets gång. Jag menar, att det kan bli detsamma återigen, om man icke bibehåller så mycket som möjligt av den arbetsstyrka, som finnes kvar, d. v. s. om man går tillväga som statsutskottet här föreslagit. Det har redan gjorts en utgallring av det folk, som varit där, och det blir en ytterligare utgallring, även om man går med på vår reservation, en reducering från 280 till 100 personer. Men det blir ungefär 60 personer mer, som få stanna kvar, och de komma väl att utgöra en elitstyrka av den arbetspersonal, som finnes där. Denna elitstyrka, som varit där i flera år, har sina familjer och måhända sina egna bostäder. Och nu skulle man säga till dem: nu få ni gå, nu finns det intet arbete för er. Jag tycker, att staten bör föregå med gott exempel, och då bör enligt min mening staten se till, att så många som möjligt av denna

Ang. utbyggnad av Porjus kraftstation.

(Forts.)

elitkår få stanna kvar. Det kan som sagt ske genom bifall till den reservation, som herr Thorsson och jag bifogat här.

Nu säga visserligen motståndarna till reservationen, att det kostar åtskilligt med pengar och att det blir ränteförlust på dessa pengar, om man nu skall fortsätta dessa arbeten. Ja, det kan bli ränteförlust på ett år. Men ingen tror väl annat än att denna elektrifiering kommer till stånd. Det blir uppskov på ett år och om det blir ännu längre uppskov, det beror ju på kriget och mångahanda saker. Men även om det blir uppskov, så skall väl ändå detta arbete utföras. Därom torde väl icke råda några delade meningar, utan att det måste ske, om man skall utbygga och elektrifiera banan. Och då vore det en gård av rättvisa emot den elitkår av arbetare, som nu finnes kvar där uppe, om därav bibehölles ytterligare 60 man.

Ja, jag skall icke vidare utveckla detta, utan ber nu att få yrka bifall till vår reservation.

Härpå anförde

Herr Lübeck: Herr talman, mina herrar! Det är, som herr Olofsson i Digernäs framhöll, ett 60-tal av dessa 280 arbetare, som finnas däruppe, vilka genom påbörjande av en större utbyggnad skulle beredas arbete. Men man får då i första hand taga hänsyn därtill, att dessa arbetare äro sådana, som till följd av sitt yrkes natur äro vana att flytta från den ena arbetsplatsen till den andra, och man får därför icke taga alltför stor hänsyn till att bereda dem arbete just på den plats, där de haft arbete de sista åren. Emellertid finner jag det mycket önskligt, att de kunna få arbete i närheten av denna arbetsplats. Men jag hyser den förhoppningen, att sedan riksdagen nyss uttalat sig för påbörjande av inlandsbanans fortsättande även norrifrån, från Porjus ned åt Jokkmokk, dessa arbetare skola finna arbete på denna bandel, tills den fortsatta utbyggnaden av Porjus' kraftstation kommer till stånd. I det avseendet hyser jag verkligen samma uppfattning som den siste ärade talaren, att denna utbyggnad är en tidsfråga, som ligger nära inpå oss. Det är ju icke så, som man kanske på grund av herr Thorssons yttrande nyss i en annan fråga kunde tro, att elektrifieringen av sträckan från Kiruna och ned till Luleå är någonting, som man har att anse höra till en avlägsen framtid, utan det är någonting, som vi alla hoppas skall komma till stånd snart nog. Och i samband därmed kommer givetvis utbyggandet av Porjus att fortsättas.

På de skäl, som jag nu angivit, ber jag att få yrka bifall till statsutskottets förslag i denna punkt.

Herr Thorsson: Herr talman, jag skulle ju gott kunna med den motivering, som den siste talaren gav för sitt yrkande, utan vidare yttrande i ämnet yrka bifall till vår reservation, ty jag kan icke finna annat än att han talade till förmån för bibe-

hållandet av arbetsstyrkan där uppe, då han trodde, att inom den närmaste tiden järnvägens elektrifiering skall komma till stånd. Blir nu detta förhållandet, då förefaller det mig, att det är att sila mygg och svälja kameler att avlägsna ett så stort antal dugliga och skickliga arbetare, utbildade för vissa specialiteter, som här ifrågasättes, avlägsna dem till så stort antal, att man vid en utbyggnad skulle behöva anlita nyanskaffning av arbetskrafter. Det är visserligen sant, att genom det beslut, som andra kammaren för en stund sedan fattade, det ställes i utsikt för en del av dessa arbetare att erhålla arbete vid den tilltänkta banbyggnaden från Porjus och ned mot Jokkmokk. Men för min egen del känner jag icke till, huruvida vid de planerings- och jordarbeten, som där skola sättas i gång, lämpligen kunna anställas de arbetare, som varit sysselsatta vid Porjus med stensprängningsarbete. Jag känner inte heller till, i vilken omfattning man kan till de nya järnvägsbyggena överflytta dessa arbetare för att sysselsätta dem i sina respektive yrken, men så mycket säger mig mitt förstånd, att om man ställer dessa här begärda 250,000 kronor till Kungl. Maj:ts förfogande och vattenfallsstyrelsen får förvalta dem, skall det bliva större möjlighet för denna styrelse att använda den behövliga arbetsstyrkan vid Porjus.

Det är icke så, som man skulle kunna tro, att arbete är i så övervägande grad tillgängligt däruppe. Den reduktion i malm-brytningen, som av helt naturliga skäl framkallats genom minskningen i sjötrafiken, inverkar naturligtvis i sin mån, så att tillgången på arbete kan bliva ganska liten. Det vill då förefalla mig, att om andra kammaren anser sig kunna pålägga statsverket en utgift på i runt tal 30 miljoner kronor till inlandsbanan, som visserligen skola lånas upp, men i alla fall under de närmaste åren indragas i budgeten, så bör riksdagen icke tveka att bevilja ett belopp på 250,000 kronor att ställas till vattenfallsstyrelsens förfogande för utbyggnad av Porjus' kraftstation, vadan jag, herr talman, på det varmaste vill yrka bifall till reservationen.

Herr Ekman: Då statsutskottet hemställt, att elektrifieringen av linjen Kiruna—Svartön icke nu skall genomföras, har detta skett uteslutande av ekonomiska skäl. Man har ansett det vara nödvändigt att på någon eller några punkter här göra besparingar i de av Kungl. Maj:t äskade anslagen, men man har också tagit särskild hänsyn till de nu synnerligen höga materialprisen och ansett det vara klokt att söka avvakta en tidpunkt för genomförandet av denna elektrifiering, då arbetet skulle kunna på grund av sänkta materialpriser utföras för mindre kostnader. När riksdagen fattat sitt beslut i denna fråga i överensstämmelse med statsutskottets förslag, synes det mig vara en konsekvens av detta, att man nu följer statsutskottets förslag också här, ty här är möjlighet att bespara ett belopp, om ock icke så synner-

*Ang. utbyggnad av Porjus kraftstation.
(Forts.)*

Ang. utbyggnad av Porjus kraftstation.
(Forts.)

ligen stort. Varje belopp, som kan inbesparas, är dock nu nödvändigt att spara, och denna utbyggnad är för närvarande efter det fattade beslutet i fråga om elektrifiering av linjen Kiruna—Svartön icke av behovet påkallad. Det är givet, att vid utbyggandet av ett så betydande verk som Porjus samlas där en mycket stor arbetarestyrka. Lika givet är, att när detta verk blir så gott som fullständigt utbyggt, nödgas man låta denna arbetsstyrka återvända därifrån. Den ojämförligt största delen av arbetsstyrkan måste under alla omständigheter nu söka sig andra arbetstillfällen. Enligt de uppgifter, som av statsutskottet inhämtats, finnes för närvarande ofantligt gott om arbetstillfällen här i Sverige. Det är således en i detta avseende lycklig tidpunkt, under vilken denna stora arbetarestam nu måste skingras. Det är endast ett 60-tal av alla dessa arbetare, som skulle kunna få stanna kvar för att utföra det arbete, som här är ifrågasatt, och jag kan då icke finna, att det är skäl att nu för att behålla denna relativt lilla del av arbetarestammen göra ett offer av detta belopp. Förr eller senare kommer i alla fall den tidpunkt, då icke heller dessa arbetare kunna sysselsättas vid Porjus, och jag vet icke, om man kan hoppas, att det då skall vara lika gynnsamma tillfällen för dem att få anställning på andra håll, som nu finnas.

Slutligen nödgas jag ånyo peka på de stora arbeten, som till följd av riksdagens i dag fattade beslut komma att igångsättas i närheten av Porjus och varigenom det för närvarande blir lättare att få arbete i trakten, än vad det kanske kommer att bli en gång i framtiden.

Jag anhåller, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Olofsson i Digernäs: Jag vill blott, i anledning av vad utskottets vice ordförande nyss yttrade, säga, att det redan beslutade anslaget är beviljat för år 1917, och således kan därav icke användas några pengar för banbygget före år 1917. Där emot är det nu ifrågavarande anslaget både enligt utskottsmajoritetens och enligt reservanternas mening avsett att till en del kunna utgå redan under år 1916, enligt utskottets förslag 150,000 kronor och enligt vår reservation 300,000 kronor. Det är sålunda en väsentlig skillnad. Redan under innevarande sommar kunna arbetarna få stanna kvar och få arbete, men skola de vänta, till dess banbyggnaden börjar, dröjer det ett helt år och då måste de begiva sig därifrån.

Utskottets vice ordförande sade, att det gällde blott 60 arbetare. Ja, men jag tycker, att det är så mycket värre, när det är endast 40 arbetare, som skulle få stanna kvar, i stället för att det enligt reservanternas förslag skulle bli 100. Man borde resonera tvärtom och säga, att man bör se till, att dessa 60 arbetare få stanna kvar. Det skulle bli en förfärlig reduktion av den trupp på 280 man, som nu finnes där, att minska den till

40 man. Jag tycker, att man åtminstone kunde stanna vid 100. *Ang. utbygg-*
 Från vilken synpunkt man än ser saken, så är det en rätt- *nad av Poryus*
 vis och god gärning mot arbetarna, och det är ju dem, man vill *kraftstation.*
 försöka giva arbete. På onsdagen kommer troligen en annan *(Forts.)*
 fråga före till behandling. Man har motionerat om 20 miljoner
 kronor, som skulle användas för att nedbringa levnadskostnaderna
 här i landet för de mest betungade. Jag är icke med på detta
 förslag, ty jag tycker, att staten bör först se till att skaffa folk
 arbete men icke direkt offra pengar på sätt, som i nämnda mo-
 tion föreslagits.

Jag ber att fortfarande få yrka bifall till reservationen.

Sedan överläggningen härmed förklarats avslutad, gav herr tal-
 mannen propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels
 ock på bifall till den vid punkten avgivna reservationen; och fann
 herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja
 besvarad. Då votering emellertid begärdes av herr Thorsson, blev
 nu uppsatt, justerad och anslagen en så lydande omröstningspro-
 position:

Den, som vill, att kammaran bifaller statsutskottets hemställan
 i punkten 8) av utskottets förevarande utlåtande nr 118, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaran bifallit den vid punkten avgivna
 reservationen.

Voteringen utvisade 93 ja mot 69 nej, vadan kammaran bifal-
 lit utskottets hemställan.

Punkten 9:o).

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 10:o).

Lades till handlingarna.

§ 4.

Vidare föredrogs statsutskottets utlåtande, nr 119, i anledning
 av Kungl. Maj:ts proposition angående ifrågasatt överenskommelse
 mellan Kungl. Maj:t och kronan, å ena, samt Västergötland—Göte-
 borgs järnvägsaktiebolag, å andra sidan, angående vissa förutsätt-

*I fråga om
 inlösen av
 järnvägen
 Torved—
 Gullspång
 m. m.*

*I fråga om
inlösen av
järnvägen
Torved—
Gullspång
m. m.*

(Forts.)

ningar för eventuell framtida inlösen för svenska statsverkets räkning av bolagets järnväg mellan Torved och Gullspång m. m. jämte i ämnet väckta motioner. Därvid yttrade

Herr Schotte: Herr talman! I detta ärende är det närmast fråga om ett anslag, som kan ha betydelse för en viss eventuell sträckning av banan från Kristinehamn till södra stambanan för fortsättningen således av Mora—Vänerns järnväg. Men genom de motioner, som här äro väckta, är det också tydligt att själva frågan om sträckningen av denna järnväg redan nu i viss mån kommit upp, och att det bör vara tillfälle att här framföra några synpunkter med avseende på denna sträckning, synpunkter, som skilja sig avsevärt från dem, som fått sitt uttryck i de motioner, som äro väckta i anledning av förevarande kungl. proposition. Man har i dessa motioner framför allt förordat att ifrågavarande bana drages så långt västerut som möjligt och att således anknytningen till stambanan blir så långt söder- och västerut, som förhållandena kunna medgiva. För min del skall jag be att få säga några ord med avseende å en annan sträckning, som skulle i hög grad tillgodose vissa ortsintressen och som jag hoppas också måtte komma under prövning, när man skall närmare planera fortsättningen av banans sträckning från Kristinehamn. Det är framför allt för att framställa en bön från dessa trakter, särskilt från Södra Råda socken, som jag här vill något sysselsätta mig med en sträckning av denna bana genom sistnämnda socken.

Om kammararens ledamöter taga del av den karta, som är bifogad den kungl. propositionen, så torde herrarna finna, att med hel röd linje är betecknad den sträckning, som man närmast tänkt sig. Den går så mycket som möjligt utefter Vänern, och den beräknade anknytningspunkten till stambanan är vid Töreboda. Det är emellertid otvivelaktigt så, att det är vissa fördelar förenade med att söka draga ifrågavarande linje genom Södra Råda socken och få en anknytning till stambanan vid Älgårås station. Det är åtminstone för ortens behov av stort intresse och synnerlig betydelse. Om man drager banan från Kristinehamn över Värmlands Säby och genom Södra Råda socken fram till Älgårås station, så möter man mellan Värmlands Säby och Södra Råda en backig och oländig terräng, men denna olägenhet kan undvikas, om järnvägen förlägges i en dalgång vid gårdarna Stockhaget, Kronkärr och Linhult, och, såvitt man kan döma genom en okulär besiktning — jag känner ganska väl till dessa trakter — torde det vara möjligt att få fram järnvägen där. Denna sträckning av järnvägen påkallar visserligen en större bro över Var-sundet, men detta sund är, såvitt jag tror, icke mer än 6 å 8 fot djupt utom i själva fåran från Skagern till Gullspångsälven.

Trafiken och banans bärighet bliva säkerligen fördelaktigare, om man drager banan östligare. Därigenom skulle skogsprodukterna från sjön Skagern, som nu köras efter häst eller flottas ned till Gullspång, komma järnvägen till godo, och vidare kunde, om man så framdeles ville, banan med fördel fortsättas från Älgårås till Karlsborg genom den stora Udenäs socken, som helt och hållet saknar järnväg. Här-

igenom skulle man också vinna en viktig förbindelseled med Karlsborg, som det icke saknar betydelse att söka åstadkomma. Förutom att man vinner en kortare väg till stambanan, om man tager Älgarås station till anknytningspunkt i stället för Töreboda, så kommer banan i förra fallet att gå genom mera bebyggda trakter med rikare naturtillgångar. Den andra sträckningen av banan, som man nu närmast tänker på, skulle gå fram, där järnväg förut finnes mellan Värmlands Säby och Gullspång, och dessutom komma att gå över mycket stora och djupa sund, där botten mest består av flytlera och där kostnaderna för att få ett fast underlag säkerligen bliva ganska betydande. Skulle det därtill komma att byggas en Sveakanal, så behöves en bro över Vätern vid Ärås, och dessutom kan det nog icke undvikas att bygga en bro vid Töreboda över Göta kanal. Det blir säkerligen också mindre fraktgoods, om banan går för nära Vätern, i synnerhet som skogsprodukterna fraktas sjöledes; och persontrafiken blir också säkerligen större om banan får nämnda östliga riktning.

Södra Råda socken behöver framför allt en järnväg. Det är en gammal bygd med gott jordbruk, som haft stora svårigheter på grund av att genom vattenkraftanläggningen vid Gullspång, översvämningar tillfogas en god del av jorden. I Södra Råda socken finnas två större torvmossar och två inmutade och bearbetade gruvor, som måst nedläggas i brist på kommunikationer. I Hova socken, som banan ju också med den nämnda sträckningen skulle beröra, finnas, enligt vad som uppgives, avsevärda svartgranitsfyndigheter, som ligga obearbetade.

Jag hoppas alltså, att även den av mig ifrågasatta sträckningen måtte bliva prövad i samband med den undersökning, som kommer att ske i fråga om den lämpligaste sträckningen av förbindelsebanan mellan Kristinehamn och stambanan.

Jag har i själva saken, då det är fråga om ett obetydligt belopp, icke någon erinran att göra och vill icke motsätta mig statsutskottets förslag.

Häruti instämde herr *Berg* i Munkfors.

Herr von *Hofsten*: Herr talman, mina herrar! Utskottet har icke funnit lämpligt att bifalla den av mig och herr Bengtsson i Kullen väckta motionen, vari vi anhållit, att Kungl. Maj:t ville i samband med beviljande av ifrågavarande anslag »låta verkställa en allsidig undersökning och utredning angående lämpligaste och ändamålsenligaste sträckningen av inlandsbanan söderut genom Skaraborgs län samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill en sådan utredning kan föranleda».

Utskottet har däremot så tillvida ställt sig välvilligt mot det av oss framlagda förslaget, att utskottet uttalat »den förvisningen, att Kungl. Maj:t ej lär underlåta, att, när förhållandena så påfordra, föranstalta om en fullständig utredning av det omhandlade spörsmålet, samt — då behovet av förbindelseleden ifråga ej längre låter sig avvisa — för riksdagen framlägga erforderligt förslag».

*I fråga om
inlösen av
järnvägen
Torved—
Gullspång
m. m.
(Forts.)*

I fråga om
inlösen av
järnvägen
Torved—
Gullspång
m. m.
(Forts.)

Vi äro tacksamma för detta utskottets uttalande och tillåta oss för vår del giva uttryck åt den förhoppningen, att så må ske.

Herr talman! Jag har intet yrkande.

Herr Welin: Herr talman, mina herrar! Jag skulle kunna inskränka mig till att instämma med herr von Hofsten, men jag ber i alla fall att få tillägga några ord.

Utskottet uttalar en förvissning om, att den överenskommelse, som enligt Kungl. Maj:ts proposition nr 216, är ifrågasatt med Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag skall »medföra avsevärda fördelar för staten». Dessa fördelar skulle bestå i att staten för ett jämförelsevis billigt pris finge utförd en del av den möjligen blivande bredspåriga järnväg, som skall gå fram i dessa trakter såsom en fortsättning söderut av den storslagna riksbana, som just nu beslutats mellan Gällivare och Kristinehamn. Emellertid tycks statsutskottet icke vara fullt så säker på sin sak, som man skulle kunna tro av det anförda uttrycket. Ätminstone refererar utskottet Kungl. Maj:ts uttalanden om att *möjligen* en sådan järnväg skulle komma till stånd i denna riktning. »*Därest*», heter det, nämligen, »en sådan statsbanelinje framdeles skulle komma till utförande, vore det givetvis för staten förmånligt, om man i stället för att anlägga en ny statsbana å hela sträckningen mellan Kristinehamn och Töreboda, kunde låta den nu under byggnad varande järnvägen mellan Torved och Gullspång å sträckan mellan Torved och Stenbrotorp ingå som en del av den nya statsbanan.» Men utskottet säger icke blott detta, utan ännu starkare uttrycker det sitt tvivel på att verkligen den järnväg, som man nu vill stödja, skall komma till användning för staten. Det heter nämligen nederst på sid. 3 i utskottets betänkande på tal om på vad sätt medlen skola utgå, att beloppet borde räknas in i de verkliga statsutgifterna under sjätte huvudtiteln och således icke uppföras bland utgifter för kapitalökning. Där står det nämligen: »Då emellertid anslaget ifråga icke kan betraktas såsom en ökning av någon staten tillhörig produktiv fond och då det *förvisso är ovisst*, om anslaget verkligen kommer statens järnvägar tillgodo, bör anslaget uppföras bland de verkliga statsutgifterna under sjätte huvudtiteln.» Utskottet har således här mycket tydligt sagt, att det är ovisst, om detta anslag på 37,500 kronor verkligen kan komma staten tillgodo. Det är väl något enastående i riksdagens historia, att man är färdig att bevilja 37,500 kronor, då det är ovisst, om det skall bliva till någon nytta för staten. Det är möjligt, att så kan bli fallet, men ovisst är det i alla fall. Det är ju förstås riksdagens sak att bevilja detta belopp, och därom har ingen annan att bestämma.

Jag skulle vara sinnad att yrka avslag på förslaget att bevilja detta belopp och bifall till den av mig i ärendet väckta motionen, om jag såge, att det funnes någon som helst utsikt för att kunna genomdriva ett sådant yrkande gentemot ett enhälligt statsutskott. Sådan ställningen nu är, gör jag emellertid inte något sådant yrkande, men jag vill ansluta mig till den förhoppning, som uttalades av den före-

gående talaren, att vid den undersökning, som Kungl. Maj:t sannolikt låter verkställa angående den lämpligaste utfartsvägen söderut från Kristinehamn för denna nu i dag beslutade långa inlandsbanan, alla de olika linjer, som kunna komma ifråga, också bli tagna i omprövning, och detta alldeles oberoende av att riksdagen i dag beviljat 37,500 kronor till en viss av de olika sträckningar, som kunna komma ifråga. Jag gör således, herr talman, intet yrkande.

*I fråga om
inlösen av
järnvägen
Torved—
[Gullspång
m. m.
(Forts.)*

Med herr Welin förenade sig herrar *Carlson* i Herrlunga och *Andersson* i Milsmeden.

Överläggningen var härmed slutad. Efter av herr talmannen given proposition i ämnet biföll kammaren utskottets hemställan.

§ 5.

Å föredragningslistan fanns härefter upptaget statsutskottets utlåtande, nr 120, i anledning av väckt motion om ersättning åt viss från Uddevalla till Göteborg förflyttad järnvägspersonal för av flyttningen föranledda kostnader.

*Ang. ersätt-
ning åt viss
järnvägsperso-
nal för flytt-
ningskost-
nader.*

I en inom andra kammaren väckt, till statsutskottet hänvisad motion, nr 16, hade herr *Törnkvist* hemställt, att riksdagen måtte besluta tillerkänna den vid indragningen av lokomotivstationen i Uddevalla den 1 oktober 1913 till Göteborg förflyttade personalen ersättning för de kostnader, var och en styrkte sig hava haft för flyttningen i fråga.

Utskottet hemställde, att ifrågavarande motion icke måtte av riksdagen bifallas.

Reservation hade likväl avgivits av herrar *Thorsson*, *Nilsson* i Kabbarp och *Anderson* i Råstock, vilka ansett, att utskottet bort hemställa, att riksdagen måtte besluta tillerkänna den vid indragningen av lokomotivstationen i Uddevalla den 1 oktober 1913 till Göteborg förflyttade personalen ersättning för de kostnader, var och en styrkte sig ha haft för flyttningen ifråga, samt bemyndiga järnvägsstyrelsen att av trafikmedel utbetala härför erforderligt belopp.

Sedan utskottets hemställan blivit uppläst yttrade

Herr *Törnkvist*: Herr talman, mina herrar! Den 1 oktober 1913 indrogs statens lokomotivstation i Uddevalla. I anledning därav tvångsförflyttades från Uddevalla till Göteborg en personalgrupp på 25 eller 26 personer. Denna personalgrupp som på order måste flytta från Uddevalla till Göteborg, nödgades emellertid själv ikläda sig kostnaderna för denna förflyttning med undantag av kostnader för järnvägsfrakten, jämte ett dagtraktamente av tre kronor, som de var-

Ang. ersätt-
ning åt viss
järnvägsper-
sonal för flytt-
ningskost-
nader.
(Forts.)

dera erhöillo av järnvägsförvaltningen. Jag vågar förutsätta, att kammarens ledamöter ha läst min motion. Där finnes en specifikation över huru stora utgifter var och en av dessa förflyttade har haft för flyttningen ifråga.

Nu råder med fog ett visst missnöje bland denna personal av den anledningen, att de måst själva betala dessa utgifter. De resonera som så: Hade vi varit i tjänst hos ett enskilt järnvägsbolag och förflyttats av ett enskilt järnvägsbolags förvaltning, så hade detta järnvägsbolag betalt alla med flyttningen förenade kostnader. Men då vi nu äro anställda hos staten, måste vi själva ikläda oss denna kostnad. Det har synts mig, som om åtminstone denna kammare borde ställa sig på samma humanitära ståndpunkt som de enskilda järnvägsbolagen i ett sådant fall som detta. Och jag tror, att då statsutskottets ärade majoritet har avstyrkt min famställning, har det främst varit av formella skäl. Det framgår nämligen av järnvägsstyrelsens utlåtandet bifogade uttalande, att järnvägsstyrelsens principiellt icke har något att invända emot att utbetala sådan flyttningssättning som här ifrågasatts. Utskottet säger tvärtom i sitt utlåtande. »att järnvägsstyrelsen, vilken funnit det i princip riktigt att personal vid statens järnvägar, vilken måste underkasta sig tvångsförflyttning, erhöaller ersättning för med flyttningen förenade kostnader, redan vidtagit åtgärder i syfte att bestämmelser i angiven riktning måtte meddelas». Det skulle således vara att vänta att järnvägsstyrelsen i en närmare eller fjärmare framtid utfärda förordnande, som fastställer bestämmelser, att sådan flyttningssättning skall utbetalas, d. v. s. att personalen hos statens järnvägar skall få samma rättigheter och förmåner som personalen vid de enskilda järnvägarna har.

Nu tror jag emellertid, att det icke medför några särskilt farliga konsekvenser att bifalla denna framställning, som jag har tillåtit mig göra till riksdagen, ty om järnvägsstyrelsen snarast utfärda bestämmelser, att sådan flyttningssättning hädanefter skall utbetalas, så hugger man därmed av de framtida konsekvenserna av ett sådant beslut. De ekonomiska konsekvenserna skulle således inskränka sig till de fall, som inträffat från 1913 till den datum, då järnvägsstyrelsen tillåter sådant utbetalande. Och då tillåter jag mig ha den meningen, att det skall på sin höjd röra sig om ett fåtal tusental kronor. Konsekvensen blir således icke någon annan, än att man tillförsäkrar dessa, som det här gäller, och kanske några personer därtill, en förmån som med dem jämnställd personal vid de enskilda järnvägsbolagen redan har.

Jag vill vidare, innan jag slutar, hänvisa till det utlåtande, som järnvägsstyrelsen har lämnat det ärade utskottet. Järnvägsstyrelsen anser där, att det är riktigt, att personal, som tvångsförflyttas, får ersättning, som jag yrkat i min motion »i likhet med vad som lär vara fallet vid de övriga kommunikationsverken». Och jag kan här meddela, att jag fått den uppgiften, att dessa bestämmelser gälla även vid tullverket.

Jag vågar därför hos kammaren hemställa, att kammaren måtte

ställa sig på denna humanitära linje och bevilja denna ersättning. Det skulle här röra sig om ungefär 1,700 kronor och 26 personer, vilket är lätt för staten att bära, men för dessa enskilda personer spelar det större roll. Jag hemställer alltså, att kammaren måtte besluta godkänna den reservation, som av herrar Thorsson, Nilsson i Kabbarp och Anderson i Råstock bifogats utskottets utlåtande med det ändringsförslag, som jag här nödgas framställa av formella skäl och som jag nu vill föredraga. Det sista stycket i reservationen skulle då enligt det förslag jag framställer få följande lydelse: »Då ett bifall till vad i motionen föreslagits icke torde försvåra den av järnvägsstyrelsen ifrågasatta lösningen av förevarande spörsmål och billighets-skäl tala för det i motionen framställda yrkandet, anser sig utskottet böra tillstyrka detsamma. Erforderligt belopp för bestridande av ersättningarna ifråga torde böra utgå av statens järnvägars trafikmedel. Utskottet får alltså hemställa, att riksdagen måtte besluta tillerkänna den vid indragningen av lokomotivstationen i Uddevalla den 1 oktober 1913 till Göteborg förflyttade personalen ersättning för de kostnader, var och en styrker sig ha haft för flyttningen ifråga.»

När jag gör denna hemställan till kammaren, innesluter jag däri en önskan och bön, att det ärade statsutskottets ledamöter här i kammaren måtte låta sina goda hjärtan tala och icke nu här i kammaren direkt bekämpa detta yrkande.

Herr Ekman: Herr talman, mina herrar! Tyvärr kan jag icke efterkomma den siste ärade talarens vädjan till mig att icke här framlägga de grunder, på vilka statsutskottet stött sitt avslagsyrkande. Såsom herrarna finna har statsutskottet ansett sig böra infordra järnvägsstyrelsens utlåtande över motionen, och utav det utlåtande, som järnvägsstyrelsen avgivit, framgår det, att förflyttning av stationspersonal till annan station vid statens järnvägar förekommer på grund av järnvägstjänstens natur i ganska stor omfattning. Det av motionären framlagda förslaget gäller ett enstaka sådant fall och omfattar enligt vad den ärade talaren, som nyss hade ordet, anförde cirka 26 personer och rör en förflyttning från statens järnvägars lokomotivstation i Uddevalla, då den indrogs.

Järnvägsstyrelsen har visserligen sagt, att järnvägsstyrelsen finner det vara i princip riktigt, att då personalen vid statens järnvägar underkastas tvångsförflyttning den också erhåller ersättning för flyttningskostnaderna. Men för att få närmare grunder bestämda för förfarandet i sådana fall och för att därigenom uppnå rättvisa, har järnvägsstyrelsen i liknande fall överlämnat handlingarna till 1914 års kommitté. Frågan är således nu föremål för utredning. Det kan då knappast vara lämpligt att för det enstaka fall, som motionären här berört, och utan kännedom om i vilken utsträckning liknande fall kunna förekomma, nu endast bifalla motionen. Järnvägsstyrelsen säger också därom: »Att för det nu förevarande fallet göra undantag från vad eljest vid statens järnvägar gäller beträffande under

Ang. ersättning åt viss järnvägspersonal för flyttningskostnader.
(Forts.)

Ang. ersättning åt viss järnvägspersonal för flyttningskostnader.

(Forts.)

liknande omständigheter vidtagna tvångsförflyttningar, skulle enligt styrelsens mening innebära en orättvisa mot övriga tjänstemän, som på enahanda sätt förflyttats utan att erhålla någon gottgörelse för flyttningskostnaderna. Från styrelsens ståndpunkt i frågan synes det vara en förutsättning för bifall till motionen att styrelsen erhåller rätt att i varje fall av tvångsförflyttning, som förekommit vid tiden för den här ifrågavarande förflyttningen, eller därefter eller som framdeles må förekomma, utbetala flyttningshjälp.»

Något sådant förslag föreligger icke nu och någon utredning i denna riktning föreligger icke heller.

Slutligen har den föregående ärade talaren uttalat, att det skulle röra sig om ett ringa fåtal fall. Men även i det avseende saknas varje utredning, och hans uttalande därvidlag står emot järnvägsstyrelsens, som säger, att sådan förflyttning förekommer i ganska stor omfattning.

Jag vill nu säga, att i likhet med järnvägsstyrelsen ha vi nog i statsutskottet funnit det vara behjärtansvärt, att ersättning i liknande fall tillerkännes personalen, men vi ha ansett, dels att frågan varit för litet utredd, och dels, att då den för närvarande är under utredning, man icke för ett enskilda fall bör göra undantag utan måste handla i överensstämmelse med järnvägsstyrelsens tanke, att alla fall skola behandlas lika i detta avseende.

Jag får därför, herr talman, yrka bifall till statsutskottets hemställan.

Herr Winberg: Herr talman! Jag medger, att om man ser denna sak rent formellt, kan det möta vissa svårigheter att tillmötesgå den gjorda framställningen, därför att den avser ett fall, som hänför sig så långt tillbaka i tiden som år 1913. Men i alla fall berör den här gjorda framställningen enligt mitt förmenande en principfråga av så stor vikt för den personal det här gäller, att det vore egendomligt, om riksdagen skulle komma till fullständig negativt resultat, när nu ett alldeles speciellt fall har dragits inför densamma. Det är, som alla veta — jag skulle väl knappast behöva erinra därom — så, att en stor del av personalen vid statens järnvägar på grund av tjänstens natur är skyldig att underkasta sig tvångsförflyttning. Redan denna skyldighet är i och för sig ingalunda något behagligt. Men det blir en fullständig orättvisa, om därtill skall komma, att de på dylikt sätt tvångsförflyttade också skola underkasta sig rent ekonomiska uppföringar. Det är en orättvisa, som jag anser att riksdagen inte kan ställa sig alldeles likgiltig inför, när nu saken dragits inför den. Jag vet egentligen inte, hur statsutskottet ställer sig till själva sakfrågan. Utskottet har icke direkt uttalat sig däri. Men jag skulle möjligen kunna utläsa, indirekt, av vad det anförts, att utskottet inte har någonting emot att sådana bestämmelser komma att utfärdas, att personalen vid

dylika tillfällen erhöles ersättning för de kostnader, som äro för-
 enade med tvångsförflyttningen. Men utskottet hänvisar till att
 ärendet är av järnvägsstyrelsen överlämnat till 1914 års kom-
 mitté, och därför att det då i viss mån ligger under utredning,
 anser man, att riksdagen icke nu skall fatta beslut i frågan.
 Jag dristar mig emellertid ha en alldeles motsatt uppfattning.
 Jag anser, att när en fråga av så pass viktig principiell innebörd
 som den, som här föreligger, genom detta speciella fall har dra-
 gits inför riksdagen, är det just den lämpliga tidpunkten för
 riksdagen att säga sitt ord i saken. Spörsmålet blir då helt
 naturligt: är det riktigt, att personalen under sådana förhållan-
 den får ersättning för de kostnader, som äro förorsakade av en
 nödvändiggjord förflyttning vid järnvägarna? Anses detta vara
 riktigt, kan riksdagen enligt mitt förmenande inte komma ifrån
 frågan, därför att den nu möjligen ligger under utredning, så
 att bestämmelser möjligen skola komma att träffas för fram-
 tiden. Anser riksdagen däremot, att dylik ersättning icke skall
 utgå, då skall riksdagen säga ifrån det. Men att på sätt som
 här skett söka komma ifrån frågan genom att hänvisa till att
 den vilar hos denna kommitté, kan inte vara rätt. Tvärtom an-
 ser jag, som sagt, att riksdagen bör uttala sig i en så viktig
 principfråga, och då bör riksdagens uttalande vara vägledande
 för de bestämmelser, som kunna träffas i ena eller andra rikt-
 ningen.

*Ang. ersätt-
 ning åt viss
 järnvägsper-
 sonal för flyt-
 tningskost-
 nader.*

(Forts.)

Jag medger, att ett beslut i föreliggande fall också kan tän-
 kas få de konsekvenser, som järnvägsstyrelsen nämnt i sitt ut-
 låtande, att även annan personal, än den det här närmast gäller,
 som efter den tidpunkt, varom detta speciella fall rör sig, tvångs-
 förflyttats, bör åtnjuta samma ersättning som här är ifråga-
 satt. Men det är i så fall endast en rättvisa, som bör tillkomma
 den personal, som under dessa två senare år tvångsförflyttats,
 och jag må tillåta mig uttala den förhoppningen, att denna rätt-
 visa skall tillkomma *all* personal framdeles. Att denna bestäm-
 melse skulle kunna gå tillbaka i tiden och verka retroaktivt,
 anser jag inte vara något skäl för att riksdagen nu avslår den
 framställning, som här är gjord.

Jag hemställer alltså, herr talman, om bifall till den vid ut-
 låtandet fogade reservationen med den ändring herr Törnkvist
 föreslagit.

Efter härmed slutad överlägning gav herr talmannen proposi-
 tioner först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på avslag
 därpå och bifall i stället till det av herr Törnkvist under överlägg-
 ningen framställda yrkandet; och förklarade herr talmannen sig
 anse den förra propositionen hava flertalets mening för sig. Som
 votering likväl begärdes av herr Törnkvist, uppsattes, justerades och
 anslogs en voteringsproposition av följande lydelse:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan
 i utskottets förevarande utlåtande nr 120, röstar

Ang. ersätt-
ning åt viss
järnvägsper-
sonal för flytt-
ningskost-
nader.

(Forts.)

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren, med avslag å utskottets berörda hemställan, bifallit det av herr Törnkvist under överläggningen framställda yrkandet.

Omröstningen utföll med 83 ja mot 71 nej; och hade kammaren alltså bifallit utskottets hemställan.

§ 6.

Vid nu skedd föredragning av statsutskottets utlåtande, nr 121, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa ändringar i avlöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar m. m. samt en i ärendet väckt motion, biföll kammaren utskottets i nämnda utlåtande gjorda hemställan.

§ 7.

Ang. farled
mellan Bag-
gensfjärden
och Lilla
Värtan m. m.

Härefter upptogs till behandling statsutskottets utlåtande, nr 122, i anledning av väckt motion om åvägabringande av utredning angående en för stora fartyg användbar farled mellan Baggensfjärden och Lilla Värtan m. m.

I en av herr *H. Ericson m. fl.* inom första kammaren väckt motion, nr 37, som blivit till statsutskottet för förberedande behandling remitterad, hade hemställts, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes, så snart ske kunde, dels låta i den mån så erfordrades verkställa fullständig utredning angående sträckningen och beskaffenheten av samt kostnaden för en lämplig, för stora fartyg användbar farled mellan Baggensfjärden och Lilla Värtan, dels inleda underhandlingar med Stockholms stad beträffande det bidrag, som staden kunde befinnas villig att lämna för nämnda farleds upptagande och underhåll, dels ock efter allsidig prövning för riksdagen framlägga det förslag i ärendet, som kunde befinnas lämpligt, samt för verkställande av ovannämnda utredning ställa till Kungl. Maj:ts förfogande ett belopp av 5,000 kronor att uppföras å extra stat för år 1917.

Utskottet hemställde, att riksdagen i anledning av ovanberörda motion måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en allsidig utredning, huruvida och på vad sätt en för stora fartyg användbar farled borde upptagas mellan Lilla Värtan eller Torsbyfjärd samt Stockholms södra skärgård, ävensom för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kunde för-
anleda.

Vid utlåtandet voro emellertid fogade reservationer:

av herr *Thorsson*, vilken ansett, att utskottet bort hemställa, att ifrågavarande motion icke måte av riksdagen bifallas; samt
av herr *E. A. Nilson* i Örebro.

*Ang. farled
mellan Bag-
gensfjärden
och Lilla
Värtan m. m.
(Forts.)*

Utskottets hemställan upplästes, varefter ordet begärdes av

Herr *Thorsson*, som yttrade: Herr talman! Jag har inte kunnat biträda det slut, vartill utskottet kommit i föreliggande fråga. Detta är ju ingen ny fråga, utan det är ju rent av en gammal bekant, som många gånger förut varit föremål för riksdagens behandling, och hittills ha i detta syfte gjorda framställningar icke vunnit riksdagens bifall.

Nu har en enskild motionär gjort framställning om skrivelse till Kungl. Maj:t i syfte att få till stånd en undersökning om vissa farleders upptagande in till huvudstaden, och motionären har ifrågasatt, att man skulle ingå till Stockholms stad med förslag om underhandlingar med staden om i vilken utsträckning Stockholms stad skulle vara villig att ekonomiskt bidraga till dess farleders underhåll. Emellertid har jag inte kunnat se denna fråga alldeles enbart som en trafikfråga, utan jag har tänkt på att för varje sådan ny farleds upptagande in till huvudstaden uppstår spörsmålet om nya befästningar. Det är ur den synpunkten, som jag inte har kunnat biträda det föreliggande utskottsbetänkandet.

Jag har nämligen den bestämda uppfattningen, att om riksdagen skriver till Kungl. Maj:t uti föreliggande fall, så blir den bönhörd överhövan i fortsättningen, och därför tror jag, att det är riktigast, att man nu icke avlåter någon skrivelse. För några dagar sedan skickade riksdagen en skrivelse till Kungl. Maj:t, avseende en undersökning, huruvida flottstationen skulle kunna beredas plats någon annan stans än vid Kaknäs, eller rättare uttryckt, det motionerades om och riksdagen biföll förslaget om en skrivelse med begäran om utredning, huruvida den nya flottstationen skulle kunna förläggas till Torsbyfjärd. Jag har den bestämda uppfattningen, att vare sig riksdagen skriver eller inte, så måste detta spörsmål bli föremål för Kungl. Maj:ts beprövande, därför att man ju inte rätt gärna kan tänka sig att förlägga flottstationen till Torsbyfjärd eller någon annan stans på södra sidan, utan att man kommer att ta detta spörsmål under omprövning. Jag tror därför, att den mening, som man här har fört fram, kan nog komma att bli beaktad i den blivande utredningen angående flottstationen, men jag kan icke neka till, att jag tycker det är kaka på kaka att avlåta en särskild skrivelse och be Kungl. Maj:t utreda det här ärendet. Det gäller här framför allt ett rent stockholmsintresse, och Stockholms stad och dess målsmän få väl föra fram denna sak, och vi behöva väl icke med statsmedel bidraga till undersökning av detta spörsmål.

Ang. farled
mellan Bag-
gensfjärden
och Lilla
Värtan m. m.
(Forts.)

Jag ber därför, herr talman, att få yrka avslag på utskottets föreliggande hemställan.

Vidare anförde

Herr Lübeck: Herr talman, mina herrar! Herr Thorsson har i denna punkt liksom förut här i afton i fråga om en annan viktig kommunikationsled uttalat en skiljaktig mening på den grund, att han anser, att befästningsfrågan skulle komma att spela en mycket stor roll. Jag ber för min del att till en början få uttala den förhoppningen, att en sådan mening icke här skall göra sig gällande, när det är fråga om viktiga kommunikationsspörsmål och särskilt nu i fråga om denna kommunikationsled, som ju i den fredliga samfärdseln har sin största uppgift att fylla.

Jag anser mig också kunna nämna, att av de upplysningar, som lämnades inom utskottet, framgår — utskottet har i varje fall fått den uppfattningen — att de av herr Thorsson anförda farhågorna för ökade befästningsanslag icke kunna anses grundade.

Riksdagen har ju här i dag beslutat den stora utvidgningen av Södertälje kanal, och riksdagen har tidigare beslutat en utredning angående våra inre vattenvägar. Med dessa båda frågor sammanhänger den nu föreliggande frågan mycket intimt. Jag kan därför icke tänka mig annat, än att riksdagen i anslutning till de båda sålunda fattade besluten finner det vara klart, att även denna för samfärdseln till Stockholm och till hela Mälardalen så viktiga och vägförkortande farled må bli föremål för prövning tillsammans med övriga hithörande frågor.

Vad slutligen angår den omständigheten, att denna fråga här kommit före på grund av en enskild motion och icke genom en kungl. proposition, kan man väl ändå utgå ifrån, att när det gäller att ta ställning till en dylik fråga, det kan vara av tämligen underordnad betydelse, om det är en kungl. proposition eller en enskild motion, som gjort att frågan kommit under riksdagens prövning.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Thorsson: Herr talman! Med anledning av den siste talarens yttrande måste jag säga, att jag är icke den, som vill, att varenda vattengrop skall befästas. De finnas ju, som önska att varje upphöjning i jorden och varje fördjupning i havet skall befästas, men man måste väl i alla fall tänka på, vad som i sådana här fall kommer att krävas från försvarets sida. Det kommer ju framställningar av detta slag i alla möjliga riktningar, och då är det blott fråga om, att statsverket skall släppa till pengar.

Nu sade den siste talaren, att om denna undersökning blir

vidtagen, så skall det visa sig, att detta företag icke har någon inverkan på de befästningsanordningar, som äro gjorda i skärgården intill vår huvudstad. Jag vågar icke vara lika säker på den saken som den siste talaren, men jag vågar icke svära på magisterns ord i detta fall. Så mycket tror jag mig i alla fall veta, att alldeles utan betydelse för alla de befästningsanordningar, som äro ifrågasatta för huvudstaden, är dock icke det förslag, som här föreligger.

Nu är det visserligen sant, att vare sig ett ärende föres fram av en motionär eller av Kungl. Maj:t, så skall det provas på grundvalen av sitt sakliga innehåll. Men jag vill ännu en gång betona, att detta spörsmål redan tillföre varit föremål för riksdagens behandling, och då har, särskilt med avseende å de befarade kostnader, som skulle följa, förslaget avvisats. Då nu riksdagen har intagit en sådan ståndpunkt, och spörsmålet om föreliggande trafikled, även om den är avsedd att främja rent kommersiella intressen, i alla fall korresponderar med våra befästningsanordningar i så viktig grad, som här är fallet, förefaller det mig, som om man icke i onödan bör skriva till Kungl. Maj:t och begära åtgärder, varigenom vi bliva nödsakade att bevilja nya miljoner. Jag vidhåller mitt yrkande.

Herr Eriksson i Grängesberg: Herr talman! Jag tror, att kammaren bör vara herr Thorsson tacksam för, att han vill undersöka, vilka konsekvenser de krav som i dylika fall framkomma, kunna ha ur militär synpunkt. Den blick, som han sålunda har på saken, är nog riktig, ty när det gäller kommunikationsleder till lands eller sjöss, komma alltid militärerna med sina framställningar och vilja göra dem gällande.

Då jag nu emellertid går med på detta förslag, har jag gjort det ur den synpunkten, att det bör utredas, hur denna sak ställer sig ur verklig fackmannasynpunkt. Det är otvivelaktigt, att den kanal, varom här är fråga, är av stor kommersiell betydelse för Stockholms stad; detta är, som sagt, odisputabelt. Nu ha vi tidigare i år beslutat en utredning om de inre vattenvägarna, och ett helt kanaliseringssystem kan bli följden av denna utredning. Därom vet man ju ingenting ännu, men båda kamrarna ha i alla fall varit vänliga att gå med på ett förslag om en sådan utredning. Då tycker jag, att skäl tala för, att man även undersöker, huruvida det icke kan vara lämpligt och nödigt att få lättare infartsvägar till Stockholm än de, som nu finnas. Ur rent kommersiell synpunkt kan denna kanal sägas vara av stor betydelse och av behovet påkallad.

Men man kan då fråga sig: är icke den rent försvarspolitiska synpunkten av den art, att man icke bör gå med på byggandet av en sådan kanal? Ja, därom vet jag ingenting; om den saken har varken riksdagen eller statsutskottet uttalat någon mening.

Därefter frågar man: vem skall bygga i detta fall, Stockholms stad eller staten? Jag tror nu, att Stockholms stad får ta en väsentlig del av detta företag på sin lott om det kommer till stånd.

*Ang. farled
mellan Bag-
gensfjärden
och Lilla
Värtan m. m.
(Forts.)*

*Ang. farled
mellan Bag-
gensfjärden
och Lilla
Värtan m. m.
(Forts.)*

Vad frågan angår, vilka åtgärder som skola behöva vidtagas för att skydda kanalen ur försvarssynpunkt så gäller det ju för riksdagen att efter skedd utredning först pröva den saken. Jag vill nu icke närmare gå in på den frågan utan vill nu endast säga, att enligt min uppfattning har riksdagen icke genom att begära en dylik utredning givit på hand, att kanalen skall byggas, vare sig med eller utan försvarsanordningar. Då så är fallet, tror jag, att herr Thorssons farhågor, fastän jag i likhet med honom anser att man alltid bör vara kritisk, dock i detta fall äro överdrivna.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Överläggningen förklarades härmed avslutad. Herr talmannen framställde propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på avslag å såväl berörda hemställan som den i ämnet väckta motionen; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja godkänd. Herr Thorsson begärde emellertid votering, till följd varav nu uppsattes justerades och anslogs denna omröstningsproposition:

Den, som vill att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i utskottets förevarande utlåtande nr 122, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

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

Voteringen utvisade 84 ja mot 67 nej, vid vilken utgång kammaren således bifallit utskottets hemställan.

§ 8.

Föredrogos vart för sig statsutskottets utlåtanden:

nr 123, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående höjning av räntan å lån från fonden för rederinäringens understödjande; och

nr 124, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ändrade bestämmelser för lån från fonden för befrämjande av hantverk och därmed jämförlig mindre industri.

Kammaren biföll vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt.

§ 9.

*Ang. bestäm-
melserna om
understöd till
följd av to-
baksmonopo-
lets införande.*

Efter föredragning härpå av bevillningsutskottets memorial, nr 29, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut rörande viss del av utskottets betänkande nr 22 i anledning av väckta motioner angående

tillägg till bestämmelserna om ersättning till följd av statsmonopol å tobakstillverkningen, yttrade

Ang. bestämmelserna om understöd till följd av tobaksmonoplets införande.

Herr Nilsson i Kristianstad: Herr talman, mina herrar! Det memorial, som här föreligger till avgörande, är grundat på det beslut, som andra kammaren fattat i fråga om ersättning åt genom tobaksmonopolet arbetslösa arbetare. Såsom vi minnas, behagade denna kammare att bifalla den vid detta betänkande fogade reservationen, medan första kammaren biföll, vad utskottets majoritet hade tillstyrkt. Det memorial, som nu föreligger, har ju icke, såsom man hoppades, blivit någon sammanjämkning, utan har i huvudsak blivit en hemställan till denna kammare att biträda första kammarens beslut. Jag vill fördenskull med några ord motivera anledningen till, att såväl jag som mina partikamrater ansett oss nödsakade att gå med på denna hemställan.

(Forts.)

Det förhåller sig så, att centralkommissionen genom sin sekreterare inför utskottet meddelat, att efter det sätt, varpå centralkommissionen tolkade såväl reservationen som utskottets hemställan, skulle, enligt vad nämnde sekreterare förklarade, det ändamål, som reservanterna åsyftade, i huvudsak bliva tillgodosett. För min del hyser jag i alla fall fortfarande den mening, att det i en mängd fall icke är möjligt för centralkommissionen att tillmötesgå anspråken på ersättning, på grund av den snäva tolkning, som ligger i utskottsmajoritetens förslag. Det meddelades emellertid från utskottsmajoritetens sida, att om icke den i detta memorial föreslagna sammanjämkningen godkändes, riskerade man, att hela frågan skulle falla, därför att en del av utskottets ledamöter då ämnade rösta för rent avslag. Den risken förelåg nämligen då, att första kammaren skulle avslå hela sammanjämkningsförslaget, varav följden bleve, att icke ens den förändring till det bättre, som centralkommissionen ansåg ligga i utskottets förslag, skulle bliva verklighet.

Det var således ur denna synpunkt, som jag och mina partikamrater ansågo oss nödsakade att böja oss, och vi gjorde det med uttalande av den förhoppningen, att vad som varit orsaken till utskottets ställning till frågan skulle inflyta i motiveringen, så att där skulle uttalas, att utskottets beslut grundade sig på de meddelanden, som genom centralkommissionens sekreterare lämnades i utskottet. Då emellertid detta icke kommit in i motiveringen till detta memorial, har jag för min del med det sagda velat få till protokollet antecknat, att majoritetens slutyrkande grundade sig i främsta hand just på de upplysningar, som sålunda lämnades.

Jag vill sluta med att uttala den förhoppningen, att centralkommissionen, då det gäller att tillämpa denna bestämmelse, måtte söka att i största möjliga mån tillgodose de framställningar om ersättning, som förut av en eller annan orsak blivit avvisade eller avslagna. Herr talman, jag har intet yrkande.

Herr Söderberg i Stockholm: Herr talman! Då det ursprungligen är jag, som dragit denna fråga inför riksdagen, skall

Ang. bestämmelserna om understöd till följd av tobaksmonopols införande. jag be att få säga några ord, då nu för andra gången ett utlåtande i ärendet föreligger från utskottet. Jag förstår mer än väl, att den uppfattningen kan göra sig gällande, att mycket ej är vunnet med det förslag, som utskottet här kommit med och där det hemställes, att andra kammaren måtte fatta beslut i enlighet med vad första kammaren för sin del antagit. Men jag förstår, man kan här icke komma längre, ty även om man urgerar den meningen, att andra kammaren bör avslå det föreliggande förslaget, så resulterar detta endast i, att det hela mynner ut i ingenting, och något sådant vågar jag för min del icke påtaga mig ansvaret för.

(Forts.)

Om jag nu såsom medlem av centralkommissionen säger till majoriteten, när centralkommissionen skall utdela understöd enligt det beslut, som nu skall fattas, att det är andra kammarens och, jag vågar tro, hela riksdagens mening, att centralkommissionen skall gå så långt som möjligt vid tillämpningen av den författning, varom här är fråga, så vågar jag hoppas, att jag befinner mig på den rätta sidan och att ingen gensaga från någon kammarledamot skall resas däremot.

Här säger utskottet i sin motivering följande: »Utskottet har sålunda funnit, att de särskilda syften, som torde hava varit bestämmande för andra kammarens beslut, i vad det skiljer sig från första kammarens, böra kunna tillgodoses inom ramen av den avfattning, som första kammaren givit åt ifrågavarande förordning.»

Jag antar, att bevillningsutskottet icke skulle ha fällt ett sådant uttryck i motiveringen, om icke utskottet under hand hade fått sådana meddelanden, som gjorde, att man inom utskottet kunnat vara säker på sin sak. Jag vågar här nu stödja mig på detta uttalande. Jag vet ju väl, att för åtminstone den grupp, som avsågs i min motion och som enligt densamma skulle lyftas upp från icke yrkesutbildade till yrkesutbildade, är det nu förkyllt. Men det gäller här att tillämpa författningen så, att de, som kunde inrymmas i reservationen, i så stor utsträckning som möjligt komma in under bestämmelserna i den författning, som väl blir resultatet av kammarens beslut här i dag.

Under sådana förhållanden ooh, måste jag säga, stadd i ett sådant nödläge, där man ser, att man icke törs våga allt, då man icke kan vinna mera, måste jag gå med på det förslag, som utskottet här kommit med, fastän jag, herr talman, har svårt att yrka bifall till detsamma och därför, trots allt, måste sluta utan att framställa något yrkande.

Vidare anfördes ej. Utskottets hemställan bifölls.

§ 10.

Ang. villkoren för postbefordran av tidningar m. m.

Slutligen föredrogs bevillningsutskottets betänkande nr 30, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till ny förordning angående villkoren för postbefordran av tidningar och andra

periodiska skrifter, dels ock i ämnet väckta motioner; och anförde därvid

*Ang. villkoren
för postbe-
fordran av
tidningar m. m.*

(Forts.)

Herr B y s t r ö m: Herr talman! Som synes har utskottet avstyrkt min motion vad själva klämman angår, men utskottet har i motiveringen yttrat sig så, att det möjligtvis skulle kunna anses, att utskottet tillstyrkt motionen. Jag har hyst fruktan för att man icke skulle få anmäla till införande i tidningsregistret en del publikationer, som jag tycker man borde få anmäla för sådant syfte. Dit höra sådana publikationer som »Sveriges Blåbandsförenings Årstryck», »Goodtemplarordens Årsmötesförhandlingar», »Goodtemplarlogernas föreläsningbibliotek», »Templarordens Studiebibliotek», »Meddelanden från Sveriges Lärares Nykterhetsförbund» m. fl. sådana publikationer. Detsamma skulle ock bliva fallet med en del publikationer, som de religiösa samfunden utgiva, såsom »Baptistmissionens årstryck», »Evangeliska Fosterlands-Stiftelsens Årsberättelse», »Svenska Missionsförbundets Årsberättelse», »Svenska Missionsförbundets Ungdoms Årstryck» m. fl. liknande skrifter. Jag har stött min farhåga därpå att det föreslagits, att i tidningsregistret ej må införas tryckalster, vars väsentligaste innehåll utgöres av redogörelse för sammankomst. Kungl. Maj:ts av utskottet tillstyrkta förslag lyder i den punkt, som nu är i fråga: »Ej må i tidningsregistret införas: — — — — tryckalster, vars väsentligaste innehåll utgöres av personalförteckning eller av program eller redogörelse för sammankomst, tävling, lotteri eller annat liknande.» Jag har önskat hava denna punkt så lydande: »Ej må i tidningsregistret införas: — — — — Tryckalster, vars väsentligaste innehåll utgöres av personalförteckning eller av redogörelse för tävling, lotteri eller annat liknande.» Då emellertid av de upplysningar, som lämnats till utskottet av generalpoststyrelsen, framgår, att publikationer som jag åsyftat skola få införas i tidningsregistret, och då utskottet motiverat sin hemställan på sätt som skett, skall jag nöja mig med detta. Jag anser, att de löften, som äro givna, äro sådana, att tillämpningen av lagen kommer att bliva sådan, att det icke skall möta hinder, att här ifrågavarande publikationer införas i tidningsregistret för att behandlas som utgivarekorsband.

Jag har blott velat säga detta och har icke något yrkande att framställa.

Vidare yttrades ej. Kammaren biföll utskottets hemställan.

§ 11.

Till bordläggning anmäldes:

konstitutionsutskottets utlåtande, nr 18, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition om ändrad lydelse av 18 § 1, 2, 8, 9, 31, 44 och 52 punkterna i lagen om val till riksdagen;

statsutskottets utlåtanden och memorial:

nr 128 i anledning av riksdagens år 1915 församlade revisorers berättelse angående verkställd granskning av statsverkets jämte därtill hörande fonders tillstånd, styrelse och förvaltning under år 1914;

nr 129, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående folkskoleseminariets i Luleå utvidgning till dubbelseminarium samt inrättande av preparandkurs vid samma seminarium jämte i ämnet väckta motioner;

nr 130, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ändrade grunder för anordnande av undervisning i fortsättningsskola;

nr 131, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående tillfälligt lönetillägg åt viss personal av lägre grad vid statens järnvägar jämte i ärendet väckta motioner; och

nr 132, om anvisande av de i regeringsformens 63 § föreskrivna kreditivsummor;

bankoutskottets utlåtanden:

nr 52, angående vissa framställningar rörande tionde huvudtiteln, innefattande anslagen till pensions- och indragningsstaterna;

nr 53, i anledning av väckt motion angående understöd åt vissa folkskolläraränkor; och

nr 54, i anledning av väckt motion angående bearbetning m. m. av viktigare in- och utländskt riksdagstryck;

jordbruksutskottets utlåtande och memorial:

nr 97, i anledning av väckt motion om anslag till bekostande av undersökning beträffande vissa malmfyndigheter å kronojord m. m.;

nr 98, angående ersättning till kanslisekreteraren L. Berglöf, vilken såsom särskild föredragande och sekreterare biträtt utskottet vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition angående åtskilliga med den pågående avvitrningen inom Västerbottens läns lappmark sammanhängande förhållanden samt en i ämnet väckt motion; och

nr 99, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut angående försäljning av den inom staden Marstrands hamnområde belägna Hedvigsholmen eller Kvarnholmen m. m.; samt

andra kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 13, med anledning av första kammarens beslut rörande dels inom nämnda kammare väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående inskränkning i möjligheten för värnpliktige m. fl. att å utminuterings- eller utskänkingsställe inköpa brännvin, vin eller öl, dels ock andra kammarens beslut rörande en likalydande motion.

§ 12.

Justerades protokollsutdrag.

§ 13.

Ledighet från riksdagsgüromålen beviljades:

herr	<i>Westman</i>	under 3 dagar fr. o. m. den 29 maj,
»	<i>Åkerlindh</i>	» 6 » » 29 »
»	<i>Westerström</i>	» den 30 maj,
»	<i>Olofsson i Ävik</i>	» 4 dagar fr. o. m. den 29 maj,
»	<i>Hamilton</i>	» 6 » » 29 »
»	<i>Runefors</i>	» 5 » » 29 »
»	<i>Wiklund</i>	» 6 » » 29 »
»	<i>Andersson i Stårte</i>	» den 29 maj,
»	<i>Karlsson i Fjäl</i>	» 8 dagar fr. o. m. den 29 maj,
»	<i>Andersson i Altofta</i>	» 2 » » 30 »
»	<i>Johanson i Huskvarna</i>	» 2 » » 30 »
»	<i>Johansson i Kullersta</i>	» 3 » » 29 »
»	<i>Olofsson i Digernäs</i>	» 5 » » 30 »
»	<i>Ericson i Funäsdalen</i>	» 10 » » 29 »
»	<i>Bergman</i>	» 11 » » 29 » och
»	<i>Berg i Staby</i>	» 2 » » 29 » .

Härefter åtskildes kammarens ledamöter kl. 10,37 e. m.

In fidem
Per Cronvall.