

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1897.

Andra Kammaren.

N:o 24.

Tisdagen den 6 april.

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

§ 1.

Justerades protokollet för den 30 nästförflutna mars.

§ 2.

Anmälades och godkändes bevillningsutskottets förslag till Riksdagens skrifvelse, n:o 25, till Konungen, angående upphäfvande af förbudet mot införsel af bränvin till lappmarkerna.

§ 3.

Herr statsrådet m. m. *E. von Krusenstjerna* aflemnade Kongl. Maj:ts propositioner:

angående anvisande af medel till förekommande och hämmande af tuberkelsjukdomar hos nötkreaturen, och

angående med Ryssland afslutad konvention om samfäldt brukande af svenska och ryska kronornas laxfiske i Torneå elf.

De kongl. propositionerna bordlades.

§ 4.

Föredrogs och hänvisades till kammarens tillfälliga utskott n:o 1 herr *P. O. Lundells* motion n:o 176.

§ 5.

Föredrogs och bordlades för andra gången:

konstitutionsutskottets utlåtande n:is 5 och 6 samt

statsutskottets utlåtanden n:o 39.

Ordet lemnades härefter till herr vice talmannen *Danielson*, som yttrade:

Med anledning af inom talmanskonferensen fattadt beslut får jag härmed hemställa, det kammaren ville medgifva, att ett ärende, som i dag kommer att bordläggas för andra gången, nemligen stats-

*Angående
föredrag-
ningslistan.*

Angående
föredrag-
ningslistan.
(Forts.)

utskottets utlåtande n:o 40, måtte få på föredragningslistan till morgondagens plenum uppföras främst bland tvenne gånger bordlagda ärenden. Det skäl, som talmanskonferensen haft för sitt beslut, är det, att det vid en närmare öfversigt öfver de till behandling föreliggande ärendena befunnits högst nödvändigt att få detta ärende afgjort redan före påskferierna, enär så många, i alla afseenden viktiga och svårlösta frågor förekomma till behandling efter påsk intill den vanliga tiden för riksdagens afslutande, under hvilken tid endast sex ordinarie diskussionsplena förefinnas. Det skulle således uppstå synnerliga svårigheter, om äfven nu ifrågasvarande ärende skulle såsom oafgjort kvarstå till tiden efter påskferierna. Jag får därför hemställa, att kammaren ville bifalla det af mig nu föreslagna sättet för föredragningen.

Vidare anförde:

Herr Collander: Jag vågar vara af olika mening med herr vice talmannen rörande det af honom nu framställda förslaget. Denna fråga, som nu föreligger till bordläggning för andra gången, är en synnerligen viktig fråga. Den omfattar förslag från Kongl. Maj:t till företag, som löpa upp till en kostnadssiffra af bortåt trettio millioner kronor. Kongl. Maj:ts förslag har visserligen temligen tidigt blifvit utdeladt här i kammaren, men utskottets öfver detsamma afgifna betänkande har kommit oss tillhanda för endast en tre dagar sedan. Det är ju alldeles gifvet, att, då så många ärenden föreligga till Riksdagens afgörande, det är ganska svårt att utslutande egna sig åt ett enda sådant, och det är förlåtligt, om man på en så kort tid, som man nu haft på sig, icke hunnit att tillräckligt sätta sig in i en så stor och vidlyftig fråga som denna.

Härtill kommer en annan omständighet. Ser man på utskottets föreliggande betänkande, så hafva icke alla utskottsledamöterna varit eniga derom. Det har visserligen blifvit majoritet för ett förslag från utskottets sida, men tittar man efter längre fram i utskottets utlåtande, så finner man, att utskottet varit splittradt i en mängd olika meningar, företrädta dels af ett antal reservationer, dels ock af många namn under de olika reservationerna. Det bör då vara alldeles tydligt, att frågan icke föreligger utredd i ett sådant läge, att man skulle kunna gå att med moget omdöme fatta beslut i denna sak. Under sådana förhållanden synes det mig, som om man såsom skäl för att i sådan hast afgöra denna viktiga fråga icke skulle kunna anföra, att det är så brådtom med att få riksdagen afslutad; ett sådant skäl synes mig icke vara billigt.

Det är också en annan omständighet, som jag skall be att få framhålla såsom motiv för mitt yrkande. Enligt hvad jag nemligen erfarit om de ledighetsansökningar, som nu äro af kammarens ledamöter inlemnade, är det icke mindre än 23 kammarledamöter, hvilka erhållit permission för morgondagen och tiden närmast derefter. Huruvida dessa ledamöter eller några af dem ändock infinna sig härstädes i morgon, det kan jag naturligtvis icke säga; faktum är emellertid, att det redan föreligger så många ledighetsansök-

ningar. Jag antager också, att äfven nu i dag en del ansökningar om ledighet inkomma från personer, som afse att resa härifrån under aftonens lopp; jag känner visserligen icke till det, men jag kan tänka mig möjligheten deraf. Kammaren blir således icke fulltaligt samlad för att behandla en så vigtig fråga som denna. Man har ju alltid ansett att, exempelvis vid gemensamma voteringar, men för öfrigt då andra viktiga frågor skola afgöras, Riksdagen bör vara mangrant samlad.

Under alla dessa förhållanden kan jag, herr talman, icke inse annat än att billigheten bjuder, det man får på sig en betänketid genom ärendets uppskjutande till första diskussionsplenum efter påsk, och därför tager jag mig friheten hemställa följande: att kammaren måtte besluta, det statsutskottets utlåtande n:o 40 angående föreslagna jernvägsanläggningar för statens räkning nu bordlägges för att till behandling inom kammaren företagas vid första diskussionsplenum efter påsk.

Herr Pegelow instämde med herr Collander.

Herr von Friesen: För min del kan jag icke finna, att de skäl, som den föregående talaren anført, verkligen böra föranleda till någon så omfattande ändring i kammarens föredragningslista, som han föreslagit. Det är sant, att detta ärende är mycket viktigt; men just därför, att så är, hafva väl också allesammans företrädesvis beredt sig på detsamma, och särskildt tror jag, att alla beredt sig på, att det skall förekomma i morgon; jag tror, att det knappast finnes någon, som tänkt sig, att ärendet *icke* skulle förekomma i morgon. För öfrigt är detta ärende icke af så särskildt vidlyftig beskaffenhet, att man icke skulle hafva hunnit sätta sig in i detsamma, så mycket som i dessa frågor redan blifvit skrifvet och taladt. Jag tror således, att talet om den korta förberedelse-tiden icke innehåller något giltigt skäl för uppskof.

Hvad beträffar talarens yttrande, att man borde låta den omständigheten, att åtskilliga kammarledamöter begärt och erhållit permission, inverka på ärendets föredragning, så tror jag att härmed skulle skapas ett mycket farligt prejudikat, ty efter ett sådant tillvägagående skulle utan tvifvel många af kammarens ledamöter hädanefter komma att taga sig påskferier lång tid i förväg, just därför att de visste, det man med hänsyn till dem skulle vidtaga ändringar i kammarens föredragningslista.

Jag hemställer således, herr talman, att man icke måtte företaga i listan en så omfattande ändring, som den utaf den siste talaren föreslagna, men väl att man måtte bifalla det af herr vice talmannen framställda yrkandet.

Häruti instämde herrar *Darin* och *Eriksson* i Elgered.

Herr Johansson i Noraskog: Jag skall be att ytterligare få komplettera hvad herr vice talmannen i afseende på denna fråga

Angående
föredrag-
ningslistan.
(Forts.)

yttrade med en liten redogörelse för hvad som passerade i talmanskonferensen vid dess senaste sammanträde.

Herrarne hafva sig bekant, huru de närmaste arbetsplena blifvit ordnade. Vid nämnda sammanträde uppgjordes emellertid den beräkningen, att vid första plenum efter påsk, d. v. s. torsdagen den 22 april, skulle förekomma dels de gemensamma voteringar, som till dess hunne blifva klara, och dels déchargebetänkandet, att vidare lördagen efter påsk, andra plenidagen, banklagen skulle behandlas, för så vidt det vore möjligt att få den färdig under den mellanliggande tiden. Sedan hafva vi till den 15 maj icke mera än 5 ordinarie plenidagar, på hvilka man då skall medhinna alla de frågor, som nu äro kvar.

Jag skall be att få räkna upp några ibland dem, för att herrarne skola kunna göra sig en föreställning om omfattningen af de ärenden, som efter påsk föreligga till behandling. Kamrarne hafva då, som jag redan nämnt, att behandla déchargebetänkandet och banklagen, hvilken senare kan, särskildt om den återremitteras, föranleda mycken tidsutdrägt både i det ena och det andra afseendet, vidare åttonde hufvudtiteln, som ännu icke kommit in till kamrarne och icke heller kan komma in förr än efter påsk. Vidare hafva vi de ur statsutskottets betänkande rörande fjerd hufvudtiteln utbrutna viktiga frågorna angående fästningsbyggnader och den ifrågassatta mobiliseringen samt åtskilligt annat, som dermed står i samband. Vidare hafva vi den föreslagna förändringen af bevillningsförordningen. Tro herrarne, att den med lätthet kan affärdas, när den kommer in? Nej, den kommer nog, isynnerhet om kamrarne stanna i olika beslut, att taga mycken tid i anspråk. Vidare hafva vi slagthusfrågan, som blifvit återremitterad till utskottet, och som, ifall det är meningen att göra någonting åt den, utan tvifvel kommer att föranleda djupare och allvarigare meningsutbyte än det, som förekom, när frågan förra gången var före. Slutligen hafva vi alldeles nyss fått mottaga en kongl. proposition angående tuberkulosens bekämpande o. s. v. Med ett ord sagdt, det är så pass många och viktiga frågor som återstå att behandla efter påsk, att det icke är möjligt att kunna få ens de viktigaste löpande ärendena afgjorda till den 15 maj. Huru långt det kan blifva nödvändigt att sträcka sig öfver den 15 maj, vill jag låta vara osagdt. Den saken tror jag det ännu är omöjligt att med någon visshet afgöra.

Det var under sådana förhållanden, som talmanskonferensen ville ordna arbetet på sådant sätt, att åtminstone jernvägsfrågan finge behandlas före påsk tillika med en del andra ärenden, som under de senaste dagarne strömmat in. Man får icke glömma, att man under de båda veckor, som återstå efter påsk, icke kan hafva uteslutande arbetsplena här i kammarne, utan att man äfven behöfver några mellanliggande dagar för arbeten i utskotten, vare sig för behandlingen af gjorda återremisser eller för uppsättande af skrifvelseförslag eller dylikt, som står i samband med frågor, som ännu kunna vara oafgjorda.

Allt nog, om det icke är vår afsigt att vara kvar under hela

maj månad, tror jag icke att det är skäl att gå in på det förslag, som blifvit framställt af herr Collander, och det är i sådant syfte, som jag hemställer om bifall till herr vice talmannens förslag.

*Angående
föredrag-
ningslistan.
(Forts.)*

Herr Pehrson i Törneryd: Till de skäl, som utaf den näst föregående talaren blifvit framhållna, ber jag att få lägga ett nytt. För så vidt som jag kunde uppfatta herr Johanssons i Noraskog uppräknig af de många frågor, hvilka återstå till behandling efter påsk, så var ifrån dessa utesluten en stor sådan, som är viktigare än hvar och en af de utaf honom omnämnda äro i och för sig, nemligen frågan om en ny organisation af statens jernvägar, med åtföljande ny aflöningsstat. Denna fråga torde nog kräfva icke så liten tid för kamrarnes behandling.

Af alla de nu under öfverläggningen framställda skäl mot ett uppskof med afgörandet af ärendet i fråga synes det mig således opraktiskt att bifalla herr Collanders förslag, hvadan jag ber att få instämna i herr vice talmannens yrkande.

Herr Svanberg: På de af de begge sista talarne äfvensom af herr von Friesen anförda skäl samt då herr Collanders förslag utan tvifvel skulle, derest det bifölles, förlänga riksdagen med flere dagar, ber jag att få motsätta mig detsamma.

Härtill kommer dessutom, att jag anser hans förslag vara stridande mot riksdagsordningens föreskrift att ärendena böra i riksdagen föredragas på sådant sätt, att de så vidt möjligt är samtidigt behandlas i begge kamrarne.

Jag får alltså yrka afslag å herr Collanders förslag.

Herr Collander: Den invändning, som den siste talaren gjort, kan naturligtvis icke alls hålla streck, ty det är ett faktum, att många gånger ett ärende icke förekommer samtidigt i båda kamrarne.

Mot herr von Friesen ber jag få erinra, att när jag nämnde, att många ledamöter af kammaren komma att vara frånvarande från kammarens sammanträde i morgon, jag icke anförde detta som ett skäl för att uppskjuta jernvägsfrågans behandling till efter påsk. Jag sade, att det är en omständighet, som man måste taga i betraktande, men det egentliga skälet var, att man icke var i tillfälle att pröfva förslaget.

Det hade naturligtvis varit önskvärdt, att statsutskottet, som egentligen leder ärendenas gång inom riksdagen, hade bringat den vigtiga frågan något tidigare fram, så att man kunnat få något mera tid på sig att pröfva densamma.

Då nu emellertid, såsom redan blifvit anfördt, det ligger så många ärenden före till behandling, att man måste skynda sig, om man skall medhinna dessa till den 15 maj, så ber jag få erinra om en annan sak, nemligen att Kongl. Maj:t både i trontalet och sedermera genom regeringen tillkännagifvit, att Kongl. Maj:t vore beredd på att komma in till Riksdagen med en proposition om ordnandet af de förhållanden, som, genom uppsägningen af mellan-

Angående
föredrag-
ningslistan.
(Forts.)

rikslagen, den 13 juli detta år komme att inträda mellan brödrafolken. Tro nu herrarne, att om Kongl. Maj:t af skäl, som jag icke närmare känner, skulle komma fram med denna fråga något senare — hittills har den åtminstone icke ännu framkommit — dess behandling skulle kunna försiggå med hast? Den skulle naturligtvis behandlas inom utskott. Der komme naturligtvis olika meningar att stå emot hvarandra, och då är det icke möjligt, att denna fråga kunde gå igenom på några få dagar.

Om således Kongl. Maj:t skulle dröja ännu en tid att framlägga för Riksdagen ett sådant förslag, så har man att emotse, att Riksdagen ändå icke hinner att afslutas förr än efter den 15 maj, och detta tror jag icke vara så farligt.

Jag vidhåller fortfarande mitt yrkande.

Herr A. Hedin: Sedan vi nu hört skrämskottet den 15 maj, så förmodar jag, att herr Collanders förslags öde är afgjort.

Emellertid vill jag begagna tillfället att anmärka, att det enligt min tanke icke är i sin ordning att sätta såsom högsta maxim för riksdagsärendenas behandling den att hinna formaliter med allt hvad som finnes bragt under Riksdagens pröfning, utan att det finnes en ännu högre och bättre maxim, nemligen att pröfva och besluta väl, och den, som det anser, bör enligt min tanke rösta med herr Collander för att bereda oss rådum att närmare öfverväga en fråga, som blifvit så ytterst kinkig kanske snarare *under* riksdagen än när den först kom fram, derför att meningarna mer och mer gått i sär.

Härmed var öfverläggningen i detta ämne slutad. Efter det statsutskottets ifrågakomna utlåtande n:o 40 blifvit bordlagdt, gaf herr talmannen enligt de gjorda yrkandena propositioner *dels* på bifall till herr vice talmannens förslag och *dels* på bifall till herr Collanders förslag; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med öfvervägande ja besvarad. Herr Collander begärde likväl votering, hvilken ock företogs enligt följande nu uppsatta och af kammaren godkända voteringsproposition:

Den, som vill, att statsutskottets utlåtande n:o 40, angående föreslagna jernvägsanläggningar för statens räkning, skall sättas främst bland två gånger bordlagda ärenden å föredragningslistan för morgondagens sammanträde, röstar

Ja:

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren beslutit, att nämnda ärende skall företagas till behandling vid första diskussionsplenium efter påsk.

Omröstningen visade 131 ja mot 54 nej; och hade kammaren alltså beslutat i enlighet med ja-propositionens innehåll.

§ 6.

Föredrogos vidare men blefvo å nyo bordlagda:

statsutskottets utlåtanden n:is 41, 42 och 43;

sammansatta stats- och lagutskottets utlåtande n:o 7;

bankoutskottets utlåtande och memorial n:is 6 och 7;

Andra Kammarens fjerde tillfälliga utskotts utlåtande n:o 11;
samt

Andra Kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande n:o 12;

§ 7.

Herr vice talmannen *Danielson* begärde härefter ordet och yttrade:

Jag ber att få föreslå, att kammaren, sedan genom den nu skedda omröstningen bestämts att statsutskottets betänkande n:o 40 rörande jernvägsanläggningarne skall förekomma främst på föredragningslistan för nästa plenum, måtte besluta, att derefter skola företagas till behandling sammansatta stats- och lagutskottets utlåtande n:o 7 angående ändring i presterskapets aflöningsförhållanden samt dernäst statsutskottets utlåtande n:o 39 rörande telefonväsendet.

Jag anhåller hos herr talmannen om proposition på detta mitt förslag.

Denna hemställan bifölls af kammaren.

§ 8.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

Herr <i>A. Hallqvist</i>	under 4 dagar fr. o. m. den	7 dennes,
» <i>N. Wallmark</i>	» 14 » » » » »	8 »
» <i>J. Nilsson</i> i Skrafvelsjö	» 14 » » » » »	8 »
» <i>J. P. Zakrisson</i>	» 13 » » » » »	8 »
» <i>C. G. Johansson</i> i Aflösa	» 14 » » » » »	8 »
» <i>A. Norrman</i>	» 14 » » » » »	8 »
» <i>O. Larsson</i> i Mörtlösa	» 12 » » » » »	9 »
» <i>N. Svensson</i> i Olseröd	» 14 » » » » »	8 »
» <i>N. Nilsson</i> i Skärhus	» 10 » » » » »	10 »
» <i>P. G. Petersson</i> i Brystorp	» 12 » » » » »	9 »
» <i>R. Eklundh</i> från Lund	» 12 » » » » »	10 »
» <i>D. G. Restadius</i>	» 3 » » » » »	6 »
» <i>J. Sjöberg</i>	» 13 » » » » »	9 »

Herr <i>J. W. Bengtsson</i> i								
	Häradsköp	under 11 dagar fr. o. m. den	8	dennes,				
» <i>S. M. Olsson</i> i Sörnäs	» 14	» » » » » »	8	»				
» <i>E. Norman</i>	» 14	» » » » » »	8	»				
» <i>N. Boström</i>	» 14	» » » » » »	10	»				
» <i>C. F. Petersson</i> i								
	Dänningelanda	» 14	» » » » » »	9				
» <i>J. P. Jansson</i> i Sax-								
	hyttan	» 8	» » » » » »	8				
och herr <i>C. E. Johansson</i>								
	i Berga	» 12	» » » » » »	10				

§ 8.

Till bordläggning anmäldes:

bankoutskottets utlåtande n:o 8, med anledning af väckta förslag om användande af bankovinsten för 1896;

Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande n:o 13, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om utredning, huruvida ej föreskrift borde meddelas derom, att tändstickor, i hvilkas tändmassa vanlig fosfor ingår, ej må till riket införas eller der utbjudas eller hållas till salu;

Andra Kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande n:o 14, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t angående afskaffande af lärareprof inför domkapitlen; och

Andra Kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande n:o 15, öfver väckt motion angående utskänkning af vin och maltdrycker vid statens jernvägsstationer.

Dessa ärenden skulle å föredragningslistan för morgondagens sammanträde uppföras framför de ärenden, som blifvit två gånger bordlagda.

§ 9.

Justerades protokollsutdrag; hvarefter kammarens ledamöter åtskildes kl. 3.21 e. m.

In fidem

E. Nathorst Böös.

Onsdagen den 7 april.

Kl. 11 f. m.

§ 1.

Justerades protokollet för den 31 nästlidne mars.

§ 2.

Efter föredragning, hvar för sig, af Kongl. Maj:ts på kammarens bord hvilande propositioner:

angående anvisande af medel till förekommande och hämmande af tuberkelsjukdomar hos nötkreaturen; och

angående med Ryssland afslutad konvention om samfäldt brukande af svenska och ryska kronornas laxfisken i Torne elf;

beslöt kammaren öfverlemna samma propositioner till behandling af statsutskottet.

§ 3.

Föredrogos och bordlades för andra gången:

bankoutskottets utlåtande n:o 8;

Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande n:o 13;

Andra Kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande n:o 14; och

Andra Kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande n:o 15.

§ 4.

Enligt derom förut fattadt beslut företogs nu till behandling statsutskottets utlåtande n:o 40, angående föreslagna jernvägsanläggningar för statens räkning.

Sedan i propositionen angående statsverkets tillstånd och behof af Riksdagen äskats ett anslag för år 1898 af 1,300,000 kronor, att utgå å riksstaten utom hufvudtitlarne, till fortsättning af norra stambanan från Boden till Kalix elf, hade Kongl. Maj:t i proposition af den 26 sistlidne februari (n:o 46) — med återopande af hvad ett propositionen bilagdt utdrag af protokollet öfver civilärenden för samma dag innehöle — föreslagit Riksdagen

att, under förbehåll att de i sagda protokoll för hvarje särskild bana angifna vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttoges, besluta anläggning af följande statsbanor, nemligen:

dels från Boden öfver Buddby och Niemifors till Ytter Morjärv vid Kalix elf, hvarför kostnaden beräknats till 4,371,000 kronor, samt i sammanhang dermed anläggning af landsväg från Boden till Forsbyn för en beräknad kostnad af 333,000 kronor;

dels från Krylbo öfver Vestanfors och Ullersäter till Örebro, hvarför kostnaden beräknats till 9,054,000 kronor;

dels ock från Göteborg öfver Kongelf, Ucklum och Uddevalla till Svinesund, hvarför kostnaden beräknats till 16,216,500 kronor;

allt med rätt för Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, jernvägarna böra genomgå;

samt att för påbörjandet af nämnda anläggningar anvisa för år 1898, utöfver de för jernvägen Boden—Ytter Morjärv till utgående å riksstaten utom hufvudtitlarna redan äskade 1,300,000 kronor, följande belopp, nemligen:

för landsvägen Boden—Forsbyn	kronor	120,000: —
» jernvägen Krylbo—Örebro	»	5,150,000: —
» jernvägen Göteborg—Svinesund	»	4,500,000: —
		eller tillsammans kronor 9,770,000: —

att af riksgäldskontoret utgå, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf dessa belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna tillsammans 1,690,000 kronor.

Vidare hade i särskilda motioner föreslagits:

af herr *O. H. Ström*, med hvilken herr *N. Wallmark* instämt (motion n:o 166 inom Andra Kammaren):

att Riksdagen

1:o måtte för färdigbyggande på två år af jernvägen från Boden till Ytter Morjärv bevilja ett anslag af 2,600,000 kronor att utgå under år 1898 samt besluta, att återstoden af den projekterade byggnadskostnaden skall utgå under år 1899;

2:o måtte besluta, att bansträckningen öfver Hasafors bör väljas, såsom varande både 7,348 km. kortare, 373,000 kronor billigare och för orten fördelaktigare än den både längre, dyrare och för orten ej så tillfredsställande sträckningen öfver Niemifors;

af herr *J. Johansson* i Noraskog (motion n:o 161 inom Andra Kammaren):

att Riksdagen, med afslag å Kongl. Maj:ts ifrågavarande proposition, i hvad den afsåge föreslagen jernväg från Krylbo öfver Vestanfors och Ullersäter till Örebro, måtte i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla om verkställande af ytterligare undersökning af berörda jernvägslinie för utrönande, huruvida det ej skulle vara både

för staten och de särskilda orterna fördelaktigast och lämpligast, att banan från Skinskattebergs bergslag droges genom Ramsbergs, Lindes och Nora bergslager, samt att till kommande Riksdag framlägga det förslag angående ifrågavarande stambanas riktning och läge, som af en dylik undersökning kunde föranledas;

af herr *A. V. Ljungman* (motion n:o 163 inom Andra Kam-maren):

att Riksdagen måtte bifalla Kongl. Maj:ts proposition om anläggning af en statsbana från Göteborg till Svinesund, men med vissa, i motionen närmare formulerade ändringar i de föreslagna villkoren; samt

af herr *J. M. Ekströmer* (motion n:o 26 inom Första Kam-maren):

att Riksdagen ville vid beviljandet af anslag för utförande af jernvägar genom statens försorg fästa det vilkor, att, efter upp-görande af nödiga ritningar med beskrifningar och under behöfzig kontroll, detta utförande, der så utan förlust för staten kunde ske, hädanefter måtte ega rum med tillämpning af entreprenadsystemet.

I *punkten 1* af föreliggande utlåtande hemstälde nu utskottet:

att, i anledning af Kongl. Maj:ts förevarande framställningar, Riksdagen — under förbehåll, att de i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 26 februari 1897 för den föreslagna banan från Boden till Ytter Morjärv angifna vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas — måtte, med uttalande, i anledning af herr *J. M. Ekströmers* ofvanberörda motion, att arbetets utförande måtte under behöfzig kontroll verkställas med tillämpning af entreprenadsystemet, der så med fördel för staten kan ske, besluta anläggning af en statsbana från Boden öfver Hasafors till Ytter Morjärv samt till påbörjande af denna bana för år 1898 å riksstaten utom hufvudtitlarne anvisa 1,300,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t dels att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå, dels ock att låta af det anvisade beloppet förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 150,000 kronor.

Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.

Emot denna utskottets hemställan hade reservationer anmälts:

af herrar *C. Lundeberg*, *K. Bohnstedt* och *E. Fränckel*, som ansett, att utskottets hemställan bort erhålla följande lydelse:

1:o att Riksdagen — under det af Kongl. Maj:t föreslagna förbehåll — må besluta anläggning af en statsbana från Boden öfver Buddby och Niemifors till Ytter Morjärv samt till påbörjande af denna bana för år 1898 å riksstaten utom hufvudtitlarne anvisa 1,300,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t dels att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå, dels ock att låta af det anvisade beloppet förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 150,000 kronor;

Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Forts.)

af herr *F. E. Pettersson*;

af herr *H. P. P. Tamm*, med hvilken herrar friherre *F. W. von Otter*, *I. Wijk*, *G. D. R. Tornerhjelm*, greve *Ph. Klingspor* och friherre *J. T. Gripenstedt* instämt, och som ansett, att utskottet ej bort förorda en annan rigtning å banan än den af Kongl. Maj:t föreslagna, utan bort tillstyrka Riksdagen att — under uttalande af sin lifliga önskan att banan, om möjligt, måtte dragas öfver Hasafors — öfverlåta bestämmandet af banans rigtning åt Kongl. Maj:t, hvilken ensam torde vara i tillfälle att pröfva giltigheten af de för den inre linien åberopade militärskäl;

af herr greve *Wachtmeister*; samt

af herrar *Månsson* och *Erickson* i Bjersby.

Efter uppläsande af utskottets hemställan anförde:

Chefen för landtförsvarsdepartementet, herr statsrådet, friherre *Rappe*: Herr greve och talman, mine herrar! Då det här är fråga om utgifter till ganska stora belopp, lärer det vara nödvändigt att skärskåda frågan från alla synpunkter, så att, då kammaren går att fatta sitt beslut, den må kunna göra det med fullständig kännedom om förhållandena. Detta föranlåter mig att nu söka belysa den militära sidan af föreliggande ämne, så mycket hellre som det synes mig, som om denna sida måhända icke blifvit tillräckligt beaktad uti statsutskottets utlåtande.

Då det var fråga om byggande af en jernväg genom det öfre Norrland, torde det vara faktiskt, att den militära opinionen var alldeles enhällig i önskan om denna jernvägs fullbordande till Lule elf. Man trodde, att, då banan kommit till Lule elf, det skulle blifva ett afstannande och en längre tids hvila, men redan nu föreligger ett förslag till jernbanans fortsättande. Men härvidlag tror jag icke man kan säga, att militärerna äro lika enhälliga i sitt omdöme af banans militära vigt och betydelse, som de voro, då det var fråga om den föregående delen intill Lule elf. Det är kammaren väl bekant, att de allvarligaste betänkligheter hafva af sakkunniga militärer framstälts rörande denna banas fortsättning utan vidare. Det är kammarens rättighet att få full kännedom om dessa militära skäl, och jag skall därför söka att först påpeka och framhålla desamma.

När Sverige var förenadt med Finland, var vårt land ständigt utsatt för krig och olyckor. Vi voro en kontinentalmagt, och det var för oss nödvändigt att, så vida vi skulle kunna bevara vårt oberoende, hålla lika stora stridskrafter i beredskap, som de motståndare, vi kunde vänta att få. Men sedan Sverige gått miste om Finland och tack vare den union, som genom *Karl Johans* statskloket kom till stånd mellan Sverige och Norge, inträdde ett helt annat förhållande. Följden däraf har blifvit att vi fått åtnjuta en långvarig fred, och att vårt krigspolitiska förhållande blifvit sådant, att vi icke, såsom förut, nödgats söka att täfla med de stora magterna, våra grannar, i afseende å stridskrafternas storlek

och betydelse, utan att vi, i likhet med England, som är en östat, kunnat vara säkra på att vår trygghet och vårt oberoende vore tillräckligt värnade, om vi hade så stora stridskrafter, att vi kunde möta en fiende, som öfver hafvet giinge emot oss.

När det varit fråga om vårt lands försvar, hafva ju många fört det talet, att det icke tjenar någonting till för en liten stat, sådan som Sverige, att söka värna sig mot sina mäktiga grannar, då ju dessa hafva en tiodubbel öfverlägsenhet. Men då man erinrar sig, att förhållandet icke får så betraktas, utan att frågan endast gäller att kunna hafva så stora stridskrafter, att man kan möta de arméer, hvilka kunna föras öfver hafvet, så får ju hela saken ett annat utseende, och det är just detta, som har gjort, att vårt folk och vår representation nedlagt så stora kostnader på försvaret, att de nemligen vetat, att genom dessa kostnader man dock vunnit en grundad förhoppning att kunna möta en fiende och vinna framgång uti en eventuel strid.

Men vi hafva ju en landgräns, säger man. Ja, det är sant, men denna landgräns har allt hittills varit sådan, att man icke kunnat vänta, att annat än *mindre* styrkor skulle öfver denna rycka in i vårt land. Hufvudanfallet har alltid kunnat väntas öfver sjön, emedan ingen armé kunnat röra sig uti de öde bygder och stora vidder, hvarom här är fråga, utan att hafva till sitt förfogande jernvägar.

Hela vår försvarsplan har sålunda hittills gått ut på att med hjälp af de talrika förbindelserna i det inre landet kunna samla starka stridskrafter till hvilken som helst viktig landstigningspunkt, der en fiende kunde väntas, och har deremot afsett mindre stridskrafter till landgränsen. Man var förvissad derom, att om man blott kunde besegra hufvudanfallet, som komme öfver sjön, skulle det sedermera icke vara så farligt med de mindre styrkor, som möjligen komme att gå landvägen. Men jernvägarnes tillkomst på andra sidan gränsen omskapar helt och hållet detta militärgeografiska förhållande. I och med detsamma, som jernvägar byggas, kan man medelst dessa samla ännu mycket större stridskrafter än de, som kunna väntas öfver sjön, ty en transport öfver sjön är begränsad af transportmedlen, men på jernvägarne kan man föra nästan huru stora stridskrafter som helst. När så är förhållandet, är det klart, att det endast varit med stora farhågor, som vi kunnat möta tanken på att blifva förenade med kontinenten genom jernvägar.

Då blir det icke längre tillräckligt att kunna möta ett hufvud-anfall öfver hafvet. Man måste vara beredd på att möta ett hufvud-angrepp från landsidan, och detta måhända utfördt med betydligt större stridskrafter än som vi förut tänkt öfver hafvet kunde föras emot oss.

Huru skall man under sådana förhållanden gå till väga för att jemvigten i vårt försvarssystem må bibehållas? I de anföranden till statsrådsprotokollet, som jag tillätit mig att afgifva dels den 2 januari i fjöl och dels till detta års statsverksproposition, har jag framhållit de medel, som man torde nödgas tillgripa för att icke

*Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Forts.)*

*Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Forts.)*

alltför mycket komma i efterhand, sedan de förhållanden, som jag nu påpekat, inträdt.

Om man betänker vårt lands utsträckta läge, befolkningens gleshet i landets öfre delar samt huru fåtaliga förbindelserna der äro, är det lätt att fatta, att ett samlande af hela armén eller en så stor del deraf, som erfordras mot ett hufvudanfall deruppe, skall möta snart sagdt oöfverstigliga svårigheter, åtminstone om det skall ske inom en begränsad tid.

Man skulle nu visserligen kunna framkasta tanken om en sådan utveckling af vår flotta, att den skulle kunna användas till att försvåra en fiendes framryckande. Aldrig har väl dock någon målsman för vårt sjöförsvär tänkt sig, att detsamma skulle kunna nå en sådan utveckling, att det icke blott kunde på ett kraftigt sätt bidra vid försvaret af de egentliga, de södra delarne af vårt land, utan också räcka till vid försvaret af de öfre landsdelarne. Äfven om den plan för flottans organisation, som senast framlades, vore genomförd, skulle man ändock icke kunna tänka sig, att någon del af flottan komme att användas i de norrbottniska farvattnen.

Ett utomordentligt sätt vore naturligtvis flere jernvägars anläggande i dessa trakter, ty genom att öka jernvägarnes antal skulle man möjliggöra en hastigare koncentrerung af armén deruppe. Men då landet med stora uppoffringar byggt en jernväg, som nu kommit till stånd och som är mäktig af vida större trafik än den, som hitintills kommit den till del, huru skulle man kunna ifrågasätta byggandet af ännu en eller flere jernvägar genom ännu mera öde trakter? En jernväg till deruppe är en så aflägsen framtidssak, att vi icke nu behöfva tala om densamma.

När förhållandena äro sådana, finnes för oss icke något annat tillvägagående än det, som tillgripits af alla andra, större eller mindre, stater, som hafva en landgräns att försvåra, nemligen att med befästningskonstens tillhjälp göra det möjligt att uppehålla fienden, tills stridskrafterna hinna samlas.

Men, säger man, det radikalaste sättet skulle kanske vara att, om tillkomsten af en jernväg så omgestaltar de strategiska förhållandena, icke bygga någon jernväg alls. Det afstånd, som nu skiljer oss från jernvägen på finska sidan, är 30 svenska mil. Vore det nu så, att man hade i sin hand möjligheten att förhindra denna jernvägs fortsättande, så vore ett sådant förfarande otvifvelaktigt det klokaste. Men som man väl kan förstå, hafva vi icke någon bestämmanderätt angående jernvägsbyggandet på finska sidan, utan denna jernvägs fortsättande är redan beslutadt och kommer således till stånd. Men i och med detsamma den kommer till stånd, inträder ock det för oss synnerligen ogynnsamma förhållandet, att vår eventuelle motståndare med jernvägens tillhjälp hastigt kan samla sina öfverlägsna stridskrafter, under det att frånvaron af en jernväg på vår sida gör oss ännu svagare.

Detta gör, att, om vi vilja eller icke och för så vidt vi nu särskildt tänka på landets försvar, det icke kan förekommas, att äfven vi å vår sida måste vara betänkta på att bygga denna jernväg — då jernvägen bygges på andra sidan gränsen — dock med

fullt medvetande om, att med denna jernvägs tillkomst möjligheten af vårt lands tryggande och värnande i hög grad försvagas.

Det finnes också en annan anledning, ett skäl, som är så mäktigt, att äfven ur den synpunkten byggandet af denna jernväg icke torde kunna underlätas; och jag tror, att, då det tillkommer mig att tala ur militärsynpunkt, äfven detta skäl bör beröras. Om jernvägar, då det gäller förbindelser stater emellan, vid krigiska förvecklingar kunna vara till fara för svagare stater, så äro de å andra sidan för hvarje land i och för sig af den allra största vikt och betydelse äfven ur militärsynpunkt genom den möjlighet, som genom dem beredes att hastigt samla och koncentrera större stridskrafter. Då Preussen år 1866 gjorde sin uppmarsch och koncentring, slogs världen med häpnad, emedan denna stat för första gången visade, hvilken militärisk nytta man kunde hafva af jernvägarne, om man rätt begagnade desamma. Det är således af mycket stor betydelse, att ett rikligt jernvägsnät finnes i ett land. Men jernvägarne äro icke blott i nu sagda afseende af militär betydelse. De hafva, så att säga, en militärnational betydelse, emedan genom dem de olika landsdelarne förbindas med hvarandra. Och att så kunna samla sina krafter är af den största vikt så väl i krig som i fred.

Vi hafva byggt en jernväg genom Vesterbotten, som förenar nedre Norrbotten och Vesterbotten med våra öfriga landamären. Men ännu återstå deruppe i norr vidsträckta gränstrakter. Äfven de hafva berättigade anspråk att icke lemnas i sticket utan att genom en jernväg sammanbindas med det öfriga Sverige; och detta så mycket hellre, som, om vi icke i tid vidtaga denna åtgärd, vi utsätta oss för att förbindelserna af både det ena och det andra slaget skola öfvergå på den sidan, der jernväg finnes.

Det är dessa två synpunkter, som enligt min tanke äro högst viktiga att framhålla, på det att hvar och en måtte förstå, att vi å ena sidan icke kunna underlåta att bygga den ifrågavarande jernvägen, men att å andra sidan vår militära ställning genom densammes tillkomst blir betydligt försvagad, framför allt om vi icke samtidigt vidtaga den åtgärden att genom befästningar söka bereda oss den tid, som är nödvändig för att få stridskrafterna upp till Norrland, så att de, stödda på dessa befästningar, kunna föras fram att värna de landsdelar, som utgöra gränstrakterna. Äfven om, såsom naturligt är, svenska nationen icke tänker på att gå aggressivt till väga, så måste vi dock hafva den tanken klar, att vi vilja värna hela vårt land och icke — utom måhända öfvergående — låta någon del deraf öfersvämmas af fienden. Liksom man under freden vill med jernvägar sammanbinda de olika delarne af landet med hvarandra, vill man under krig — om sådant skulle inträffa — föra fram stridskrafterna ända till gränsen för att om möjligt förhindra fienden att sätta sin fot inom våra landamären.

Men om så är förhållandet, torde man inse, huru ytterst nödvändigt det måste vara att jernvägen får den rigning, genom hvilken den kan äfven i krig tjena det ändamål, som framhållits, nemligen att till gränsen framföra de nödiga stridskrafterna och

*Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Forts.)*

*Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Forts.)*

sätta dessa i stånd att der existera. Ty det är här fråga om sådana trakter, der ett försvar icke skulle vara möjligt, om icke tillförsel af alla behöfliga förnödenheter kan beredas bakifrån förmedelst jernvägens hjälp. Dessa trakter sjelfva hafva nemligen icke de resurser, som äro erforderliga för underhåll af det antal trupper, som numera komma att behöfvas deruppe. Jag betonar än en gång, att vår motståndare — tack vare sitt rika jernvägsnät — hädanefter kan antagas komma att vid denna gräns uppträda med vida större krafter än någon förut tänkt sig.

Jernvägens sträckning är således af ytterst stor betydelse, och jag kommer nu till frågan om de två alternativen i detta afseende. Jag vill då säga, att — militäriskt sedt och om vi skola tänka på att icke alldeles för mycket underlägsna möta vår möjliga motståndare — och om vi icke skola alldeles afsäga oss hvarje utsigt att kunna skjuta fram våra stridskrafter så nära gränsen som möjligt, måste jernvägen dragas den inre af de båda föreslagna sträckningarna. I utskottsbetänkandet hafva icke så mycket framhållits fördelarne å ena sidan och olägenheterna å den andra i militäriskt hänseende, då det gäller att välja mellan de båda sträckningarne öfver Hasafors och öfver Niemifors. Men det torde icke vara svårt att påvisa, att om Niemiforslinien är en sträckning, som i militäriskt hänseende är acceptabel, Hasaforslinien deremot är en mycket farlig linie — så farlig, att, om den komme till stånd, jag tviflar på, att det skulle finnas någon militärbefälhafvare, som derefter skulle våga att vid krigsfara framskjuta stridskrafterna längre än till Lule elf. Man skulle med andra ord, trots det att man fått jernvägen, nödgas släppa hela den landsdel, som det gäller att försvara, och till hvilken värnande den ifrågasatta jernvägen är afsedd att bidra.

Jag har här låtit upprätta en karta, genom hvilken jag hoppas kunna visa för kammaren, huru de olika linierna ställa sig.

Jag förutsätter vid den demonstration, som jag nu går att göra, att vi icke äro herrar på sjön; ty jag tror, att kammarens ledamöter torde vara eniga med mig om, att vi ej kunna tänka oss att vara öfverlägsna till sjös. Vi måste således vara beredda på att fienden med sina fartyg är herre der, och då finnes det för honom ganska många landstigningspunkter. Att här genomgå dem alla torde icke vara lämpligt. Men så mycket vill jag säga, att om fienden väljer vissa af dessa punkter, är det icke så farligt, därför att farvattnen i allmänhet äro grunda på dessa ställen. Skulle deremot fienden gå upp till Råne elf, är det klart, att man måste vara beredd att hindra honom att söka stänga af jernvägen, der den passerar denna elf.

Af de vattendrag, som ligga mellan Luleå och Kalix, är Råne elf det största och mest betydande. Tänker man sig nu, att vi hafva en armé, som med sin hufvudstyrka är framskjuten till Kalix och med smärre afdelningar framemot Haparanda, så skulle den säkerligen råka i en ytterst farlig belägenhet, i fall en fiende med sina fartyg ginge upp till Strömsund, landsatte trupper och derifrån marscherade till Hasafors — och under förutsättning att

jernvägen vore dragen den linien — klippte af densamma der. Hvad skulle då inträffa? Jo, då skulle armén vid Kalix icke kunna stå kvar, utan måste söka draga sig tillbaka, emedan den, sedan jernvägen vore afklippt, icke kunde erhålla de förnödenheter, som för densamma vore erforderliga och som måste föras fram på jernvägen. Skulle den, då den nödgas retirera, söka sig tillbaka kustvägen, så blefve följden sannolikt en ny kapitulation i Kalix, en katastrof sådan, att man drager sig för att tänka tanken till slut.

Men — torde mången nu fråga -- kan det då betyda så mycket, om jernvägen ligger litet längre in i landet? Är det då möjligt att förhindra en sådan eventualitet? Afståndet från Strömsund — som är en bra landstigningspunkt — till Hasafors är icke, såsom uppgifvits af en ledamot af denna kammare i en af honom afgifven motion, 21 kilometer, utan endast 16 à 17 kilometer. Motionären har, i förbigående sagdt, räknat utefter en annan väg än den, som fienden gifvetvis skulle komma att begagna; här finnas två, och man begagnar då den kortare; och denna är, som sagdt, icke mer än 16 à 17 kilometer. Jag har sjelf gått igenom denna trakt ganska noگا, och tillsammans med både landtofficerare och sjöofficerare studerat densamma, så att jag tror mig känna den lika väl som motionären. En sådan väglängd på 16 à 17 kilometer är en marsch på 4 timmar. På 4 timmar kan man således vara utsatt för, att en sådan händelse skall kunna inträffa, som att en fiendtlig bataljon — mindre styrka skulle nog ej sättas i land för företaget — i arméns rygg förstör jernvägen, hvilket ju, såsom jag nyss framhållit, skulle blifva till en oberäknelig skada för försvaret. Blotta möjligheten af en sådan katastrof gör troligen, att man icke vågar rycka fram till Kalix elf, utan håller sig kvar vid Lule elf och lemnar landområdet der uppe åt sitt öde, eller ock, om man rycker fram, nödgas man kvarlemna en stor del af sin styrka vid Råne elf, för att trygga jernvägsöfvergången derstädes, och splittra på detta sätt sina krafter. Helt annorlunda ställer sig förhållandet, om den andra linien — Niemiforslinien — kommer till stånd. Tillryggläggandet af afståndet från Hasafors till Niemifors är alldeles icke — såsom uppgifvits — en affär på blott ett par timmar. Afståndet utgör 10 kilometer eller *en* svensk mil. Har man då förut marscherat i 4 timmar, tror jag, att icke någon militär skall kunna jäfva, att det är nödvändigt att rasta en stund, t. ex. en timme; och sedan har man minst $2\frac{1}{2}$ timmars marsch. Det är således icke fråga om en eller annan timme; utan man har i ena fallet 4 timmar och i det andra fallet minst $7\frac{1}{2}$ timmar att marschera för att kunna vidtaga en dylik åtgärd emot jernvägen.

Det är emellertid icke nog härmed; man får äfven taga de topografiska förhållandena med i räkningen. På vägen mellan Hasafors och Niemifors ligger ett ganska högt berg, Selberget, som bildar ett pass med elfven och der finnes det ett mycket lämpligt ställe att anbringa en förhuggning, hvarest fienden af en liten truppstyrka kan upphållas, så att tiden, innan fienden hunne fram till Niemifors, komme att ytterligare utsträckas. Men blotta

*Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Forts.)*

Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Forts.)

vetskaper om, att en terräng af sådan beskaffenhet förefinnes och att den punkt, der jernvägen kan förstöras, ligger 26 å 27 i stället för 16 å 17 kilometer från landstigningsplatsen, gör, att fienden måste bereda sig på ett helt annat sätt, måste vidtaga mycket större anstalter, innan han vågar sig på ett sådant företag. Men får den försvarande så lång tid på sig, då bör han kunna få reda på hvad fiendens företag gäller och med delar af sin hufvudhär eller af de i Boden-befästningarna stående trupperna hinna vidtaga åtgärder för att möta fiendens anfällsörsök. På vägen mellan Råne (Strömsund) och Hasafors erbjuda deremot terrängförhållandena icke någon sådan ställning, der man med hopp om framgång kan mottaga och bekämpa en landstigen fiendtlig styrka. Det fins visserligen en ställning vid Melderstein, men den kringgås med lätthet både på den ena och den andra sidan.

Dessa omständigheter äro efter krigsstyrelsens förmenande så ofantligt viktiga och betyda så mycket, att jag icke tror, att det från regeringens sida skulle kunna vara möjligt att biträda någon annan sträckning för jernvägen än Niemiforslinien. Kommer åter denna linie att af kammaren antagas, och om landets representanter sedan — när vi komma till frågan om befästningar der uppe — icke ställa sig afvisande mot densamma, utan — liksom de på ett offervilligt sätt förstätt att vidtaga de nödvändiga åtgärderna för ordnandet af landets försvar i allmänhet — äfven här vilja se försvaret till godo, så tror jag, att vi gjort allt, hvad som kan göras. Vi måste i alla fall besinna, att om vi vilja fullfölja vårt nordliga jernvägsnät och anlägga denna jernväg, göra vi alltid något, som är ofördelaktigt för försvaret; så till vida som vi hädanefter måste vänta hufvudanfallet landvägen ifrån i stället för att vi förut haft att möta det endast från sjön.

Såsom min åsigt vill jag slutligen framhålla, att det skulle vara inkonseqvent från Riksdagens sida att icke nu godkänna den inre af de båda föreslagna banlinierna, och detta så mycket mera, som man ständigt — alltifrån det att jernvägar började byggas norr om Ångermanelfven — beslutat sig för den inre linien, så snart det gått att välja mellan en inre och en yttre linie. Så var förhållandet, när det var fråga om byggandet af jernvägen genom Ångermanland. Då hade man två alternativ att välja på, nemligen Gideålinien och Björnalinien. Den förra linien gick närmare kusten och den andra linien längre in i landet. Men representationen tvekade icke att taga den inre linien. Likaså vid jernvägens fortsättning genom Vesterbotten. Då hade af en komité föreslagits, att jernvägen skulle dragas fram helt nära Skellefteå och så vidare förbi Piteå; och representanterna för dessa trakter voro mycket ifriga, att denna kustlinie skulle komma till stånd. Men Riksdagen beslöt sig likväl för den inre linien, oaktadt de landsträckor, genom hvilka jernvägen sålunda kom att gå, icke kunde sägas vara sådana, att genom dem den bästa och största trafiken, åtminstone icke till en början, skulle erhållas. På samma sätt kan man säga, att förhållandet är med denna Niemiforslinie. Det är sant, att icke för närvarande genom densamma den största

trafiken skulle vinnas; men i fall ett af hufvudmotiven för byggandet af denna jernväg i Norrland är att möjliggöra odlingens framsteg i dessa bygder, då anser jag, att man bör — i stället för att gå nära kusten, som dock förut om sommaren sjöledes har förbindelser med det öfriga landet — taga den inre linien. Då kan man hoppas, att de landsdelar, genom hvilka jernvägen i så fall kommer att sträckas, skola kunna utvecklas och sålunda i en framtid tillföra hela landet den största förmån i både det ena och andra hänseendet.

Det är af dessa skäl, som jag i afseende på den nu föreliggande frågan skulle vilja uttrycka den lifigaste önskan, att kamraren måtte besluta sig för Niemiforslinien och icke taga Hasaforslien, synnerligen som den förra är den enda, som från regeringens sida torde vara acceptabel.

Herr Crusebjörn: Herr grefve och talman, mine herrar! Efter det från militärisk synpunkt sedt så uttömmande anförande, som herr statsrådet och chefen för landtförsvarsdepartementet här hållit, torde det för den, som i första rummet vill se denna fråga från denna synpunkt, icke vara nödvändigt att här blifva vidlyftig.

Jag delar nästan i allt herr statsrådets åsigter i den föreliggande frågan. Jag vågar påstå, att inom militära kretsar den öfvertygelsen är allmän, att ett försvar af Norrbotten mot en öster ifrån kommande fiende är en omöjlighet utan att en fast befästning der uppföres; och numera äro ju alla militära auktoriteter ense derom, att densamma bör vara förlagd vid Boden. Vidare äro också alla ense derom, att en jernväg från Boden till finska gränsen i förbindelse med finska statsbanan i sin mån väsentligt främjar försvaret vid våra gränskommuner mellan Lule elf och Torne elf. Men om man skall kunna tänka sig möjligheten att med framgång uppehålla en fiende äfven inom detta område, då måste de trupper, som sändas dit fram, hafva stöd i en fästning, der de kunna hafva tillräckliga förråd och dit de i händelse af behof kunna draga sig tillbaka.

Uti handlingarna finna vi tydligt och klart framhållet af de militära auktoriteter, som yttrat sig, att denna fästningsanläggning bör komma till stånd samtidigt med jernvägen. Det är därför, som man inom militära kretsar stält upp såsom ett vilkor för denna banas byggande, att man äfven med allvar visar god vilja att åstadkomma denna befästning. T. f. chefen för generalstaben har tydligt framhållit, huru nödvändig denna fästning blifver i och med jernvägens byggande. Han har ju äfven, såsom vi finna af en annan kongl. proposition, framhållit, att denna fästning nödvändiggöres med fullbordandet af en annan kommunikationsled, som föreligger, nämligen banan Gellivare—Ofoten. Han pointerar i detta sitt anförande, rörande en ifrågasatt koncession af denna bana, huru nödvändigt det blifver att i samband med den banan uppföra en fästning vid Boden. Detta är ett ytterligare bevis på, hvilken uppfattning, t. f. generalstabschefen har om vigten af att, vid frågan

*Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Forts.)*

Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Forts.)

om norra stambanans ytterligare utsträckning, befästningsfrågan äfven tages om hand.

Man har visserligen fäst sig vid ett uttryck af honom i hans utlatande, ett uttryck, som jag antar vara något oförsigtigt, det nemligen, att befästningen vid Boden bör tillkomma eller påbörjas senast samtidigt med att banan föres från Kalix elf mot gränsen. Men de, som särskildt och uteslutande fäst sig vid detta uttryck, göra honom dock dermed orätt. Ty läser man hans anförande i sammanhang, säger han i sitt yttrande, rörande den ifrågasatta linien från Boden till Kalix elf, att denna befästningsanläggning bör påbörjas *snarast möjligt och senast* — detta är sålunda den yttersta gränsen — samtidigt med att banan föres från Kalix elf vidare öster ut. Man gör sig därför, om man endast delvis läser hans yttrande, skyldig till att i hans ord inlägga en annan mening, än han säkerligen med dem åsyftar.

Det kan nog synas, som om det kunde vara tillräckligt att börja detta befästningsarbete först då man skall fortsätta banans byggande från Kalix elf öster ut. Men vi veta alla, att en fästningsanläggning af den utsträckning, som här är fråga om, icke kan fullbordas på någon kort tid, på några få år. Man måste hafva tid på sig icke minst därför, att en sådan anläggning kräfver en efter våra förhållanden ganska betydlig kostnad. Om kostnaden fördelas på 8 à 10 år, kännes den långt ifrån så tung, som om den fördelas på endast en kort tid, t. ex. halfva denna tid.

Jag tror därför, att man gör klokast i, att man sammanhåller dessa båda frågor, att i och med påbörjandet af byggandet af banan Boden—finska gränsen man äfven börjar med fästningsanläggningen; och jag tillika med många andra står på den ståndpunkten, att det vore oklokt att icke gå till väga på det sättet. Man bör enligt mitt förmenande icke skilja dessa frågor. Jag anser det vara oförsigtigt att bygga jernväg mellan Boden och Kalix elf utan att hafva vidtagit några åtgärder för fästningen. Ty har jag väl kommit med banan till Kalix elf, och de finska statsjernvägarne närma sig Torneå, då blifver nog påtryckningen att bygga en mellanlänk, som förenar dessa banor, så stark, att de militära krafven på fästningen säkerligen skola komma att få stå tillbaka, och att denna sammankoppling af de svenska och finska banorna eger rum tidigare, än fästningen blifver i sådant skick, att den kan göra den tjänst, som man vid försvaret af Norrbotten påräknar. Det är därför, som jag för min del i denna fråga ställt mig på samma ståndpunkt som de reservanter från Första Kam-maren, hvilka låtit sitt votum i fråga om jernvägen blifva beroende på Riksdagens åtgärd rörande fästningsfrågan, dock icke så att förstå, att man öfverkorligen fordrar, att Riksdagen skall utan vidare bifalla Kongl. Maj:ts proposition om beviljande af 500,000 kronor till fästningsanläggningen. Nej, man fordrar icke mera, än att Riksdagen genom ett uttalande eller en åtgärd visar, att Riksdagen godkänner den tanken, att dessa båda frågor höra i hop, så att fästningens tillkomst bör ega rum samtidigt med jernvägens.

Äfven i en annan sak skiljer jag mig från utskottets uppfatt-

ning, nemligen i fråga om de tvenne alternativen: linien öfver Hasafors och linien öfver Niemifors. Efter det anförande, som nyss hållits, och der denna fråga från militär synpunkt sedt så fullständigt blifvit utredd, torde jag icke beträffande den militära synpunkten ha något vidare att tillägga. Jag delar, såsom sagdt, i allo de åsikter, som i den saken af herr statsrådet och chefen för landförsvarsdepartementet uttalats. Den motionär i frågan, som velat göra sig till målsman för de lokala intressena, fruktar jag också i viss mån har misstagit sig i detta sitt syfte. Ty han har säkerligen endast betraktat de lokala intressena såsom de *för närvarande* gestalta sig, men icke såsom de i framtiden komma att gestalta sig, i den mån som odlingen och kulturen sprida sig längre in i landet. Jag ber att här få nämna, att, då frågan om jernvägens sträckning genom Vesterbotten förevar, det, såsom herr statsrådet nyss nämnde, var en öfvervägande mening bland de ledande personerna inom Vesterbotten, att jernvägen, såsom den sedan blifvit lagd, ingalunda komme att få ett tillfredsställande läge för de lokala intressena i Vesterbotten. Om banan fått ett läge närmare kusten, hade nemligen de folkrika och tätbefolkade bygderna vid kusten blifvit väl tillgodosedda. Man spädde, att, när banan lades längre in i landet, den icke skulle komma att tjena provinsen på sådant sätt, som önskligt vore, då staten och provinsen för denna kommunikationsleds tillkomst skulle göra så stora uppoffringar. Men de, som vilja göra sig underrättade om, huru åsikterna i denna fråga för närvarande äro i Vesterbotten, skola få höra en — jag vågar nästan påstå det — enhällig mening derom, att jernvägen, såsom den nu blifvit lagd, på bästa sätt tillgodoser provinsens fordran på jernvägskommunikationer.

Jag vill bara fästa uppmärksamheten på en sådan sak, som att Lycksele handelsplats, centralpunkten för Vesterbottens lappmark, numera icke har längre än $6\frac{1}{2}$ nymil till närmaste jernvägsstation. Detta betyder oerhördt för utvecklingen af det inre af detta vidsträckta län, der för öfrigt kommunikationerna äro så ofullständiga och bristfälliga. Jag tror för visso ock, att, om banan i Norrbotten får sitt läge längre in i landet, der detta på grund af förhållandena låter sig göra, det icke skall behöfva förlöpa många tiotal år, förrän meningen der blir densamma, som nu är rådande i Vesterbotten.

På grund af hvad jag nu haft äran anföra, tillåter jag mig yrka afslag å utskottets betänkande i punkt 1 och i stället hemställa om bifall till punkt 1 uti herr Lundebergs m. fl. reservation, såsom den har blifvit ändrad uti ett tillägg, som utdelats här, nemligen: att Riksdagen — under förutsättning, att, i anledning af Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning, medel anvisas eller afsätts till anläggande af en fast befästning i Boden, samt under förbehåll, att de i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 26 februari 1897 för den föreslagna banan från Boden till Ytter Morjärv angifna vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas — må, med uttalande, i anledning af herr J. M. Ekströmers motion, att arbetets utförande måtte under behöflig kontroll

*Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Forts.)*

Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Forts.)

verkställas med tillämpning af entreprenadsystemet, der så med fördel för staten kan ske, besluta anläggning af en statsbana från Boden öfver Buddby och Niemifors till Ytter Morjärv samt till påbörjande af denna bana för år 1898 å riksstaten utom hufvudtitlarne anvisa 1,300,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t dels att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå, dels ock att låta af det anvisade beloppet förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 150,000 kronor.»

Herr Husberg: Herr talman, mine herrar! Ehuru jag villigt erkänner, att i den föregående ärade talarens anförande fans mycket rätt och tankvärdt alltigenom, kan jag dock för min del icke biträda det slutliga yrkande, till hvilket han kom. Jag kan nemligen icke ansluta mig till detsamma i den delen, deri han i likhet med reservanter från Första Kammaren yrkar, att Riksdagen för bifall till Kongl. Maj:ts proposition skulle fästa såsom vilkor ett eventuellt beslut i fråga om anläggande af en fästning vid Boden.

Visserligen är jag för min personliga del lifligt öfvertygad om, att denna fästning är behöflig, men jag anser tillräcklig anledning icke föreligga att framställa ett sådant yrkande som det nyss angifna, och detta särskildt af det skäl, att denna fästningsfråga egentligen icke nu föreligger till vår pröfning. Kongl. Maj:t har i statsverkspropositionen framlagt förslag om att befästa Boden. Öfver detta förslag kommer statsutskottet i sinom tid att afgge yttrande, och då synes mig både från formel och reel synpunkt den rätta tidpunkten för Riksdagen vara inne att företaga den behöfliga pröfningen i sak af den frågan. Dessförinnan synes man icke böra anteciperera den. Jag vill dock på samma gång uttala den förhoppning, att Riksdagen, när den dagen kommer, då den saken skall afgöras, egnar åt frågan den allvarliga och omtänksamma uppmärksamhet, som dess vigt för visso kräfver.

Deremot är det ett annat spörsmål, som i dag jemte frågan om sjelfva jernvägen föreligger omedelbart till afgörande, och som herr statsrådet och chefen för landtförsvarsdepartementet nyss särskildt berört, nemligen om rigtningen af den nu föreslagna jernvägen.

När jag först såg statsutskottets utlåtande, tänkte jag, att den, som öfver hufvud taget vill hafva denna jernväg till stånd, handlar mest välbetänt, om han röstar för ett bifall i alla punkterna till statsutskottets förslag och således äfven för Hasaforslinien. Jag föranleddes till denna uppfattning särskildt deraf, att för mig framträdde naturligtvis sjelfva banan såsom sådan som hufvudsak, men deremot frågan om linievalet såsom en bisak. Jag hade för öfrigt icke klart för mig den rätta och faktiska innebörden af de strategiska grunder, som så decideradt skulle tala för Niemiforslinien. I den kongl. propositionen med förslag till denna bana äro nemligen de faktiska, strategiska moment, som tala för Niemiforslinien, icke så fullständigt framställda, som önskligt varit. Derför var det ganska förklarligt, att eu lekman som icke af eget förstånd kunde hemta skäl för en bestämd annan mening, trodde, att valet af

Hasaforslinien i strategiskt afseende icke innebar något slikt äfventyr, som nu framhållits, och därför stälde han sig på samma ståndpunkt som utskottet. Att utskottet för sin del intagit den ståndpunkt, hvarå det stält sig, har ock varit helt naturligt. Ty då utskottet icke fann de strategiska skälen för Niemiforslinien fullständigt framlagda i Kongl. Maj:ts proposition, valde utskottet den linie, som det ur andra synpunkter ansåg ega vissa företräden. Utskottet anmärker ock i sitt utlåtande, att de militära skälen icke blifvit i Kongl. Maj:ts proposition närmare utvecklade, och utskottet säger för den skull, att det icke velat på dem närmare ingå.

Den lucka, som således på sätt och vis förefinnes i Kongl. Maj:ts proposition, den har emellertid nu, som mig synes, blifvit fylld genom det anförande, som herr statsrådet här nyss hade. Mot den bevisning och den belysning af de faktiska förhållandena, som han framstälde, finner jag mig icke kunna göra någon gensaga. Han, som har så framstående militära insigter, kan naturligtvis bättre än någon annan af oss bedöma det verkliga värdet utaf de faktiska förhållanden, som han för oss demonstrerade.

Nå väl, mine herrar, han gick så långt, att han ansåg Niemiforslinien vara *den enda, som han trodde vara möjlig för Kongl. Maj:t att acceptera*. Det var således *en synnerligen skarpt markerad ståndpunkt*, han intog.

Då framställer sig naturligtvis för en annan den frågan: betyder linievalet så mycket, att Riksdagen bör tvista med Kongl. Maj:t om den saken?

Det är ju alldeles tydligt, att Kongl. Maj:t icke skulle hafva så starkt som nyss skett genom herr statsrådet urgerat den ståndpunkten om Niemiforslinien, med mindre Kongl. Maj:t funnit sig af militära skäl rent af dertill bunden. Ty det är ju uppenbart, att då Kongl. Maj:t visat sig vilja denna jernväg, så skulle han visserligen icke disputerat med Riksdagen om en slik fråga som denna, som egentligen rör sig om skillnaden mellan två linier på endast en mils afstånd från hvarandra, om icke några enligt hans äsigt fullgiltiga, ja, afgörande militära skäl föreläge för den ena linien.

Står man nu inför ett dylikt alternativ, att antingen få Niemiforsbanan eller ingen bana alls eller en ifrån försvarets synpunkt äfventyrlig, med ökad fara förenad bana, då måste man, äfven om man varit anhängare af Hasaforslinien, gå med på Niemiforssträckningen, ty hufvudsaken är naturligtvis att få banan till stånd. Det är gifvet, att norrbottniska lokalintressen härvidlag träda tillbaka, såsom de för visso också göra äfven ifrån den norrbottensrepresentants sida, som här varit med om framläggandet af den motion, som är i fråga.

Med öfvervägande af hvad jag sålunda sagt, kommer jag följaktligen till den hemställan, att kammaren i denna punkt måtte göra en afvikelse ifrån utskottets förslag och acceptera Niemiforslinien.

Då utskottet i sitt förslag icke funnit de militära skälen fullt öfvertygande för Niemiforslinien, så har utskottet valt den väg, som det för sin del ur Norrbottens egen synpunkt och för kultur-

*Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Forts.)*

Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Forts.)

intressena der uppe ansåg för den bästa och lämpligaste. Att utskottet har varit bestämdt utaf en slik mening, framgår alldeles tydligt af utskottets uttalande, och därför böra vi ju vara utskottets ledamöter tack skyldiga. Men, mine herrar, i afseende äfven å den saken, huruvida Norrbottens eget kulturintresse verkligen påkallar Hasaforslinien, kunna verkligen framställas, liksom också faktiskt blifvit framställda, olika meningar, och det äfven ibland Norrbottningarne sjelfva. Det är nog sant, som utskottet säger om den utaf utskottet förordade Hasaforslinien, att den skulle blifva en mächtig hjälpere och understödjare af en redan begynt och ganska långt avancerad kultur på den trakt, den är afsedd att genomlöpa, men den andra linien, som går nordligare, har å andra sidan den fördelen att blifva en välkommen häfstång för den utveckling, som i dessa bygder skall komma, som der är att förvänta, en utveckling, för hvilken rikliga möjligheter äfven der föreligga. Dessutom är, såsom redan blifvit här förut påpekadt, väl i allmänhet gällande såsom regel, att en banas ekonomiska rayon, den omkrets, inom hvilken banan sträcker sina välgörande verkningar, blir i längden större, om man väljer en inre linie, än om man väljer en nedre.

För öfrigt vill jag påpeka, att när man talar om dessa olika linier, skall man komma i håg, att det icke är några synnerligen långa afstånd, det här gäller, ty såsom herrarne sågo på den karta, herr statsrådet nyss förevisade, är det fråga om en skilnad under halfva sträckan af den föreslagna jernvägen mellan Boden och Ytter Morjärv af endast ungefär en mil mellan de båda alternativa linierna, så att värre är det icke. Och, mine herrar, hvad det afståndet beträffar, så må jag säga, att vi der hemma i Norrland hafva så godt om mil, så att icke knussla vi på den saken, om det kniper, och det är jast det, som det gör här.

Alltså, mine herrar, med öfvervägande af hvad jag nu sagt, tillåter jag mig yrka bifall till utskottets förslag i första punkten, dock med den ändring, att uttrycket: — — »en statsbana från Boden öfver Hasafors till Ytter Morjärv» utbytes mot motsvarande uttryck i det förslag, som nyss upplästes, nemligen: — — »en statsbana från Boden öfver Buddby och Niemifors till Ytter Morjärvi.»

Herrar *Odhner*, *Waldenström* och *Meyer* förenade sig med herr *Husberg*.

Herr *Collander*: Herr talman, mine herrar! Jag begärde ordet, då den förste talaren på norrlandsbanken hade det. Jag har nu till allra största delen blifvit förekommen af den siste ärade talaren. Jag intager hans ståndpunkt. Han har gifvit fullgiltiga skäl, som vi äfven hört från statsrådsbanken, för att Riksdagen icke bör äfventyra i en sådan fråga som denna att precisera en viss mening beträffande de alternativa linierna. Det har från det militära hållet blifvit påvisadt, att Hasaforslinien kan innebära en fara, och Riksdagen bör, som sagdt, icke äfventyra att sätta den som vilkor, på sätt statsutskottet föreslagit. Det är ju alldeles gifvet, att man måste, såsom här antydts i början af diskussionen, se, att det inne-

bär en fara att fortsätta med banan åt finska gränsen, då man ville stanna vid Luleå förut. Men här har ju äfven framhållits den fara, som hotar, när den finska banan blir fullbordad till gränsen, den nemligen, att den finska banan då skall bli en magnet, en dragningskraft för den finska befolkningen deruppe. Vi måste då taga steget fullt ut och se till, att vi få denna befolkning till vår intressent. Och då få vi naturligtvis taga konsekvenserna och sedermera befästa denna linie, när vi utsatt oss för nämnda fara, Men att, på sätt förste talaren på norrlandsbanken i olikhet med Kongl. Maj:t, vilja sammankoppla befästningsfrågan med frågan om beviljande af ifrågavarande anslag kan jag för min del icke på några vilkor vara med om. Det kan heller icke, efter hvad jag föreställer mig, vara mycket medhåll i denna kammare för en sådan åsigt, utan, när Kongl. Maj:t lagt fram förslag om banan utan denna sammankoppling, böra vi fullkomligt lugna kunna antaga det. Statsutskottet har, i likhet med hvad reservanterne från kammaren, icke velat vara med om den landsväg, som Kongl. Maj:t ställt i samband med sitt förslag, och frågan derom tror jag ock, att man mycket väl kan uppskjuta.

Jag skall icke längre uppehålla kammaren nu, utan jag ber, herr talman, att få förena mig om den ändring i statsutskottets förslag, som herr Husberg förordat.

Herr Pehrson i Törneryd: Man kunde kanske hafva haft något anspråk på att få se tiden an något närmare, innan det i Riksdagen blifvit ifrågasatt att fortsätta stambanebyggandet i Norrland. Jag tror, att jag skall slippa mötas af någon gensaga, då jag uttalar den mening, att det varit en ganska alltmänt utbredd tro inom som utom Riksdagen, att, när stambanebyggnaden blifvit fullbordad till Boden, man hade att vänta sig några års anstånd med statens jernvägsbyggnader i Norrland. Så har emellertid nu icke skett, utan vi se i stället, att förslag nu framkommit, att staten ytterligare skall fortsätta sitt stambanebyggande i större skala än kanske någonsin tillföre, när man tager i betraktande den tid, nemligen fyra år, hvarunder det är ifrågasatt att bygga icke allenast denna bana, utan äfven tvenne andra.

Om dessa sistnämnda vill jag för ögonblicket icke tala, eftersom vi endast hafva den första punkten föredragen. Jag skall försöka hålla mig såvidt möjligt är endast till det, hvarom fråga är i första punkten.

Jag vill då först säga, att beträffande de skäl, som af flere talare framlagts för den öfre linien, Niemi-forslinien, såsom i desse talares tycke bättre tillfredsställande krafven ur försvarssynpunkt än Hasafors-linien, det synes mig, som om dessa skäl icke skulle vara fullgiltiga i allt.

För det första vill jag dervid anmärka, att, när de båda linierna voro utstakade och undersökningen verkställd af generalstaben, en af dess officerare skickades för att å dess sida undersöka lämpligheten af de olika linierna, och denne generalstabsofficer för sin del förklarade, att Hasafors-linien vore den antagligaste. Nu säger

*Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Forts.)*

Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Forts.)

man, att detta väl ingenting vidare må betyda, sedan man hört, att chefen för landtförsvarsdepartementet har en annan åsigt. Vi hafva hört en f. d. hög militär här i kammaren också i dag instämma med honom, och många andra militärer ställa sig på samma sida och säga, att det icke går an att taga Hasaforslinien, emedan den är farlig. Men utan att namngifva några personer tillåter jag mig i alla fall erinra derom, att flere högre militärer utom och inom Riksdagen utan förbehåll under hand uttalat — hvad de troligtvis icke (de, som tillhöra Riksdagen nemligen) komma att uttala under Riksdagens öfverläggningar — af hvilka orsaker kunna vi ju tänka oss; de behöfva kanske icke nämnas — den uppfattning, att Hasaforslinien ur alla synpunkter är att föredraga, icke allenast såsom varande den billigaste, till hvilket vi väl i alla fall böra taga någon hänsyn, då det här gäller en skilnad i pris af närmare 400,000 kronor, 373,000, som vi veta, utan emedan det för öfrigt visat sig, att Hasafors-linien går igenom en bygd, som är redan nu betydligt kultiverad, och banan därför kan lemna under sträckningen mellan Boden och Råne elf en inkomst långt öfvervägande den, som man har att vänta af sträckningen mellan Boden och Niemifors.

Vidare synes det mig, att det afstånd, som finnes mellan den punkt, der Hasafors-linien skär Råne elf, och Niemifors, cirka 8 kilometer, icke kan vara af så stor betydelse, som vi hört i dag framhållas.

Mera synes det mig vara att fästa sig vid, att banan, äfven om man väljer Hasaforslinien, icke kan på någon punkt beskjutas. Hvarför jag särskildt vill framhålla detta nu, är därför, att i början, när denna fråga dryftades under hand, och jag kan också säga under öfverläggningarna inom den afdelning af utskottet, som hade den förberedande behandlingen af frågan, ganska bestämdt framhållits, att, om man skulle välja Hasafors-linien, det skulle finnas vissa punkter på den linien, som skulle kunna beskjutas från hafvet. Nu vågar dock ingen längre framkomma med det påståendet, men man ser emellertid, att man försöker framhålla allt möjligt för att motverka Hasaforslinien — hvarför kan jag icke rätt förstå, när, som jag nyss antydde, äfven sakkunnigt folk vågat sig på att offentligt uttala sig till förmån för denna linie.

Så har man sagt, att det är nödvändigt att sätta denna fråga i samband med ästadskommande af en befäst punkt i öfre Norrland, och man har i dag sökt tolka t. f. chefens för generalstaben uttalande så, som om han direkt framställt, att han för sin del icke ansåge det rådligt att bygga banan från Boden till Kalix elf, med mindre man hade ordnat fästningsfrågan. I detta afseende ber jag att få återkalla i herrarnes minne hvad t. f. chefen för generalstaben sagt. Det har i utskottsbetänkandet återgifvits sålunda: »att, för att något så när uppväga de militära vådorna af banans framdragande intill riksgränsen, en befästningsanläggning borde komma till stånd i Norrbotten, samt att denna anläggning borde påbörjas snarast möjligt och *senast samtidigt med att banan fördes från Kalix elf vidare österut*». Se, här är det nu en stor skilnad, som man tyckt sig kunna helt och hållet förbise. Det heter: »från

Kalix elf vidare öster ut. Nu är det ju icke fråga om att bygga längre än till Kalix elf, från Boden till Kalix elf. Alltså försvinner helt och hållet den betydelse, man velat gifva den mening, man anser sig kunna inlägga i t. f. chefens för generalstaben uttalande. Jag hoppas, att den skall vara förlorad helt och hållet, när man nu ser, på hvilket sätt han i sjelfva verket gjort detta uttalande.

Då således enligt mitt förmenande man icke kan med fullgoda skäl förorda Niemiforslinien framför Hasaforslinien och man icke heller kan påstå, att med någon samstämmighet, vare sig från det ena hållet eller från det andra, och allra minst af t. f. chefen för generalstaben blifvit uttalad någon farhåga för att bygga från Boden till Kalix elf, utan att i samband dermed beslut fattas om någon fästnings byggande vid Boden, synes det mig, som kammaren icke borde vara tveksam i valet, utan godkänna hvad statsutskottet i denna punkt tillstyrkt. Jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall dertill.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet von Krusenstjerna: När man hittills i Norrland byggt statsbanor, hafva i fråga om sträckningen de militära hänsynen fått göra sig gällande. Så skedde, när fråga var om att gå öfver Ångermanelfven. Man gick då icke, som först var ifrågasatt, öfver elfven nedanför Sollefteå, enär fartyg kunde gå upp dit, utan man valde Forsmo, som ligger 2 mil nordligare. Så var det, på sätt chefen för landtförsvarsdepartementet erinrat, när högre upp i Ångermanland fråga uppstod om val mellan den i ödsligare bygder framgående Björnalinien och den nära kusten i bördigare trakter utstakade Gidea-linien. Då bestämde sig Riksdagen för den förra. Det bestämde sig därför med så stark pluralitet, att i Första Kammaren voteringen utföll med 92 röster för den sträckningen och 4 för den andra. På samma sätt fullföljde Riksdagen samma mening, när sedermera längre upp, i Vesterbotten, linien icke framdrogs närmare kusten, utan man gick långt in, och vi hafva ju erfarit genom uttalanden af länets höfding, att resultatet af denna sträckning äfven för landsbygden sjelf varit godt.

När vi nu kommit upp hit till Norrbottens län, synes mig, att efter det alldeles bestämda och klara uttalande, som chefen för landtförsvarsdepartementet gjort derom, att den andra linien på militära grunder icke kan af honom godkännas, Riksdagen icke kan, icke bör tveka att äfven här välja den inre linien.

Den kan icke tveka, säger jag, och det af två skäl. Ty å andra sidan äro de så till sägandes civila skälen, som skulle tala för Hasaforslinien, icke af någon större betydelse. Vidare bör det väl vara klart för oss alla, att man icke kan och icke bör underlåta att fortsätta stambanebyggnaden österut.

Jag sade, att de skäl, som ur icke-militär synpunkt åberopas för Hasaforslinien, icke synas mig ha särskildt stor betydelse. Jag medger, att denna linie har ett företräde deri, att den är billigare, men dervid stannar det. Kröknings- och lutningsförhållanden

*Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Forts.)*

*Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Ports.)*

äro ungefär lika på båda linierna. Går jag så till hvad som väl skall vara hufvudsaken, om man lemnar den militära synpunkten å sido, och som synes hafva varit bestämmande för statsutskottets majoritet, nemligen odlings- och befolkningsförhållandena, så — huru gerna jag än skulle se, med den ståndpunkt jag intager, att Norrbottens framsteg och odlingsförmåga framhållas så mycket som möjligt — är jag dock rädd för att statsutskottet i detta fall sett saken väl optimistiskt, då det på tal om odlings- och befolkningsförhållanden säger, att den ena linien, den yttre, genomgår ojemförligt bördigare och mera folkrika trakter än den inre, norra linien. Detta är väl sagdt relativt, i förhållande till den norra linien, ty absolut sedt tror jag icke, att dessa trakter mellan Lule elf och Råne elf i fråga om odlings- och befolkningsförhållanden kunna förtjena så ampla vitsord, som statsutskottet här gifvit dem. Hvad befolkningsförhållandena angår, är det, som kammarens ledamöter torde veta, så, att i *hela* Råneå tingslag befolkningen uppgår till ett antal af 7,500, fördeladt på båda liniernas trafikområden; och då kan det ju ej blifva någon ojemförligt talrik befolkning för den ena linien.

Det synes mig vidare, att företrädena i odlingsförhållanden icke kunna vara så stora. Kammarerna har ju sett den karta, som en längre tid varit uppsatt i sammanbindningsbanan, och der de odlade områdena utmärkas genom gula fläckar; der finner man nog några flera fläckar vid den södra och yttre än vid den inre linien, men dess värre, särdeles många är det icke vid någondera. Det är egentligen trakten kring byn Skatamark, som talar till förmån för den yttre linien — kommer man väl fram till Råne floddal, så kunna kammarens ledamöter af kartan se att, om än den yttre linien, Hasafors-linien, har det företrädet att vara närmare bygden vid Melderstein, finner man, om man går längre upp för Råne elf, en ganska god bygd med stora byar, hvilka naturligtvis mera tillgodoses genom den inre än genom den yttre linien.

När utskottet vidare säger, att ur kulturell hänsyn Hasafors-linien är afgjordt att föredraga framför Niemiforslinien, förstår jag ej riktigt, hvad utskottet dermed velat säga. Syftar man dermed på att jernvägens betydelse här i öfre Norrland skulle vara, att den så till sägandes bryter bygd, går före civilisationen och banar väg för den, så kan man väl i stället säga, att den inre linien i det afseendet erbjuder stora fördelar framför den yttre, på sätt och erinrades af en talare från norrbottensbänken. Fäster man sig åter vid jernvägens betydelse att sätta Norrbottens östra del, den icke svensktalande, i närmare förbindelse med det öfriga Sverige, så träffa vi ju icke denna del förr än bortom Kalix elf; så att i det fallet befordera båda linierna ändamålet lika. Det är vidare som herr Husberg erinrade: frågan gäller här icke alls hela trakten mellan Lule elf och Kalix elf; så fort man kommit öfver Råne elf, löpa båda sträckorna samman så att tvisten gäller endast den vestra delen, icke fullt hälften, af den ifrågasatta linien. Det synes mig således, jag upprepar det, att andra än militära skäl här icke finnas, som kunna tillerkännas någon större betydelse i fråga

om Hasaforslinien, och det har så tydligt och på det bestämdaste framhållits, att denna linie är af militära hänsyn oantaglig. I olikhet mot talaren på blekingebänken är det min uppfattning, att kammaren bör i detta fall sätta mera förtroende till de utlåtanden, som under embetsmannans ansvar afgifvits af myndigheterna, och till den bestämda och tydliga förklaring, som här gifvits af chefen för landtförsvarsdepartementet, än till yttranden, som icke fäls under sådant ansvar!

Att vi skola hafva en jernväg till Norrbottens östra delar, derom, hoppas jag, måtte icke några delade meningar finnas i denna kammare. Det är omöjligt — och med den ståndpunkt jag har att vara målsman för samfärdseln och industrien, säger jag, att det icke heller är önskligt — att hejda förbindelsen, att uppföra kinesiska murar mellan två angränsande länder. Dessa kinesiska murar hafva redan spelat ut sin rol, till och med i det land, från hvilket de fått sitt namn, och jag hoppas, att de ej heller skola få finnas någon annanstans. Vi kunna icke undgå att fortsätta jernvägsbyggandet här — alltid under förutsättning, att man tillgodoser de militära intressena — vi kunna ej undgå att göra det så mycket mindre nu, som stambanebyggandet på finsk sida snart hinner upp till Torne elf.

Som kammaren vet, har till den nu församlade landtdagen framlagts en kejsarlig proposition, som begär ett anslag på två och en half millioner finska mark för byggande af en bana från Uleåborg till Torneå, sammanlagdt en vägsträcka af 128 kilometer. Redan vid remissdebatten inom landtdagen hördes inom alla stånd yrkanden, att denna summa skulle höjas; och som skäl därför framhölls med all önskvärd tydlighet, att det gäller att komma först till gränsen, ty, sade talarne, den som kommer först till Torne elf har största utsigten att draga till sig handelsområdet på båda sidor em elfven, således äfven den svenska. Dessa åsikter synas ock hafva sedermera gjort sig gällande inom vederbörande utskottet, ty enligt meddelande, som jag erhöi i går, lär frågan nu ha behandlats inom jernvägsutskottet, och detta lär ha stannat vid att tillstyrka banan, men med ett anslag af icke två och en half millioner, utan fyra och en half millioner mark, just för att så skyndsamt som möjligt komma upp till gränsen.

Häri synes mig ligga ett det starkaste skäl för att äfven vi, rent af för att bevara vårt handelsområde, måste snart komma till Torne elf.

De öfriga skälen behöfver jag icke tala om; de ha förut framhållits af Kongl. Maj:t och sedermera af utskottet — de nationelt politiska skälen. När vi anlade jernväg upp till Norrbotten, tror jag icke att någon tänkte, att man skulle stanna vid Boden — om än anstånd med fortsättningen lemnades några år — ty hvad var ändamålet med att draga upp banan i Norrbotten? Jo, att sätta vår gränsprovins i förbindelse med det öfriga Sverige. Men då är det ej nog att gå igenom endast en mindre del af denna gränsprovins; skall jernbanan göra nytta, måste den gå längre och tränga igenom hela denna landsdel och tränga fram till den lojala

Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Forts.)

*Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärc.
(Forts.)*

och svensksinnade, men finsktalande delen af Norrbottens befolkning, som behöfver den sammanslutning med öfriga delar af fosterlandet och med Sveriges öfriga befolkning, som en jernvägsförbindelse bäst kan lemna.

Det är af dessa skäl jag hemställer, att kammaren icke måtte tveka att bifalla den af Kongl. Maj:t föreslagna linien för jernvägen i Norrbotten.

Herr Erickson i Bjersby: Med den kännedom jag eger om denna frågas läge i kammaren, anser jag det vara gagnlöst att jag yttrar mig deri. Jag skall därför endast för kammaren förklara orsakerna dertill, att jag låtit anteckna mig såsom reservant vid den nu föredragna punkten.

Kongl. Maj:t har till denna Riksdag afgifvit förslag om byggande af icke mindre än tre nya statsbanor, nemligen fortsättande af norra stambanan från Boden till Kalix elf samt byggandet af en bana från Krylbo till Örebro och en annan bana från Göteborg till Svinesund, och sammanlagda kostnaderna för dessa tre banor skulle enligt Kongl. Maj:ts förslag uppgå till det ganska ansevärdiga beloppet af omkring trettio millioner kronor. Majoriteten i statsutskottet har tillstyrkt byggandet af allenast en af de föreslagna banorna, nemligen fortsättningen af norra stambanan. Skäl för utskottets mening, att anslag för byggande af endast en bana skulle beviljas, finner jag för min del så talande, att jag i det fallet i allo delar utskottets mening. Men jag har inom utskottet hyst en från majoriteten skiljaktig mening i fråga om hvilken af de nu föreslagna statsbanorna i första rummet borde komma till stånd. Jag vill för ingen del bestrida rigtigheten af de skäl, som anförts för att norra stambanan *bör* fortsättas, men jag har icke kunnat finna dessa skäl vara af den beskaffenhet, att de ovilkorligen påkalla norra stambanans omedelbara fortsättning före byggandet af de två andra nu föreslagna banorna, hvilka, åtminstone den ena af dem, är ännu betydelsefullare för landet, och med hvilkas byggande man således icke bör, såvidt man i minsta mån vill taga hänsyn till statens ekonomiska intressen, vänta, till dess norra stambanan uppnått riksgränsen. De skäl, utskottet anført för sitt förslag, afse hufvudsakligast norra stambanans nationella betydelse. Jag förstår och kan godkänna dem, men de äro, jag upprepar det, icke af den vikt, att icke andra än viktigare kommunikationsleder böra iständsättas, innan fortsättning än vidare af norra stambanan bör ifrågakomma. Och då dertill kommer, att norra stambanans fortsättande, enligt hvad man här i dag hört och vidare kan läsa i den kongl. propositionen, försvagar vårt lands nuvarande strategiska läge, och att man för att något så när uppväga de militära vädorna af denna banas framdragande till riksgränsen måste vara betänkt på fästningsanläggningar i Norrbotten snarast möjligt och åtminstone senast samtidigt med banans fortsättning från Kalix elf vidare österut, och man väl torde kunna säga, att denna befästningsfråga ännu icke är så fullständigt utredd, som nödigt är, innan man fattar beslut derom, och jag äfven antager, att Riksdagen icke i år är

böjd för att, oaktadt förslag från regeringen derom föreligger, bevilja medel till befästningar i Norrbotten, så torde man väl med fog kunna påstå, att goda skäl föreligga för att uppskjuta denna banas fortsättande åtminstone ännu en liten tid.

För en tids uppskof med fortsättningen af norra stambanan hemtar jag stöd äfven af hvad som förekom i Riksdagen förra året, då denna fråga der var på tal. Säsom herrarne väl torde erinra sig, förelågo då flera motioner i kamrarne, i hvilka framställdes förslag om afsättande af medel för bekostande af norra stambanans fortsättande till riksgränsen. Statsutskottet afstyrkte nästan enhälligt dessa förslag, och Riksdagen godkände också statsutskottets hemställan. Under diskussionen här i kammaren yttrade då en talare från statsutskottet, som då var med om att afstyrka motionerna, men som nu i år är med om att tillstyrka den kongl. propositionen angående norra stambanans fortsättande från Boden till Kalix elf, några ord, som jag vill läsa upp. De utgöra blott en liten del af hans då hållna, utmärkta anförande, och de lyda på följande sätt: »Det har, såsom det förut framhållits af herr von Friesen, blifvit både af Riksdagen uttaladt och af regeringen godkändt, att, sedan man ansträngt sig till det yttersta för att så fort som möjligt komma upp med stambanan till Boden, man också skulle få någon tid på sig, innan man ytterligare fortsatte stambanebygget norrut. Man vill hafva litet andrum, litet »kämpa fritt», så att säga, dels för att se på de ekonomiska resultat, som den bana kunde lemna, som redan är färdigbyggd, och dels för att se tiden något an för att göra sig beredd för fortsättning.» Dessa ord finner jag betydelsefulla nog. Det är just i dag tretton månader — och mera — sedan dessa ord här uttalades och Riksdagen afvisade de då framställda krafven. Och ändå ser det ut, som om Riksdagen nu skulle vara färdig att besluta norra stambanans fortsättande. Har manne denna banas »nationella betydelse» i så hög grad ökat sedan i fjor?!

Hade regeringen i år begärt medel endast till fortsättande af norra stambanan, skulle jag möjligen låtit mina betänkligheter fara, ty jag inser och vet mycket väl, att vi ej komma ifrån den, förrän vi med densamma nått riksgränsen. Men då, som sagdt är, åtminstone en af de andra föreslagna statsbanorna enligt min mening är mycket viktigare ur statens synpunkt än denna, förstå nog herrarne, hvarför jag icke kunnat vara med om att tillstyrka bifall till den kongl. propositionen angående norra stambanans fortsättande. Den af de tre nu föreslagna statsbanorna, som jag anser vara viktigast och först böra byggas, är banan från Krylbo till Örebro, hvilken kommer att utgöra en nödvändig föreningsbana mellan den norra och den vestra stambanan. Och visst är, att den banan för hela Norrland skulle blifva af vida större betydelse än fortsättningen af stambanan uppe i Norrbotten. En jernväg från Krylbo till Örebro, i statens hand, är ock af största betydelse för hela vårt land, och en sådan måste enligt min uppfattning snarast möjligt komma till stånd, såvidt man vill taga hänsyn jemväl till statens och den trafikerande allmänhetens ekonomiska intressen. Undan-

*Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Forts.)*

Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Forts.)

skjuter Riksdagen frågan derom tills vidare, torde den dag icke vara allt för aflägsen, då det på grund af enskild framsynthet och företagsamhet kan sägas: Nu är det för sent. En jernväg från Krylbo till Örebro skulle icke allenast medföra, såsom här framhållits, en tidsbesparing för person- och posttrafiken, utan äfven och hufvudsakligast vara af yttersta vigt för godstrafiken.

Äf hvad jag här yttrat följer, att jag för min del måste yrka afslag på utlåtandets punkt 1:o). Men då jag det gör, vill jag dock tillägga, att hvad utskottet vid denna punkt yttrar angående herr Ekströmers motion helt och hållet af mig gillas. Ty jag anser, att, när och hvar staten skall bygga jernvägar, den bör använda det s. k. entreprenadsystemet, så långt det med statens fördel kan vara förenligt.

Det är åtskilligt taladt om de föreslagna olika linierna för norra stambanans framdragande från Boden till Kalix elf. Jag anser mig för min del icke alls behöfva ingå på den sidan af saken, då jag står på den ståndpunkten, att jag måste yrka afslag å hela förslaget. Men jag kan dock icke underlåta att säga, att jag beaktar de skäl, som för jernvägens dragande öfver Niemifors äro framförda ifrån så väl statsrådsbanken som flere ärade talare inom kammaren.

Jag yrkar afslag å såväl Kongl. Maj:ts förslag som utskottets hemställan.

Häruti instämde herrar *Bergendahl, Rydberg, Petersson* i Boestad och *Jönsson* i Färeköp.

Herr Elowson: Mine herrar! För mer än ett tiotal år sedan voro inom storfurstendömet Finland meningarne stadgade derom, att en kustbana till gränsen vid Torneå skulle byggas. Emellertid fann landtdagen, att, sedan banan var byggd till Uleåborg, en annan inre bana först borde byggas. Den åsigten gjorde sig nemligen gällande, att jernvägarne i Finland borde byggas successivt med ungefär samma anslag hvarje år. Derför byggde man först den inre banan. Denna är nu färdig, och turen är kommen till en fortsättning af den norra kuststräckan ifrån Uleåborg till Torneå. För regeringen antager jag, att detta förhållande var väl bekant; det borde åtminstone ha varit bekant. Derför skulle det för mig hafva varit synnerligen tilltalande, om vi nu hade haft att stödja oss på någon öfverenskommelse med storfurstendömet Finland angående den anknytningspunkt, der den norra stambanan skulle träffa den finska. Ty det är min mening, att man icke kan stanna med stambanebyggandet, förrän man kommit till riksgränsen.

Det har uttalats här af en statsutskottsledamot, att man menat, att stambanebyggandet skulle vara slut vid Boden. Ja, det var nog många, som hyste den meningen. För min del har jag aldrig hyst densamma. Jag erinrar vidare om, att äfven den åsigten gjort sig gällande, att man uppe i Norrland borde bygga jernvägarne långsamt; och jag tror äfven, att Riksdagen skrivit till Kongl. Maj:t om den saken. För min del har jag bidragit till, att

jernvägsbyggandet genom Norrland skulle påskyndas. Jernvägsvägssträckningen är nu framdragen till Boden, och jag anser, att stambanebyggandets fortsättande vidare är af vigt och betydelse.

En annan statsutskottsledamot menade, att det hastade icke ögonblickligt med att få denna bana färdig. För min del tillåter jag mig att vara af motsatt åsigt. Snart blir nemligen — jag är viss derom — banan från Uleåborg till Torneå på finska sidan färdig, och det är då af vigt för samfärdseln att få en bana äfven på den svenska sidan till den anknäpningspunkt, hvarom man i sinom tid kan komma öfverens.

Denna bana har utan tvifvel stor betydelse såsom förbindelse-länk för trafiken mellan Sverige och Finland. Jag sätter detta i samband med den bana, som väl på ett eller annat sätt inom kort kommer till stånd, nemligen fortsättningen af Gellivarebanan till Viktoriahavn vid Vesterhafvet, eller, såsom den ursprungligen kallades, Luleå—Ofotenbanan. Sedan dessa delar af Norrbottens jernbanenät blifvit färdiga, kommer utan tvifvel en ganska stor export att ega rum från Finland af åtskilliga artiklar, på hvilka der finnes tillgång, såsom smör, vildt, fogel i stora partier, trämassa och dylikt. Dessa produkter komma helt säkert att från de nordliga delarne af Finland lika väl söka sig öfver Viktoriahavn som öfver Hangö för att komma ut på världsmarknaden. Det är således af stor vigt, att en förbindelse eger rum der uppe mellan öfre Norrland och gränsen.

Jag erinrar äfven derom, att en bana genom Norrbotten, öster om Luleå, är af stor betydelse i nationelt hänseende. Den kommer att fastare sammanknyta den finsktalande befolkningen med den svenska kulturen och kommer att göra det svenska elementet mer och mer förhärskande.

Denna bana har utan tvifvel jemte den betydelse, jag nu nämnt, äfven mycket, mycket stor militärisk vigt. Denna militära betydelse har här blifvit framhållen af herr statsrådet och chefen för landtförsvarsdepartementet, liksom förut i den kongl. propositionen. Då jag för min del sökt bilda mig en öfvertygelse om banans vigt i strategiskt hänseende för det öfre Norrland, så uppdrog jag såsom gräns för att banan skulle vara skyddad, att den låg utanför, om jag så får säga, kanonernas portée, och att den således icke från kusten kunde beskjutas. Nu har det emellertid framhållits, att man genom att sända upp ett större eller mindre fiendtligt detachement kunde skada banan. Jag har visserligen ansett, att, om ett sådant detacherande företoges, det icke skulle ligga så stor vigt på om detachementet nådde banan på något längre eller kortare tid, helst ju banan väl under krig vore bevakad. Nu har det emellertid sagts, att ett detachement ifrån Rånå genom den öppna dalgången skulle kunna nå Hasaforslinien på fyra timmar, och att en sådan marsch nog kan företagas utan någon synnerligen lång rast, men att, om man skall ytterligare fortsätta med ett par timmars marsch, man måste rasta, hvilket ju drager ut på tiden. Det skulle således af strategiska skäl kunna vara af vigt att välja den nordliga linien. Jag skulle därför kunna in-

*Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Forts.)*

Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärr.
(Fortf.)

stämman i hvad talaren från Luleå yttrade. Min öfvertygelse är visserligen, att Hasaforslinien skulle vara att föredraga, men då jag anser, att hufvudsaken här är att få en bana till stånd, skulle jag mycket väl kunna böja mig för de militära skälen.

Det har äfven blifvit tillagdt här, att det för den nordliga linien finnes icke blott militära skäl, utan äfven andra, nemligen att denna linie öfver Niemifors skulle bidraga till odlingen af den nordliga delen af landet, och jag tillåter mig derjemte i detta sammanhang framhålla, att de, som bo vid Hasafors, kunna komma ut dels ned efter elfven till Råneå och hafvet genom den öppna dalgången, dels upp efter elfven till den nordliga linien.

Jag har således funnit, att Hasaforslinien vore skyddad för fiendens kanoner, och därför kunde jag af det skälet, att den var genare, rösta för densamma; men jag är icke ovillig att böja mig för de militära skälen, synnerligast som dertill kommer äfven det skälet, att norra linien kan bidraga till landets odling och kultivering.

I allo ber jag att få instämma med talaren på luleåbanken deri, att man icke vid detta tillfälle bör sammanknipa denna fråga om jernvägen med något vilkor om anläggande af en fästning. Det är tids nog att i realiteten debattera fästningsfrågan, när den kommit in till kammaren från vederbörande utskott. Jag vet mycket väl, att det i Riksdagen förekommer att sammanbinda olika frågor med hvarandra, men jag tror icke, att jernvägsbyggandet inom Norrbotten är beroende af en fästning vid Boden, utan jag är för min del af den mening, att man bör afgöra de båda frågorna hvar och en för sig, den ena oberoende af den andra.

Men då jag nu har ordet och kommit in på frågan om den militära betydelsen af ifrågavarande jernväg, så skulle jag vilja framhålla en synpunkt, som förunderligt nog icke har blifvit vidrörd vare sig i debatten eller i den kongl. propositionen. Det talas alltjemt och oupphörligt om, att man skall skicka trupper till Norrbotten, om man der blir anfallen. Men jag har ej hört något tal om eller ens en antydning om, att man skulle förlägga trupper i Norrbotten. Vill man verkligen försvara Norrbotten, och har man den förmodan, som herr statsrådet och chefen för landtförsvarsdepartementet uttryckte, nemligen att man numera kan vänta hufvudanfallet öfver landgränsen vid Torneå, så synes det mig vara af vigt, att man har en större truppstyrka förlagd just i Norrbotten. Det är från hufvudstaden till riksgränsen ungefär 114 mil, och man kommer från Stockholm snabbare till hjertat af Tyskland än till riksgränsen vid Torneå elf. Det är således efter mitt förmenande förenadt med mycket stora vanskligheter att, sedan man blifvit anfallen, skicka trupper upp till Norrbotten. Vill man bygga på ett försvar i den gränsprovinen, måste trupperna vara der redan vid början af krigstillfället. Man kan visserligen säga, att en sådan förläggning af trupper vore mycket dyr, men deremot vill jag invända, att intet är så dyrt som att ändamålslost offra pengar på försvaret.

En annan punkt har äfven förefallit mig förunderlig, nemligen att man framhållit i fråga om Norrlands försvar den synpunkten, att man icke kan vänta någon hjälp af flottan. Jag har för åtskilliga år sedan uttalat mina sympatier för flottan, och att vårt lands läge är sådant, att man borde upphjelpa densamma. Det hade för visso varit mycket önskvärdt, om man gjort detta 1892 och då tagit försvarsfrågorna i hela deras vidd under öfvervägande. För operationer i Norrbotten är det af vigt, att flottan kan medhjelpa och understödja. Det kan nog hända, att det blir svårigheter i detta afseende, men man får icke rygga tillbaka för svårigheter, om man vill försvara sig.

När jag nu kommer till den slutsats, som framgår af detta mitt yttrande, så anser jag *hufvudsaken* vara den, att man får en fortsättning af den norra stambanan till riksgränsen, och jag antager, att regeringen låter sig angeläget vara att med det snaraste komma öfverens med storfurstendömet Finlands myndigheter om den anknytningspunkt, der de båda banorna skulle träffas.

Jag har redan uttalat, att mina sympatier äro för utskottets förslag, men jag skulle dock kunna förena mig uti det yrkande, som framställts till förmån för Kongl. Maj:ts förslag om den norra linien genom Niemifors. Hvad jag deremot icke vill vara med om är den reservation, som sammanknyter anslaget till jernvägsbyggnaden med anslaget till fästningen, ty jag anser, att dessa frågor böra vara skilda åt, så att man får besluta i hvarje sak för sig.

Jag skall därför, herr talman, be att få ansluta mig till det yrkande, som gjordes af talaren på luleåbanken.

Herr Sjö: Herr statsrådet och chefen för landtförsvarsdepartementet yttrade, att utskottet icke hade nog skärskådat den nu föreliggande frågan, och att vår militära ställning skulle blifva försvagad, om icke i sammanhang med jernvägen äfven en fästning blefve byggd. Jag ber för den skull att få säga, att man icke blott inom afdelningen, utan äfven i utskottet sökt att sätta sig in i frågan så mycket som man kunnat, samt att man i många plena arbetat med densamma och först efter moget öfvervägande kommit till det resultat, som nu här föreligger. Vi hafva också fått upplysningar i fråga om jernvägsliniens sträckning emellan Boden och Kalix af så framstående militärer, att vi icke kunde annat än sätta tilltro till dem, då de sagt, att Hasaforslinien är i såväl militäriskt som andra hänseenden lika god som den andra. Då man hört sådana uttalanden från personer, som man vet hafva kunskaper i detta fall, så kan man — jag får erkänna det — blifva tveksam, om man skall tro chefen för landtförsvarsdepartementet eller dessa personer, som man har samrådt med. Det är också riktigt, hvad en ledamot af statsutskottet här förut omtalat, nemligen att en officer, som varit der uppe och tagit reda på förhållandena, kommit till samma resultat. Jag tror därför, att man icke bör klandra utskottet allt för mycket och komma med sådana uttalanden, som att denna Niemiforslinie skulle vara den enda möjliga och den

*Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Forts.)*

Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Forts.)

enda, som ur militär synpunkt vore antaglig, ty, efter hvad som förekommit i afdelningen, tror jag icke på detta.

Vidare får jag öppet erkänna, att jag har varit med om att tillstyrka Riksdagen att bevilja anslag till byggande af denna jernväg, och att jag har gjort det därför, att jag trott, att man genom att medelst lättare kommunikationer närma denna landsdel i öfre Sverige till det öfriga landet skulle kunna draga dess befolkning till sig mer, än nu är fallet, icke blott i kommersielt, utan äfven i andra hänseenden. Vi veta, att der uppe, om också ett stycke ifrån denna jernväg, finnes en svensk, men finsktalande befolkning, som är mycket benägen för att vända sig till den finska befolkningen och i mycket göra gemensam sak med den. Detta har därför för mig varit en stark sporre att söka draga denna befolkning till oss.

Herrarne torde kanske hafva följt med förhållandena och sett, att strax efter det den kongl. propositionen om denna jernvägsbyggnad hade inkommit till Riksdagen, så kom en kejsarlig proposition in till den finska landtdagen, deri föreslogs byggande af en jernväg mellan Uleåborg och Torneå. Med anledning af denna proposition uttalade en ledamot af ridderskapet och adeln den förhoppning, att, om detta jernvägsföretag realiserades, finnarna derigenom skulle komma i tillfälle att afsätta sina alster på norra Sverige och de industriella orter, som der äro belägna.

Detta är också ett skäl för mig att söka eröfra vårt eget land åt oss i de hänseenden, som jag redan antydt.

Jag hade tänkt att yttra mig äfven i öfriga punkter, men då dessa ännu icke äro föredragna, skall jag stanna med hvad jag sagt och yrka bifall till utskottets hemställan i denna punkt.

Herr Kronlund: Herr talman, mine herrar! Säsom representant för den ort, som, ehuru indirekt, beröres af den nu föreslagna Kalixbanan, skall jag tillåta mig att yttra några ord i frågan.

Hvad först beträffar denna jernvägs betydelse för de trakter, som förut genom brist på kommunikationer hafva varit skilda och afstängda från all gemensamhet med det öfriga fosterlandet och som, när vintern kommer, gå till mötes åtta månaders ensamhet och isolering från världen, så kan litet hvar förstå denna betydelse, om också kanske endast den, som lefvat under dessa förhållanden, kan fullt förstå den. Jernvägen betyder der i fullaste mening en uppvaknande lifskraft och en uppblomstring af kulturen, och obruten mark för denna kultur finnes på alla områden der uppe. Den mark, som den föreslagna riksgränsbanan eller förlängningen deraf kommer att genomlöpa, har de rikaste förutsättningar för en utmärkt god mejerihandtering. Hvad en jernväg för dessa nordliga trakter betyder, det har Finland visat oss. Sedan nemligen jernvägen genom Vasa och Österbottens län blifvit färdig till Uleåborg, så finnas i Österbotten 500 bymejerier, och af Finlands smörexport, som utgör ungefär 15,000,000 kilogram, går den största delen från Vasa och Österbottens län. Detta beror hufvudsakligen på de förbättrade kommunikationerna, och vårt nordligaste

län har utan tvifvel lika stora, om icke större, förutsättningar för mejerihandteringens uppblomstring.

En föregående talare har berört språkfrågan, så att jag vill icke länge uppehålla mig vid den. Säkert är emellertid, att för det arbete, som pågår der uppe för att göra de 20,000 finsktalande svenskarna förtrogna med vårt språk samt delaktiga af vår utveckling och vår kultur, för detta arbete blir den föreslagna banan med hvarje mil, den kommer närmare, ett ovärderligt stöd. Språkrörelsen i Finland, om hvilken ni, mine herrar, hafva hört talas, den är af en betydelsefull politisk innebörd äfven för oss genom det finska elementets sträfvan att enas och sammansluta allt hvad finskt heter till en gemensamhet. Denna sträfvan, som gerna ses af det ryska intresset, har redan visat sig och visar sig ofta i politiska öfverdrifter och upphetsningar, för hvilka vår gräns i synnerhet är mycket känslig just på grund af språkförhållandena. Det är särskildt denna omständighet, som har rigtat vår uppmärksamhet mot gränsen, och det är detta skäl, förutom andra rent ekonomiska, som gör det för oss så mycket önskvärdare, att byggandet af en jernbana mot gränsen måtte ske lika fort som på den finska sidan. Enligt ett telegram, som nyss kommit mig till handa, är det numera stäldt utom allt tvifvel, att halfva byggnadsanslaget för den finska jernvägen beviljas för tiden 1898 till och med 1900. Då statsutskottet emellertid nu har ställt i utsigt möjligheten, att Kalixbanan genom ökade anslag under kommande år skulle byggas på samma tid, nemligen inom tre år, så hafva vi ju förhoppning om att inom samma tid hinna ungefär lika långt på båda sidor, och jag ber därför att, ehuru jag personligen skulle önska, att herrarne ville bifalla herrar Ströms och Wallmarks motion, få instämma i utskottets utlåtande i fråga om anslaget, men att dock uttala min anslutning till den öfre linien, och det gör jag på grund af den kännedom, jag har om förhållandena der uppe. Hasaforslinien berör trakter, som ännu bibehålla kustlandets skärgårdsnatur med sin blandning af rullstensåsar, berg och odlade dalar. Denna natur har redan slutat vid den öfre linien och afbrutits af inlandsnaturen med sina stora odlingsbara marker, hvilka särskildt vid Niemifors äro af den yppersta beskaffenhet. Jag vet detta särskildt just genom de stora odlingsföretag, som der redan påbörjats. Här vid den öfre linien vidtaga äfven de stora, fruktbara, men ännu blott helt obetydligt odlade floddalarna med sin rikedom på vattenfall, som äro användbara i industriens tjenst. Just den öfre linien öppnar på grund af dessa skäl rika fält för odling och kolonisation och tillskyndar dessutom kommunikationer åt en trakt, som saknar sådana förut, ty i hela Raneå socken fins det blott ett litet stycke väg ofvanför den öfre linien. Då Norrland icke har att hoppas på någon vidare inlandsbana, så har just denna öfre linie den största betydelse för landets odling. Den ökade uppblomstring i industrielt och jordbruksafseende, som skulle blifva en följd af denna bana, synes mig alldeles otvifvelaktigt mångfaldigt uppväga den ökade kostnad och den mindre trafikinkomst, som man kunde påräkna af en öfre linie. Den nedre linien berör deremot trakter,

*Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Forts.)*

*Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Forts.)*

som redan hafva den stora kustlandsvägen och som dessutom om sommaren hafva vattenvägar och om vintern kunna begagna sig af dessa stora isfält, som erbjuda kommunikationer, hvart man vill.

Just på grund af dessa skäl och för landets fredliga utvecklings skull är det, som jag yrkar bifall till den öfre linien.

Herr Pantzarhielm: Herr grefve och talman, mine herrar! Vi lida, såsom kammaren säkert länge funnit, ingen brist på idéer och planer att stärka vårt försvar, men alla dessa idéer och planer hafva, efter mitt förmenande, på senare tiden i sjelfva verket karakteriserats af en stor planlöshet och brist på en enhetlig, ledande tanke, hvilken ensamt är i stånd att finna den rätta, den kortaste och bästa vägen, som leder till ett en gång utstakadt och fasthållet mål. Den sista geniala idén att stärka försvaret föreligger nu i dag och ligger i att kombinera byggandet af fästningar med byggandet af jernvägar. Här har från statsrådsbänken framhållits, att det för att jernvägen skall få fortsättas från Boden österut mot gränsen är ovilkorligen nödvändigt, att Boden blir befästadt. För min del är jag öfvertygad om att vi en gång skola komma derhän, att vi måste anlägga någon befästning i Norrland, men jag tror, att försigtigheten bjuder, att man icke beträder denna väg förr än man vet, hvad man gör, förr än man har en bestämd plan för dessa befästningar och förr än man vet från auktoriteteter, till hvilka man kan sätta tro, hvar dessa befästningar böra förläggas och hvad de komma att kosta. Här har förut från statsrådsbänken talats om att befästningarne vid Boden skulle hindra fiendens framträngande. Jag tror, att befästningar, som skulle ha en så stor betydelse, att de skulle kunna i väsentlig mån hindra fiendens framträngande, kräfva så stora kostnader, att man säkerligen icke för det belopp, som nu är föreslaget, skulle kunna nå ett godt resultat i denna väg, utan säkerligen skulle man nödgas fortgå och bevilja nya anslag, och dessa befästningar skulle måhända blifva ett andra Karlsborg, på hvilket man nu byggt i 70 år utan att få det färdigt.

Hvad nu beträffar dessa fästningsbyggnader, så uttalar man det ena året, att det är nödvändigt att befästa Gotland, andra året talar man om fästningsanläggningar i Norrland och det tredje om Göteborgs befästande o. s. v. Det är ett flygande från det ena hugskottet till det andra, som icke kan vara egnadt att ingifva trygghet hos dem, som inför landet ansvara för de medel, som beviljas för försvaret.

Hvad härefter beträffar de föreslagna olika sträckningarne af den nya banan, så har här talats om att den norra grenen från försvarssynpunkt skulle ega ett viktigt företräde, då den södra vore för mycket utsatt för ett fiendtligt öfverfall och lätt kunde förstöras. Jag tror för min del, att det ur militärisk synpunkt kan vara precis likgiltigt, vilkendera linien som väljes. Afståndet mellan Niemifors och Hasafors är endast 8 kilometer, det vill säga två timmars marsch för den trupp, som kan komma att landstiga. Sannolikt är väl dock, att om den svenska armén kommer att

marschera upp mot gränsen, så blifva väl försvarsåtgärder vidtagna i arméns flank; antingen kommer väl vår flotta att utgöra flankförsvaret eller — för den händelse denna blir instängd i en sydligare hamn — kommer man väl att göra minförsänkningar i de fjordar, der en landstigning kan ega rum, och man måste väl alltid bevaka våra kuster så, att en öfverraskande landstigning icke kan förekomma. Kunna vi tänka oss, att trupper kunna landstiga och afskära jernvägen, ja, då kunna vi lika väl tänka oss, att en armé kan gå i land och falla oss i ryggen der uppe. Allt detta är ett tal, som jag tror låter mycket mera, än det i verkligheten innebär.

Här har vidare framhållits, att den militära enigheten vore så stor i denna fråga. Jag har dock från flera håll och af personer, på hvilka man tryggt kan lita, hört, att det icke kan sägas vara precis afgjort, huruvida Boden är den lämpligaste platsen för befästningar i Norrland, utan att det äfven kan bli fråga om andra punkter. Då således denna sak icke föreligger fullständigt utredd samt utredningen är ofullständig både i fråga om kostnaderna och läget, anser jag, att man dervid icke nu skall vidtaga någon åtgärd.

Hvad åter jernvägsanläggningen beträffar, så ber jag att få ansluta mig till utskottets förslag, som jag ur flera synpunkter anser vara det riktiga.

Herr Månsson: Herr talman, mine herrar! Jag har vid denna frågas behandling varit synnerligen tveksam, och jag får säga, att den diskussion, som i dag har förts i frågan, gjort mig än mer betänksam. Jag är öfvertygad derom, att, om nu beslutas byggandet af en bana från Boden till Kalix, de militära intressena äro så starka och blifva så ifrigt förfäktade, att man nog kommer att i och med detsamma besluta anläggandet af en fästning vid Boden, och, mine herrar, den saken tycker jag att man åtminstone borde få tänka på litet mera, än nu är tillfälle till. Betrakta vi den reservation, som afgifvits af utskottsledamöter från Första Kam-maren, så finna vi, att af de 8 å 9 sidor, som reservationen upptager, åtminstone 6 innehålla allenast ett försvar för fästningens anläggande. Det föreligger alltså från det hållet ett ampelt sträf-vande, att om banan skall fortsättas, måste också en fästning anläggas. Nu har t. f. chefen för generalstaben sagt, att banans fortsättande från Boden ifrån militärsynpunkt icke är eftersträfvans-värdt, och tillika bestämdt uttalat, att om det skall ske, så måste också en fästningsanläggning komma till stånd, och vi hafva äfven från andra håll hört starka uttalanden för, att om denna bana bygges, så måste en fästning uppföras vid Boden. Ja, mine herrar, jag är för, att vi skola bygga bana till riksgränsen, men jag hade trott, att det skulle kunna ske under sådana förhållanden, att opinionen icke vore så förfärligt starkt rigtad på fästningsbyggandet, ty det kan hända, såsom den siste talaren yttrade, att det, om man får litet tid att fundera på, går med denna fästningsvurm som med fästningsanläggningarna på Gotland och andra dylika planer. Det är därför jag tror, att denna fråga skulle kunna få anstå, i synnerhet som det icke är fråga om större belopp än 1,300,000 kronor.

*Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Forts.)*

*Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Forts.)*

Härtill kommer nu till på köpet, att man skulle låta andra jernvägsintressen med lika stora anspråk stå tillbaka för denna jernvägsbyggnad och denna fästningsanläggning der uppe i Norrland. Jag tror, mine herrar, att vi ha lika stora faror och vådor att beakta, om man tänker på, hvilka intressen som äro å bane i mellersta Sverige, om man tänker på det stora utländska bolag, som sträfvat efter att få råda der, jag menar Oxelösund—Grängesbergsbolaget. Jag tror därför, att svenska staten nu för ögonblicket har lika viktiga intressen att bevaka der som i Norrland, och jag tror, att det för ögonblicket mera gäller att se till hvad som är att göra i mellersta Sverige än i Norrland. Denna banbit der uppe skulle för öfrigt endast blifva 12 à 15 mil lång, och det måtte väl snart gå att bygga den, om vi gripa oss an dermed. Dertill kan väl ej behövas 4 à 5 år, utan det kan gå på åtminstone 2 år. Så fort hafva vi byggt jernvägar förr, och vi kunna göra det äfven nu; och vi kunna göra det utan att derigenom hindra alla andra jernvägsplaner inom landet. Jag har därför tänkt, att det skulle vara lika viktigt att tillgodose den mellersta delen af landet, för att nu icke tala om kustbanan der nere vid vesterhafvet, der jag likaledes tror att vi hafva ett stort och viktigt intresse att bevaka.

Emellertid har jag ansett, att om kammaren vill vara försiktig, och verkligt försiktig, samt visa, att kammaren icke vill vara med om fästningsbyggandet, bör kammaren icke nu för ögonblicket anslå den summa, som är begärd. Af dessa skäl ber jag, herr talman, och jag måste, såsom frågan nu ligger, göra det, att få yrka afslag å såväl Kongl. Maj:ts proposition som statsutskottets förslag.

Herr Jönsson i Gammalstorp instämde häruti.

Herr von Friesen: En ärad talare på jönköpingsbänken erinrade om denna frågas behandling vid förra riksdagen. Jag hade tillfälle att äfven då deltaga i diskussionen, och jag uttalade mig då så varmt jag kunde för att redan då 1 1/2 million kronor borde afsättas för fullbordande af norra stambanan till riksgränsen. Det är klart, att med denna uppfattning, som jag ännu har, och särdeles efter hvad som i Finland sedermera tilldragit sig i fråga om fullbordandet af norra banan på finska sidan, jag nu än ifrigare skall yrka på fortsättande till riksgränsen af norra stambanan. Jag anser, att detta är en verklig lifsfråga för vårt land, med hvilken inga andra jernvägsfrågor kunna jämföras. Detta är min uppfattning af den norrländska stambanans betydelse.

Den ärade talaren på jönköpingsbänken citerade en annan statsutskottsledamots yttrande vid förra riksdagen, men jag ber att få påminna derom, att den af honom åsyftade talaren i slutet af detta sitt anförande yttrade, att man kunde vänta, till dess att en framställning från regeringen komme, och att man tills vidare kunde vara lugn, enär man visste, att regeringen hade sin uppmärksamhet fäst på denna fråga — han sade, att i en så viktig angelägenhet — borde man icke fatta något beslut på enskild motionärs framställning. Nå väl, nu har en framställning kommit från regeringen,

och då bör man icke för inkonsequens klandra nämnde statsutskottsledamot på den grund, att han förordat denna framställning — i sjelfva verket kan han göra det och ändock stå kvar på ungefär samma ståndpunkt, som han förra riksdagen intog.

Här har talats om de olika linierna. För min del kan jag vara med om såväl den norra linien som den södra, såväl om Niemifors som Hasafors. Jag anser det synnerligen djerft, om någon vill säga: hellre ingen stambana till riksgränsen än en sådan öfver Hasafors. Jag vet icke, om man får tolka herr statsrådet och chefens för landtförsvarsdepartementet yttrande i ärendet på det sättet, men om man det får, är jag viss på, att han skall få svårt att i längden stå fast vid ett sådant påstående.

När den finska banan kommit fram till Torneå, skall den hafva mycket på sitt samvete, som hindrat den svenska stambanans fortsättning norrut genom att fasthålla vid ett sådant påstående: »Hellre ingen bana norrut än en öfver Hasafors».

Jag kan icke heller vara med dem, som säga, att banan ovilkorligen skall gå öfver Hasafors, som säga: »Hellre ingen bana än en öfver Niemifors». Icke heller den ståndpunkten kan jag gilla. Ty låt vara, att linien öfver Niemifors blir litet dyrare — ökningen i kostnad är dock i förhållande till hela kostnaden för stambanan mellan Boden och Haparanda en mycket obetydlig sak. — Och hvad beträffar den frågan, om med hänsyn till den landsdel, banan skall genomgå, jag menar nu om för odlingen i denna landsdel, om ur ekonomisk synpunkt det kan vara fördelaktigare att draga linien öfver Hasafors än öfver Niemifors, så äro, efter hvad vi hafva hört, meningarna derom delade.

Jag kan således icke ställa mig på en sådan exklusiv ståndpunkt, att jag säger: »Antingen en öfver Niemifors eller ingen» eller »Antingen en öfver Hasafors eller ingen». Jag står på deras sida, hvilka yrka på linien öfver Hasafors. Men jag skall med nöje böja mig, om den uppfattning gör sig gällande, att det är bättre, att linien går öfver Niemifors.

Här har nu fästningsfrågan, som den föregående ärade talaren på skånebänken nämnde, framhållits af Första Kammarens reservanter. Ja, man har i befästningsvilkoret fått ett synnerligen kraftigt medel att slå i hjel hela denna fortsättning af norra stambanan, och jag är icke benägen att gå närmare in på en undersökning af hvilka skäl, som kunna hafva föranledt, att man nu velat lägga så stora hinder i vägen för denna bana till riksgränsen. Men det är ju andra jernvägar å bane också, och det kan ju hända, att utsigterna för den ena eller andra af dem skulle ökas, om man kunde undvika fortsättningen af norra stambanan nu i år. Men jag anser för min del, att stambanan till riksgränsen är af den stora vikt för landet, att jag icke kan gilla, att man vill skjuta undan densamma. Jag tror icke heller, att man bör säga — och den ärade talaren, representanten från Umeå, sade visserligen icke heller — hellre ingen fortsättning på banan än en fortsättning utan fästning vid Boden. Jag tror, att det är ett mycket hårdt tal, om man säger så. Och jag tror, att den, som så säger och drifver igenom

*Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Mönjårr.
(Forts.)*

Angående
jernvägs-
anläggning
från Boden
till Ytter
Morjärv.
(Forts.)

sin mening, i framtiden skall ångra sig, då den finska banan blifvit framdragen till Torneå.

För min del anser jag det vara af mycket stort nationellt intresse, att den norra stambanan fortsättes. Jag yrkade förra året, att något skulle göras i saken. Jag är nu tacksam, att regeringen kommit fram med frågan, och jag yrkar på det lifligaste bifall till, att nu något i frågan måtte göras. Och på den ståndpunkt, på hvilken frågan här befinner sig, yrkar jag bifall till statsutskottets förslag.

I detta yttrande instämde herrar *Eriksson* i Elgered, *O. Olsson* i Stockholm, friherre *von Schwerin*, *Paulson*, *Svensson* i Karlskrona, *Kardell*, *Norman*, *Svensson* i Olseröd, *Zotterman*, *Göransson*, *Almqvist*, *Hammarlund*, *Olsson* i Åsak, *Olsson* i Sörnäs, *Broström*, *Lovén* och *Hansson* i Solberga.

Öfverläggningen var slutad.

Derunder hade yrkats: 1:o) bifall till utskottets hemställan oförändrad; 2:o) bifall till samma hemställan med den af herr *Husberg* föreslagna ändring; 3:o) bifall till herr *Crusebjörns* under öfverläggningen framställda förslag och 4:o) afslag å såväl utskottets hemställan som Kongl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning.

Herr talmannen gaf propositioner å hvart och ett af dessa yrkanden och förklarade sig anse herr *Husbergs* förslag hafva flertalets mening för sig. Som votering likväl begärdes, blef nu, sedan till kontraposition antagits bifall till utskottets hemställan oförändrad, uppsatt, justerad och anslagen en så lydande voteringsproposition.

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i första punkten af förevarande utlåtande n:o 40 med af herr *Husberg* deri föreslagna ändring, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit utskottets nämnda hemställan.

Voteringen visade 94 ja, men 103 nej; varande alltså utskottets hemställan af kammaren bifallen i oförändradt skick.

Punkten 2.

Bifölls jemväl.

I punkten 3 hemstälde utskottet:

att Riksdagen ej må bifalla hvad Kongl. Maj:t föreslagit om anläggning af jernväg för statens räkning från Krylbo till Örebro.

Äfven emot denna utskottets hemställan hade reservationer anmälts:

af herr *Lundeberg* och hans förenämnda medreservanter, hvilka yrkat:

3:o att Riksdagen — under det af Kongl. Maj:t föreslagna förbehåll — må besluta anläggning af en statsbana från Krylbo öfver Vestanfors och Ullersäter till Örebro samt till påbörjande af denna bana för år 1898 anvisa 3,000,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t dels att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå, dels ock att låta af det anvisade beloppet förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 750,000 kronor;

äfvensom af herrar *Månsson* och *Erickson* i Bjersby.

I fråga härom anförde:

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet von Krusenstjerna: Då detta ärende förekommer samtidigt i båda kamrarne och jag har att äfven i Första Kammaren söka försvara den kongl. propositionen, anhåller jag att redan nu här få taga till ordet, fastän jag icke fått tillfälle att höra de skäl, som komma att uttalas mot Kongl. Maj:ts förslag. Flertalet af dem torde i allt fall vara framställda af utskottet, då utskottet stannat vid ett afstyrkande af nämnda förslag.

Under det att i fråga om den af kammaren nyss beslutade Kalixbanan det icke kunnat vara tal om annat än en statsbana — ty orterna hafva icke den utveckling, att en enskild bana kunde komma till stånd — så eger ju i viss mån ett annat förhållande rum med afseende å de öfriga båda, nu ifrågasatta statsbanorna. De äro — det har ock statsutskottet erkänt — af stor lokal betydelse. Deras rentabilitet har icke varit underkastad något tvifvel, och åtminstone i fråga om en af banorna har statsutskottet sjelft antydt, att, om den icke bygges af staten, enskilde nog lära komma att bygga densamma. Det är således vid dessa banor andra skäl, som påkalla, att de böra blifva statsbanor, att staten — när sådant kan ske utan någon förlust — icke bör försumma tillfället att sjelf taga saken om hand.

Hvad nu den bana, som här är i fråga, nemligen Krylbo—Örebrobanan, angår, så finnas skälen för dess anläggande anförda i Kongl. Maj:ts proposition. Det förnämsta skälet är, i största korthet antydt, vigten för staten att kunna ordna på egen bana den genomgående trafiken mellan Norrland å ena sidan och södra och

*Angående
jernvägs-
anläggning
Örebro—
Krylbo.*

Angående
jernvägs-
anläggning
Örebro—
Krylbo.
(Forts.)

vestra delarne af riket å andra sidan. För sådant ändamål bör staten ega en dylik förbindelseled, som är 44 kilometer kortare än den kortaste öfriga förbindelseleden och som, planerad eller påtänkt redan för 40 år sedan af Ericson, nu skulle möjliggöra, att post-, person- och godstrafiken mellan dessa landsdelar skulle kunna ordnas på ett fullt tillfredsställande sätt. Jag antager, att ytterligare skäl för förslaget komma här under diskussionen att framhållas från flera håll. Jag ber därför att få öfvergå till hvad statsutskottet anfört mot förslaget och söka upptaga det till bemötande.

Det första, utskottet anmärker, är, att den »från redan existerrande banor skulle draga till sig en afsevärd del af deras trafik». Utskottet anför då, hurusom enligt en promemoria, upprättad af sakkunnig person, Köping—Hults jernväg genom den nya Krylbo-banan skulle gå miste om en trafikinkomst — utskottet menar antagligen den genomgående trafiken på sträckan Örebro—Köping — uppskattad till 157,000 kronor; och utskottet anför vidare ännu högre siffror för Stockholm—Vesterås — Bergslagens och Sala—Tillberga jernvägar.

Hvad den första siffran angår, tror jag, att den uppenbarligen är för hög. Såvidt jag kunnat se, har promemorian upptagit bruttoinkomsten af den genomgående trafiken, ty i uppgifter, som från banans direktion lemnats jernvägsstyrelsen, dagtecknade den 8 mars innevarande år, säges — och det är ej något skäl, hvarför den direktionen sjelf skulle uppgifva för litet — att bruttoinkomsten af den genomgående trafiken å denna bandel uppgått till nämnda belopp, men att nettoinkomsten utgjorde 86,000 kronor. Läger man nu härtill trafik vid Ullersåters och Fellingsbro stationer, som jernvägen ock skulle förlora i följd af nya stambanan, till beräknadt belopp af 5,000 kronor, så kommer man till en summa af 91,000 kronor i stället för 157,000 kronor. — De af utskottet lemnade uppgifterna angående den förlust, som de båda andra banorna skulle lida, har jag ej varit i tillfälle att kontrollera, men jag kan ej frigöra mig från det intrycket, att det kan ju tänkas, att ej heller dessa uppgifter äro riktigare än uppgiften om Köping—Hultsbanan. Det är möjligt, att man äfven derutinnan har räknat med bruttoinkomsten och ej med nettoinkomsten.

Härmed må nu emellertid vara huru som helst, det synes mig dock i allt fall, att å detta af utskottet anförda skäl, konkurrensfrågan, icke bör tillmätas alltför stor betydelse. Så pass rikt på jernvägar som större delen af Sverige nu är, är det nästan omöjligt att anlägga nya jernvägar, utan att det skall gälla hvad som nu sagts om de föreslagna banorna, eller att en ny jernväg till en början skall draga trafik från en redan färdig jernväg. Och jag är öfvertygad, att af den mångfald af koncessionsansökningar, som nu ligga i civildepartementet och på hvilka statsutskottet syftar på ett annat ställe i betänkandet — jag är öfvertygad, att af dessa många skulle böra afslås, om man skulle utgå derifrån, att den ena banan ej skulle få draga trafik från den andra. Jag antager emellertid, att, om det skulle blifva fråga om koncession för enskilda jernvägar på ifrågavarande sträckor, man näppeligen skulle kunna

vågra sådan koncession med hänsyn till den af utskottet anmärkta förlusten för andra banor. Ännu mindre synes man böra göra det, när fråga är om en statsbana, då obestriddigen det ändamål, som med banan hufvudsakligen äsyftas, förmedlande och förbättrande af den genomgående trafiken, vinnes, och den vidare för de orter, den skall genomgå, obestriddigen är till nytta.

Det är ju mycket vackert detta, att man skall visa grannlagenshet och undseende för konkurrerande enskilda jernvägar, men jag tror icke, att det är skäl att drifva den satsen för långt. Jag tror ej, att stora enskilda kapitalintressen, om det blir fråga om startande af jernvägsföretag, skola, när det gäller deras egen fördel, visa någon synnerlig försyn för att icke draga trafik från vare sig staten eller den ena eller den andra enskilda jernvägen. Och statsutskottet sjelft synes på ett annat ställe i betänkandet, när utskottet erinrar, att det kan blifva en enskild jernväg i Bohuslän, icke fästa sig vid denna konkurrensfråga, ty det är klart, att en enskild jernväg skall göra precis lika stor skada som en statsbana för de båda enskilda jernvägar, med hvilka den bohuslänska jernvägen skulle konkurrera, eller Bergslagsbanan och Dalslandsbanan. Konkurrensfrågan lärer sålunda icke böra tillmätas så stor betydelse, som utskottet velat tillerkänna den.

Nu säger utskottet vidare, att man ej skall glömma, att en linie Krylbo—Örebro komme att minska trafiken på andra äldre statsbanedelar. Ja, det är väl sträckan Sala—Krylbo, utskottet härmed afser, och det är klart, att den nya banan skulle derifrån taga bort någon trafik. Men jag antager, och detta är äfven jernvägsstyrelsens antagande, att denna minskning komme att mer än kompenseras genom den ökade trafik, som skulle tillfalla statsbanan dels genom lokaltrafik och dels derigenom, att den genomgående trafiken obestriddigen skulle kunna mycket upparbetas, när den undveke att såsom nu blifva hämmad och fördyrad genom att gå öfver flera enskilda banor med i följd deraf förhöjda fraktsatser.

Jag talade om att gå öfver enskilda banor, och jag kommer då till en fråga, som jag sett — icke i statsutskottets betänkande, utan i tidningsartiklar — omnämnd såsom ett skäl mot Kongl. Maj:ts förslag. Man har sagt, att det är onödigt att förfara, såsom Kongl. Maj:t föreslagit. Hvarför bygga en statsbana för att förmedla trafiken? Staten kan ju använda de enskilda jernvägarne för detta ändamål. Staten kan ju här låta den snabba trafiken gå fram öfver Köping—Hultsbanan, Stockholm—Vesterås—Bergslagens och Sala—Tillberga jernvägar. Det kan gå lika bra.

Att detta kan gå för sig, genom tillmötesgående från de enskilda jernvägarne sida, det vill jag icke bestrida; men jag kan icke annat än anse, att det skulle för staten bli en förlustbringande affär. Det är alldeles tydligt, att man härvidlag icke kan tänka sig något tågombyte vid de båda ändpunkterna af banan, Örebro och Krylbo; det måste bli ett genomgående tåg, med samma vagnar. Och det är icke troligt, åtminstone har icke jernvägsstyrelsen ansett sådant antagligt, att en enskild jernväg skulle på för staten

*Angående
jernvägs-
anläggning
Örebro—
Krylbo.
(Forts.)*

Angående
jernvägs-
anläggning
Örebro—
Krylbo.
(Forts.)

förmånliga villkor befinnas villig eller beredd på att tillhandahålla erforderlig dragkraft: lokomotiv, vagnar, etc., utan det blefve nog staten, som finge sätta in tåg der. Detta kommer uppenbarligen att för staten — det är erfarenheten från likartade trafikordningar på andra ställen, som talar — bli förenadt med ganska dryga kostnader, ty de enskilda jernvägarne måste naturligtvis hafva en ganska god ersättning för intrång i dispositionsrätten öfver deras banor, för ökad banbevakning o. d., som dessa snabba tåg skulle medföra. Uppställer man nu å ena sidan utgifterna för den ersättning, som staten skall betala till de trenne banorna för rättigheten att få gå fram å dem samt för kostnaderna för sjelfva tåget och dess skötsel, och å andra sidan den ökade trafikinkomst, som man kan beräkna, kommer den senare uppenbarligen att icke betäcka utgifterna, och detta af ganska tydliga skäl. Ty hvad är det för trafikinkomster, staten uppbär? Endast för posten och för den genomgående persontrafiken; inkomsterna af hela den lokala trafiken både af gods och af personer, liksom ock afgifterna för den genomgående godstrafiken, skola tillfalla de enskilda banor, på hvilka tågen skola framgå. Då är det väl i ekonomiskt afseende mycket bättre för staten att öfvertaga denna lokala trafik och den genomgående godstrafiken sjelf genom att bygga.

Statsutskottet öfvergår nu härefter till att framhålla, att det hyser icke endast de nu anförda betänkligheterna i allmänhet mot en statsbana Krylbo—Örebro, utau det säger sig icke heller kunna godkänna den linie, som Kongl. Maj:t föreslagit, den vestra. Utskottet framhåller det kända förhållandet, att den östra linien är 5 kilometer kortare och några hundra tusen kronor — 382,000 — billigare. Hvad de 5 kilometerne angår, så lär väl, när dessa kilometer motsvara på dessa tåg högst 10 minuters reslängd, detta icke betyda något för den genomgående trafiken på sådana långa afstånd.

Hvad för öfrigt beträffar de gjorda anmärkningarna mot den vestra linien, så har man talat om de å densamma befintliga svåra kurvorna — 300-meters kurvor — lutningen af 1 på 100 o. s. v. Man har skildrat saken så, som om detta skulle vara en egenhet endast för den vestra linien, och som om den östra skulle vara alldeles fri från dessa olägenheter; men så är ingalunda förhållandet. Ty, mine herrar, det förefinnes en skillnad så till vida, att dessa mindre gynsamma trafikomständigheter icke förekomma i så stor utsträckning på den östra linien som på den vestra; men de förekomma i allt fall på begge linierna. Hvad för öfrigt beträffar kurvorna, så skall man — såsom man också kan se af den medföljande planen — ihågkomma, att de hufvudsakligast förekomma endast i närheten af stationerna, der således tågen i alla fall icke framgå med någon större hastighet, hvadan dessa kurvor icke torde komma att utöfva någon menligare inverkan på sjelfva tåghastigheten.

Vidare hafva vi skälet, att den östra linien skulle vara billigare. Denna billighet, huru obestriddig den än är, vågar jag dock påstå till fullo vara kompenserad genom den större afkastningen

på den vestra linien. Det har blifvit utredt — och jag kan icke se, att uti de broschyrer i detta ärende, hvilka blifvit utdelade i kamrarne, detta kunnat bortbevisas — att kvantiteten af det gods, som skulle komma att fraktas på den vestra linien, med icke mindre än 46,000 tons, eller med 73 procent, öfverstiger den för den östra linien beräknade godstrafiken. Man säger, att af den trafik, som är krediterad för vestra linien, 10,000 tons likaväl skulle komma den östra till godo, om *den* blefve byggd. Det är möjligt, så har jernvägsstyrelsen i sina beräkningar upptagit. Men enligt gjorda beräkningar och gifna uppgifter skulle i motsatt fall, d. v. s. om den vestra linien byggdes, och icke den östra, af den för den östra linien beräknade trafiken ungefär en lika stor kvantitet gods, nemligen vid Heds station, komma den vestra linien till godo.

Man har vidare sagt: dessa så och så många tons fraktgods äro icke tillräckligt bevisande, då man icke fått veta antalet tonkilometer på hvardera linien. De af kamrarnes ledamöter, som sysselsatt sig med dylika frågor, veta nog, huru svårt det är att få visshet i detta afsseende. Jag har begärt och fått beräkningar från jernvägsstyrelsen; uti en promemoria, som lemuats mig, har man kommit till det resultat, att på den vestra linien skulle belöpa sig 4,100,000 tonkilometer mot 2,800,000 på den östra, allt för lokaltrafiken på den del af banan, för hvilken alternativa sträckningar föreslagits, eller mellan Klingbo grufva och Sällinge. Den tjänsteman inom jernvägsstyrelsen, som lemnat denna promemoria, har sjelf framhållit svårigheten att komma till ett bestämdt och säkert resultat vid dessa beräkningar.

Till denna större godstrafik på den vestra banan kommer också den omständigheten, att denna går igenom en bergslagsbygd med bruk, stora industriella anläggningar och grufvor. Erfarenheten har visat, att bergslagsbanor med en trafik, sådan som den är här i fråga, i regel burit sig bättre än banor, som anlagts i angränsande jordbruksbygd.

Nu fortsätter utskottet och säger: det må nu vara så, att den vestra banan skulle få större trafik och hafva större trafikförmåga än den östra; men sedan Kongl. Maj:ts proposition framlades, hafva tillkommit andra omständigheter, som förringa den vestra liniens betydelse, särskildt att det största industriella etablissemnet, på hvilket trafiken till stor del är byggd, nemligen Fagersta bruk, skulle få sitt trafikbehof tillgodosedt genom jernvägar åt annat håll. Detta skulle orsakas genom väntade förändringar i Stockholm—Vesterås—Bergslagsbanans förhållanden, hvarigenom skulle uppstå större sannolikhet än förut för tillkomsten af jernväg mellan Vestanfors och Engelsberg, och utskottet antager då, att trafiken från Fagerstaverken skulle komma att gå denna nya väg till Stockholm. Men den uppgift har lemnats mig, att man härigenom icke hade att vänta en större minskning af den beräknade Fagerstatrafiken än omkring 1,500 tons, hvilka utgöra den kvantitet handelsvaror, som fraktas till och från Stockholm och som ju naturligtvis tager denna nya väg. Men hela den öfriga Fagerstatrafiken komme

*Angående
jernvägs-
anläggning
Örebro--
Krylbo.
(Forts.)*

Angående
jernvägs-
anläggning
Örebro -
Krylbo.
(Forts.)

att gå på den vestra vägen, som för denna trafik är kortare och närmare.

Likaså förhåller det sig, enligt mig lemnade upplysningar, med den äfvenledes af utskottet framhållna omständighet, att vi möjligen skulle få till stånd en bana — äfven den kunna vi se på den bilagda kartan — emellan Ramnäs och Kolbäck. Koncession å denna bana är begärd, och det till och med från tvenne håll, å samma sträckning, så nog är denna bana eftersökt. Men äfven beträffande denna har det visat sig, att det icke gifves någon sannolikhet för att genom denna banas byggande Fagerstatrafiken skall dragas från den vestra linien. Om så skulle kunna ske, skulle väl godset fraktas på den nyssnämnda projekterade banan och vidare på dennas fortsättning ned till Oxelösund, hvilket emellertid knappast torde komma att ega rum. Ty det är billigare att låta godset exporteras öfver Göteborg, åtminstone så länge sjöfrakterna från Oxelösund ställa sig så pass mycket dyrare än frakterna från Göteborg, som de nu göra, nemligen en 2: 80 å 3 kronor per ton. Trots den icke obetydliga ökningen i väglängd blefve det alltså fortfarande förmånligare för Fagersta att begagna vestra linien.

Dessa äro de speciella skäl, som utskottet anfört. Men hufvudorsaken till utskottets afslagsyrkande beträffande denna bana har väl legat i de, så att säga, allmänna skäl, hvarmed utskottet börjat sitt betänkande. Det torde då tillåtas mig att nu få öfvergå till dem.

Härvid säger utskottet sig vilja göra den anmärkningen mot Kongl. Maj:ts proposition, att deri icke gifvits någon tillfredsställande utredning angående de bidrag, som böra fordras från kommunernas sida, och hvilka bidrag utskottet anser böra vara större, än som ifrågasatts. Det förhåller sig så, som kammaren nogsamt vet, att det var först när stambanebyggandet kom öfver Ängermanelfven, som det ifrågasattes, att kommunerna skulle lemna bidrag till byggandet. Den, som går till 1886 års statsutskotts betänkande, kan deraf se, hvad skälet härtill var, nemligen att man antog, det statens inkomst af banorna, när de kommo så långt upp i Norrland, skulle blifva otillräcklig, och att det då vore billigt, att ersättning för denna minskning i inkomst borde lemnas staten genom bidrag från kommunernas sida. Men någon sådan anledning fins ju icke här. Dessa båda föreslagna statsbanor hafva all utsigt att blifva fullkomligt rentabla, och vid sådant förhållande synes Kongl. Maj:it icke hafva haft anledning att, utan att Riksdagen ifrågasatt något sådant, inslå på denna nya väg och fordra högre kommunalbidrag på den grund, att de trakter, de två nya banorna genomgå, skulle vara mera lyckligt lottade än öfre Norrland.

Vidare säger utskottet, att det vore bättre att icke bygga alla de tre föreslagna banorna på en gång, utan successivt. Ty derest alla banorna byggdes på en gång, skulle detta för staten såsom arbetsgifvare medföra olägenheter, hvilka den åter skulle kunna undgå, derest man icke byggde dem allesammans samtidigt. Man finge i förra fallet anställa tre öfveringenjörer och ett större antal

ingenjörer. Ja väl, men när banbyggnaderna vore slutförda finge man väl afskeda dessa, såsom plägar ske vid enskilda byggnadsföretag, och det synes mig för resten vara ganska svårt att inse, huru det på något sätt skulle kunna blifva billigare eller dyrare, om man på en gång har tre öfveringenjörer, hvar och en med en aföning af t. ex. 6,000 kronor eller om man i stället låter en öfveringenjör tjenstgöra tre gånger så lång tid, med samma årliga aföning; detta synes mig bli alldeles sak samma.

Ett annat skäl — hvarpå utskottet lägger stor vikt — vore faran för arbetsmarknaden, eller att man genom byggandet af så många kanor skulle draga folk från jordbruket. Nu förhåller det sig emellertid så, att om stambanebyggandet skulle bedrivas i den utsträckning, som Kongl. Maj:t föreslagit, skulle till de norrländska banorna erfordras 1,000 arbetare, till Krylbo—Örebro-banan 3,300 och till Bohuslänsbanan 2,700, eller summa 7,000 arbetare. Hvad angår de 1,000 arbetarne för Kalix-banan, så torde dessa kunna lemnas ur räkningen. Ty den erfarenhet som vans, när man verkstälde kompletteringsarbetena vid Gellivare, visar att behovet af arbetskrafter för Kalix-banan bör kunna fullkomligt fyllas ifrån Norrbottens län. Vid dessa kompletteringsarbeten vid Gellivare voro sturdom ända till 1,800 man i arbete, och nästan samtliga voro ortens barn. Ser man vidare efter förhållandet vid förut pågående stambanebyggnader, finna vi att så sent som år 1893 användes vid stambanebyggnaden i Norrland 4,400 arbetare, till större delen tagna från södra och mellersta Sverige; 1879—1880 gick siffran upp ända till 7,500, sålunda mindre än som nu skulle äfven efter Kongl. Maj:ts förslag och dertill hörande arbetsplan användas. Jag kan således icke se, att det skulle uppstå någon olägenhet på arbetsmarknaden, hvarken under den tid arbetet påginge eller när det sedermera upphört, och dessa arbetare skola försöka skaffa sig sysselsättning på annat håll. Än mindre blefve detta fallet om reservanternas förslag ginge igenom och den af Kongl. Maj:t äskade summan betydligt minskades. Då komma icke flere arbetare att erfordras än — förutom de 1,000 på Kalix-banan — 1,750 för Krylbobanan och 950 för Bohusläns-banan, summa 3,700 arbetare i stället för 6,000, och då har ju denna statsutskottets anmärkning helt och hållet förlorat sin kraft.

Jag kommer nu slutligen till den anmärkning, som statsutskottet har satt först, och vid hvilken statsutskottet synes hafva fäst den största betydelsen. Mot detta af Kongl. Maj:t framlagda förslag att nu återupptaga stambanebyggandet i något större skala rigtar statsutskottet den anmärkning, att det vore finansiellt vädligt att binda allt för stor del af vårt kapital i nya jernvägsanläggningar, och utskottet erinrar, för att visa huru det är stäldt i detta hänseende, derom att vid 1896 års slut voro i Sverige under byggnad enskilda jernvägar med en längd af 486 kilometer, samt omuämner vidare kilometertalen såväl för de koncessionerade, ännu ej påbörjade jernvägarne som för de jernvägar, å hvilka koncession sökts, men ännu icke blifvit beviljad. Jag tillåter mig att i förbigående erinra derom, att de båda senare talen, när det

*Angående
jernvägs-
anläggning
Örebro—
Krylbo.
(Forts.)*

Angående
jernvägs-
anläggning
Örebro—
Krylbo.
(Forts.)

kommer till realiteten, med all säkerhet skola i afsevärd mån sjunka. Det veta vi ju — och derom vittna bäst de oupphörligen till civildepartementet inkommande uppskofsansökningarne för redan koncessionerade jernvägar — att en stor del af dessa jernvägar kommer att stanna på papperet. Hvad särskildt angår den siffra, som statsutskottet anfört i fråga om de ännu icke koncessionerade jernvägarne, ber jag vidare att få påpeka, att vid dess uträknande upptagits ansökningar för banor på en och samma sträckning. Af en blick på kartan skola kammarens ledamöter finna, att det t. ex. i södra Vestergötland är fråga om tre skilda sträckningar mellan Borås-banan och Vernamo. Vidare hafva vi i Skåne dessa linier, som utmärka striden mellan tvenne städer om ett och samma trafikområde. Detta är naturligtvis ansökningar, af hvilka å hvarje sträckning endast den ena kan bifallas, under det att den andra måste afslås. I de af statsutskottet lemnade uppgifterna hafva emellertid alla sådana banor inräknats.

När utskottet omnämner, att vid 1896 års slut voro under byggnad enskilda jernvägar med en längd af 486 kilometer, skulle man deraf kunna föranledas att tro, att detta vore ett jemförelsevis stort tal, men så är ingalunda förhållandet. Så nyligen som vid 1891 års slut voro under byggande i Sverige statsbanor och enskilda jernvägar till en längd af 601 kilometer, under det att motsvarande siffror vid 1892 års slut utgjorde 885 och vid 1893 års slut 748 kilometer. Detta är ju ganska stora siffror, och ändock har man deraf icke förspört några olägenheter eller förmärkt någon rubbning, då detta jernvägsbyggande med 1894 års utgång minskades.

Möjligheten för att jernvägsbyggandet för framtiden kan bedrivas i så stor utsträckning, som Kongl. Maj:t ansett sig böra föreslå, ligger naturligtvis i den kapitalbildning, den ständigt stegrade kapitalbildning, som utmärker vår tid och som jag med glädje konstaterar. I detta fall har jag förskaffat mig några siffror, som jag skall tillåta mig anföra och som synes tala för sig. Jag vill med dem visa, i huru betydlig mån kapitaltillgången i vårt land på senare tiden ökats.

Jag har tagit till utgångspunkt det år, hvarpå utskottet syftar, då det omnämner, att vid en icke aflägsen tidpunkt ett alltför omfattande jernvägsbyggande föranledde svårigheter, som det kräfdes särskilda åtgärder för att häfva.

I fråga om kapitaltillökningen inom landet visar det sig då, om jag jemför förhållandena vid 1879 och 1896 års slut, att insättarnes i sparbankerna behållning vuxit — jag anför i det följande jemna tal — från 135 millioner till 339 millioner; att i postsparbanken, som år 1879 ännu icke var inrättad, nu inestå 49,733,000 kronor; samt att hos riksbanken, de enskilda bankerna och aktiebankerna inestodo på *sparkasseräkning*: då 1,338,000 kronor, nu 21 millioner, på *upp- och afskrifningsräkning*: då 46,836,000 kronor, nu 94,900,000 kronor, på *löpande räkning*: nu 14 millioner, på *depositionsräkning*: då 193 millioner och nu 322

millioner. Summan af insättarnes behållning, som då utgjorde 377 millioner, uppgår nu till 842 millioner.

Ser jag vidare på bankernas ställning till utlandet, skall jag finna, att riksbankens, de enskilda bankernas och aktiebankernas öfverskjutande fordringar hos utlandet, som då utgjorde 28,770,000 kronor, nu uppgå till 66,500,000 kronor; att riksbankens, de enskilda bankernas och aktiebankernas guld-kassa, som då utgjorde 21 millioner, nu stigit till 31 millioner; att riksbankens utländska obligationer, som då motsvarade ett belopp af 7,367,000 kronor, nu betinga ett värde af 13,682,000 kronor; samt att af allmänna hypoteksbankens utelöpande obligationer, som då uppgingo till 234 millioner, och nu till 307 millioner, voro, att döma af de uppgifter, som i detta fall kunnat inhämtas, vid 1897 års slut i svensk ego 39 procent och i utländsk ego 61 procent, under det att sedan dess förhållandet ändrat sig, så att numera i svensk ego äro 49 procent och i utländsk ego 51 procent af samma obligationer.

En annan siffra, som tydligen ådagalägger kapitaltillökningen, är taxeringsvärdet å fast egendom. Äfven detta har stigit, så att det, från att år 1879 hafva utgjort 3,011 millioner, numera uppgår till 3,970 millioner.

Under hela denna tid har ställningen till utlandet stadigt förbättrats. Aktier och obligationer i svenska företag hafva på de senare åren återköpts från utlandet för ett belopp af åtskilliga tiotal millioner. Samtidigt ha ju en stor del af våra enskilda jernvägar blifvit produktiva.

Nu erinrar utskottet om de svårigheter, som förr uppstått derigenom, att man band fast för stort kapital i jernvägsföretag, och påpekar möjligheten af att detsamma äfven nu skulle kunna inträffa. Det synes mig icke vara fog för en sådan farhåga, ty sedan den tid, på hvilken utskottet syftar, har, som jag nyss nämnde, dels flertalet af våra jernvägar blifvit rentabla, dels ock den stora förändringen inträdt, att, under det man i slutet på 1870-talet ännu icke i Sverige hade lärt sig att hysa förtroende för jernvägspapper — de lågo till större delen i bankernas portföljer, och detta torde just hafva varit hufvudanledningen till de finansiella svårigheter, som vid denna tid uppstodo — har man numera äfven hos oss, liksom för länge sedan i utlandet, kommit till insigt om att flertalet jernvägspapper är en sund och god kapitalplacering. Detta bör också i väsentlig mån minska farhågan för att läsa fast, som det heter, i jernvägsföretag ytterligare de trettio millioner, som med Kongl. Maj:ts nu föreliggande förslag afses.

Med det senast anförda har jag sökt visa, att de anmärkningar, som blifvit rigtade mot Kongl. Maj:ts regering och naturligtvis i främsta rummet mot föredraganden, därför att han velat förorda framläggande för Riksdagen af förslag till återupptagande af jernvägsbyggandet i något större skala — att, säger jag, dessa anmärkningar icke äro befogade, utan att detta förslag har sin goda finansiella grund uti den stegrade kapitaltillgången inom landet, och att således de af statsutskottet i sådant afsende anförda skäl, hvilka jag visserligen respekterar, icke torde ega tillräcklig gil-

Angående
jernvägs-
anläggning
Örebro—
Krylbo.
(Forts)

Angående
jernvägs-
anläggning
Örebro—
Krylbo.
(Forts.)

tighet. Och, mine herrar, under en tid, då det allmänna förtroendet och då penningetillgången inom landet äro sådana, att enskilda jordegare och penningebeviljande institutioner utan tvekan inlåta sig på jernvägsföretag, der de naturligtvis, derest företagen skulle misslyckas, löpa risk att lida en förlust — under en sådan tid synes det mig vittna om väl stor försigtighet från statens sida, om staten ensam icke skulle begagna sig af de gynsamma konjunkturer och den ökade kapitaltillgång, som för närvarande förefinnas, för att planlägga och föra till slut för samhället viktiga företag. Härmed har jag sökt visa, att Kongl. Maj:t har haft fog för att framlägga förslag om dessa jernvägsföretag, då de icke skulle medföra någon ekonomisk fara, och att för det företag, hvarom nu närmast är fråga, nemligen byggandet af jernvägen Krylbo—Örebro såsom statsbana, goda och giltiga skäl föreligga, och hoppas jag, att dessa skäl äfven måtte af kammaren behjertas.

Herr Zetterstrand: Herr grefve och talman! Då jag som bekant är bosatt mycket långt utanför den nu ifrågavarande banans intressesfer, och då det samhälle, jag representerar, icke gerna kan antagas komma att hafva någon nytta och ej heller någon skada af den ifrågasatta jernvägen, så torde man kunna säga, att jag icke hade bort i denna fråga uppträda. Emellertid är det verkligen just af dessa omständigheter, som jag känt mig manad att uppträda, ty jag hyser den uppfattningen, att det är ganska viktigt, då man behandlar sådana delikata frågor som dessa jernvägsfrågor, att diskussionen till en del upptages af personer, som stå, så att säga, litet mera aflägsna från frågornas brännpunkt och som därför torde vara i tillfälle att något mera opartiskt kunna bedöma desamma; och jag har så mycket mera funnit mig manad att uppträda, som jag håller före, att den nu föreliggande frågan är en af de allra viktigaste bland de ekonomiska frågor, som förekomma till behandling vid denna riksdag. Jag går till och med så långt, att jag finner mig öfvertygad om, icke allenast att denna jernväg är den viktigaste af de tre nu ifrågasatta, utan äfven att det torde komma att dröja en ganska lång tid, innan från regeringens sida kommer att framläggas förslag om byggande af en statsbana, som i förhållande till anläggningskostnaden är af en med denna bana jemförlig betydelse för staten i dess helhet.

Då jag nu har framkommit med sådana påståenden, kräfvades det ju, att jag också söker att motivera desamma.

Jag vill då särskildt betona att, såsom vi känna, denna nya bana kommer att medföra en förkortning af postvägen från det vestra till det norra Sverige med icke mindre än 20,2 mil; att det likaledes blifver en förkortning af vägen för posten mellan kontinenten och Malmö å ena sidan och Norrland å den andra med 16,8 mil; att passagerare och post, som utgå från Malmö och Göteborg med nattåg, kunna, om banan kommer till stånd, framkomma följande förmiddag till Gefle och Falun och följande qväll till Sundsvall och Östersund; att banans anläggande skulle medföra, att passagerare, som afresa från Stockholm på morgonen, kunna

på qvällen framkomma till Sundsvall och Östersund; samt att kommunikationerna mellan Bräcke och Gellivare i så väsentlig mån skulle förbättras, att vägen mellan dessa platser kunde tillryggaläggas på två dagar, i stället för att nu under större delen af året dertill fördras tre dagar. Hvilken betydelse de sålunda minskade passagerareafgifterna och dessa tidsvinster komme att i nationalekonomiskt hänseende medföra, kunna vi alla fatta. Jag tror, att med stöd af de hittills anförda uppgifterna man tryggt kan påstå, att hela Norrland komme allra minst en half och troligen inemot en hel dagsled närmare det södra och mellersta Sverige. Detta gör, att jag hysar den uppfattning, att samma lifliga intresse, som från norrbottningarnes sida ådagalades i fråga om den nyss behandlade jernvägen, bör från samtliga norrlandsrepresentanternas sida ådagaläggas i fråga om den jernväg, som vi nu hafva att behandla. Denna jernväg kommer ju också att medföra, att godsbefordran mellan mellersta och södra Sverige kommer att ske på en sträcka, som är 4,4 mil kortare än hvad som nu är fallet, och likaledes att godset kommer att framföras enbart på statens jernvägar. Den ökade bekvämlighet i kommunikation och de mindre fraktkostnader, som sålunda skulle uppkomma, torde väl ovilkorligen medföra, att handelsutbytet emellan mellersta och södra Sverige skall ökas, till ömsesidig nytta för producenter och konsumenter. Skulle ofred komma, så kunna vi såväl söder ifrån och norrut som tvärtom bispringa hvarandra på ytterligare en förbindelseled utöfver redan befintliga.

Dertill kommer ju också, att denna bana, huru den än kommer att läggas, kommer att i väsentlig mån likasom hvarje annan bana befrämja lokala intressen, och att man har anledning antaga, att, hvilken sträckning banan än får, den redan såsom lokal bana kommer att vara ganska bärig.

Sålunda tala enligt min tanke såväl det norra som det mellersta Sveriges samt lokala intressen kraftigt för att denna bana måtte komma till stånd. Men jag vill äfven framkomma med ytterligare skäl för banan, som jag icke sett i handlingarna åberopade.

Såsom vi alla veta, försiggår på statsbanan en ganska liflig transport af tomvagnar, och denna transport måste, så framt man icke vill att den skall gå öfver enskilda jernvägar, nu ske mellan norra och södra Sverige via Stockholm. Kommer den nu ifrågasatta banan till stånd, så kommer ju en besparing uti denna transport af godsvagnar att uppstå. Om man tager medeltalet af väglängden mellan den östra och vestra linien, så utgör den 185 kilometer, eller 18½ mil, och hvad tror herrarne att denna besparing betyder?

Jag vill endast anföra ett exempel. Om vi tänka oss, att ett lokomotiv går på denna bana i hvardera riktningen hvarje dag i stället för öfver Stockholm, så uppstår en besparing uti reparationskostnader på ett år af 12,560 kronor. Att denna siffra är riktig, kunna herrarne lätt öfvertyga sig om, då det är bekant, att den beräknade reparationskostnaden för hvarje lokomotiv utgör 9,3 öre för hvarje tillryggalagd kilometer.

Angående
jernvägs-
anläggning
Örebro—
Krylbo.
(Forts.)

Angående
jernvägs-
anläggning
Örebro—
Krylbo.
(Forts.)

Till denna minskning i reparationskostnaden för lokomotiven kommer äfven en minskning i reparationskostnaden för alla vagnar och rails samt vidare en minskning i milpengar till den personal, som skall åtfölja tågen, och slutligen kommer till allt detta den fördelen, att man bättre kan använda vagnsparken. Det inträffar mycket ofta, att det finnes tillgång på vagnar norr ut, men brist söderut eller tvärtom, och då kan man medelst denna bana lättare transportera dem från ett håll till ett annat.

Dessutom hafva vi, mine herrar, under de senaste riksdagarna några gånger sysselsatt oss med frågan om inrättandet af en större reparationsverkstad för statens jernvägar, och man har dervid betonat, att trakten invid Stockholm icke skulle vara lämplig för en dylik verkstad, dels af strategiska skäl och dels till följd af den stora kostnad, som är förenad med inköpande och upplåtande af mark till en sådan verkstad. Om nu den ifrågasatta banan kommer till stånd, finnes det väl någon naturligare plats för en central reparationsverkstad för statens jernvägar än antingen Örebro eller Hallsberg? Dessa äro väl i strategiskt hänseende de bäst belägna platser, der man tillika för en mycket ringa penning bör kunna få erforderligt område.

Vidare, mine herrar, har det sagts, att man måste vara be-
tänkt på att förr eller senare bygga en ny centralstation i Stock-
holm, och det har man och man emellan påstått, att en dylik
centralstation skulle komma att betinga en kostnad af 14 millioner
kronor. Det är dock med all möjlig reservation, jag anför denna
summa; jag har icke sett den i tryck utan endast hört den upp-
gifvas. Kan det då icke vara möjligt, att denna förbindelseled
åstadkommer att trafiken i någon mån drages från Stockholm,
samt att på grund deraf den ifrågasatta stationen skall kunna ut-
föras för något billigare pris än eljest skulle vara fallet?

Det är dock, mine herrar, i alla fall *ett* skäl, som öfverväger
alla hittills framhållna, och det är den omständigheten, att vi hafva
ett stambanenät norrut från Krylbo och ett annat från Örebro
söderut, hvilka båda väldiga nät icke hafva med hvarandra någon
annan statsbaneförbindelse än öfver Stockholm och mellan hvilka
för öfrigt trafiken förmedlas genom enskilda jernvägar. Kan det
vara rätt att låta detta förhållande längre fortfa? Är det icke
lämpligt och naturligt, att dessa båda nät sammanbindas med hvar-
andra, att staten gör sig fullkomligt oberoende af enskilda intressen,
att staten gör det möjligt för sig att utan några kombinationer
med de enskilda banorna styra och ställa med trafiken, såsom det
bäst synes, samt att staten tager den rikliga inkomst som man kan
antaga skall blifva en följd af en dylik sammanbindningsled?

Nu har man icke ens inom utskottet velat bestrida rättigheten
af alla dessa fördelar, men hvad man håller på, det är, att ett byg-
gande af denna bana icke *nu* bör komma till stånd. De skäl, som
i sådant hänseende anförts, hafva redan delvis blifvit bemötta från
statsrådsbanken och komma säkerligen att blifva af framstående
talare än vidare bemötta. Jag vill för min del endast uppehålla
mig vid *ett* skäl, nemligen det sista som utskottet anført, när ut-

skottet talar om det ifrågasatta byggandet af en jernväg mellan Ramnäs och Kolbäck och dervid säger, att om en jernväg kommer till stånd mellan dessa platser, »så torde behofvet af banan Krylbo—Örebro kunna starkt ifrågasättas, emedan i slikt fall möjlighet öppnas att på ett enklare sätt än genom anläggandet af sistnämnda bana förbinda de norrländska jernvägarna med mellersta och södra Sveriges bansystem».

Ja, mine herrar, detta skäl har på mig verkat öfvertygande, men icke i den rigtning, utskottet tänkt sig, utan i alldeles motsatt rigtning. Det har nemligen på mig verkat så att, likasom jag förut varit fast besluten för att göra hvad jag kunde för att Krylbo-banan måtte komma till stånd, jag nu beslutat mig för att likaledes göra allt för att få ett beslut i denna rigtning till stånd *just nu*. Om man nemligen går ut från den förutsättning, att en jernväg komme till stånd emellan Ramnäs och Kolbäck, kunna herrarne verkligen föreställa sig, att regeringen sedermera skall kunna framkomma med en kongl. proposition om byggandet af sammanbindningsbanan Örebro—Krylbo, och om regeringen verkligen skulle göra det, kan man tänka sig att inom Riksdagen en dylik proposition skall kunna vinna bifall. Nej, mine herrar, har förstnämnda jernväg en gång blifvit en verklighet, så kommer aldrig Krylbo-banan till stånd; sedan har staten för sig omöjliggjort den naturliga sammanslutningen af sina nordliga och sydliga jernvägsnät; de enskilda intressena hafva triumferat och slagit under sig jernvägsdriften i mellersta Sverige.

Jag vill nu icke ingå i något detaljeradt bedömande af de olika ifrågasatta liniernas företräden sins emellan. Det finnes såsom bekant förslag om dels en östra och dels en vestra linie samt dessutom några enskilda förslag, afseende ett en sträckning öster om den östra och ett en sträckning vester om den vestra. Hvad de båda sistnämnda förslagen beträffar, tror jag dock, att vi kunna vara ense om, att de från början äro dödfödda.

Hvad åter de andra angår, så kan jag icke neka till att mina sympatier från början varit öfvervägande för den östra linien, därför att den är något kortare än den vestra, och att det har uppgifvits, att lutnings- och krökningsförhållandena på den förra banan äro bättre än på den senare.

Olikheten i lutningsförhållanden och krökningar lär dock vara af mindre betydelse än som af den kongl. propositionen synes framgå; och då dertill kommer att jag genom de upplysningar, jag från flera håll vunnit, kommit till den uppfattningen, att den vestra linien har åtskilliga ekonomiska fördelar, hvilka någorlunda torde kunna uppväga den östra liniens mindre väglängd, så är jag temligen oviss i frågan om bedömande af de båda sträckningarnes inbördes företräden. Jag röstar emellertid nu för den vestra linien, därför att den är den enda, som nu har någon utsigt att kunna komma till stånd, och därför skulle jag äfven önska att herrarne, ofsedt skiljaktigheterna i uppfattning beträffande den ena liniens företräden framför den andra, måtte förena sig uti att rösta för denna vestra linie. Skulle det framdeles visa sig, att vi blifvit något

Angående
jernvägs-
anläggning
Örebro—
Krylbo.
(Forts.)

Angående
jernvägs-
anläggning
Örebro—
Krylbo.
(Forts.)

vilseledda och att trafiken på den vestra icke blir större än som beräknats på den östra linien, då hafva vi visserligen begått den oförsigtigheten, att vi byggt banan $\frac{1}{2}$ mil längre än som behöfdes, men detta böra vi hellre underkasta oss än att Örebro—Krylbo-banan aldrig kommer till stånd.

Då jag således anser, att det är ett stort nationellt intresse, att denna bana kommer till stånd och att detta sker *just nu*, så hemställer jag till kammarens ledamöter, att I måtten så mangrant som möjligt sluta Eder till den uppfattningen, att banan bör beslutas redan vid denna riksdag. Jag skall därför anhålla att få yrka bifall till den ändrade uppställning af yrkandena i herrar Lundebergs m. fl. reservation vid statsutskottets utlåtande n:o 40, hvilken i dag blifvit utdelad här i kammaren, nemligen: »att Riksdagen — under förbehåll att de i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 26 februari 1897 för den föreslagna banan från Krylbo till Örebro angifna villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas — må, med uttalande, i anledning af herr J. M. Ekströmers motion, att arbetets utförande måtte under behöflig kontroll verkställas med tillämpning af entreprenadsystemet, der så med fördel för staten kan ske, besluta anläggning i enlighet med Kongl. Maj:ts förslag af en statsbana från Krylbo till Örebro samt till påbörjande af denna bana för år 1898 anvisa 3,000,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t dels att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå, dels ock att låta af det anvisade beloppet förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 750,000 kronor».

Häruti instämde herrar *Collander, Folke Andersson, Månsson, Holmlin, Gethe, Arhusiander, Åkerlund, Brodin* och friherre *von Knorring*.

Herr Hammarström yttrade: Herr talman, mine herrar! Då jag fullkomligt känner de båda sträckor, som äro alternativt angifna i Kongl. Maj:ts förslag, skall jag be att få med några ord ingå i en liten granskning af de båda olika förslagen. Statsutskottet har afstyrkt Kongl. Maj:ts förslag, men i dess motivering ingår liksom en vink derom, att Kongl. Maj:t i alla fall så snart som möjligt måtte å nyo komma fram med förslag rörande denna sak.

Jag skall be liksom den föregående ärade talaren att få upplysa kammaren derom, att jag hvarken för egen del eller för mina kommitenter har några intressen här att bevaka. Frågan är oss temligen likgiltig. Oaktadt min valkrets ligger nära intill den här föreslagna banan, kunna de olägenheter, som å ena sidan uppstå, mycket väl uppvägas af de fördelar, som å andra sidan vinnas; och jag ber därför att få betraktas såsom helt och hållet opartisk i denna fråga.

Jag ber att först få med några ord sysselsätta mig med det alternativ, som af Kongl. Maj:t föreslagits. Jag får då säga, att jag från första stund, jag fick se Kongl. Maj:ts förslag, stod undrande och spörjande inför den omständigheten, att den vestra

linien blifvit föreslagen och icke den östra; och vidare har det förundrat mig, att man med sina beräkningar kunnat komma så lågt, hvad beträffar priset för den vestra linien i jemförelse med den östra. Jag skall bedja att vid min granskning få utgå från den punkt, der de båda linierna sammanfalla, nemligen Klingbo grufva. Terrängen derifrån och ned till Vestanfors är svår, men svårigheterna begynna egentligen, när man kommit ned till Vestanfors. Man har förlagt stationen vid Aspbennings by. När man kommer ut från denna station, möter man en väldig dal, hvaröfver banan är lagd. Och när man kommit deröfver, har man en ganska hög ås, jag känner icke, om det är grus eller berg. När man kommit ned till Vestanfors' kyrka, så har man, såsom det står i kongl. jernvägsstyrelsens utlåtande, att gå öfver ett bredt vatten. Och det hade varit godt, om man fått veta, huru bredt detta vatten är. Det är nemligen en sjö, som enligt mitt ögonmått är ungefär lika bred som vattnet från härvarande Riddarholmskaj till Söder Malarstrand. Detta breda vatten har man att gå öfver med en bro, och icke nog med det, utan man har också att i denna bro anbringa en svängbro, för att möjliggöra, att traiken på Strömsholms kanal ej genom banan blir stängd. Denna bro är enligt min tanke en så dyr affär, att jag för min del anser den mycket vådlig att inlåta sig på, i synnerhet då man har en annan linie att välja på.

När man sedan fortsätter från Vestanfors, kommer man in på en förfärligt svår terräng, och det har också kongl. jernvägsstyrelsen framhållit. Man har letat sig fram i dalsänkningar mellan väldiga berg och fått kurvor så tvära, att jag fruktar, att man icke har några sådana ens i Norrland. Sedan har man att fara upp på en höjd, der lutningen är så svår och lång, att jag för min del tror, att när tunga tåg gå der, man måste anlita hjälpmaskiner för att komma fram.

Denna linie har som sagdt våra terrängförhållanden ända från Klingbo, men svårigheterna börja med allvar vid Vestanfors, och från Vestanfors ned till sjön Dagarn och ända till Storsjön är det en mycket svår terräng. Banan löper der genom en del af Baggå gods.

Sedan är terrängen något drägligare från den sjö, jag nyss nämnde, till Skinnskatteberg. När man sålunda kommit öfver Hedströmmen vid Skinnskatteberg, kommer man till en terräng, som också är förfärligt svår, för att sedermera komma ned till den bandel, som kallas Uttersberg—Riddarhyttans jernväg. Denna terräng är af den beskaffenhet, att jag för min del är förvånad öfver att man kunnat bestämma sig för att gå genom densamma. Det finnes en landsväg der, som är af den mest förfärliga beskaffenhet; och det har med statsmedel byggts en landsväg på andra sidan om sjön, mycket beqväm och treflig. Det är en inflytelserik ledamot af Första Kammaren, som satt i gång detta företag och derfor är mycket populär och berömd der i orten; det är också en verklig vägförbättring — detta inom parentes sagdt.

När man sedan kommer öfver den enskilda banan i närheten af Uttersberg, så kommer man in på en terräng, som är en full-

*Angående
jernvägs-
anläggning
Örebro—
Krylbo.
(Forts.)*

Angående
jernvägs-
anläggning
Örebro—
Krylbo.
(Forts.)

ständig ödemark, och om herrarne betrakta den karta, som är bifogad Kongl. Maj:ts förslag, så se herrarne, att der är mycket stort afstånd mellan stationerna. Det är en ödemark, moras och träsk och annan sådan mark, som är föga bebyggd och bebodd. Sedermera blir terrängen något bättre, men då är man snart framme vid Sällinge eller den punkt, der de båda linierna mötas.

Jag ber att med några få ord omnämna, huru det förhåller sig med den andra linien, den östra. Den har endast plan mark nära nog ända från Klingbo grufva, och går genom det storslagna Vester Fernebo, denna socken, som ensam utgör ett härad, det s. k. Vagnsbro härad. Det är ett slättland, rikt och välbergadt, och denna trakt är med afseende på jordbruk bättre än de flesta trakter i sjelfva Mälardalen. Der har man en välbergad allmoge, som skulle komma att resa och begagna banan ganska mycket, om denna komme att gå derigenom. Vidare är det en annan omständighet att fästa särskildt afseende vid. Jag har nemligen undrat, hvarför Kongl. Maj:t icke velat föreslå denna sträcka, då den så nära tangerar Vestmanlands regementes mötesplats, Salbohed, som ligger alldeles der i närheten, och då denna plats för öfrigt har omkring två mil till närmaste station, som är Sala, öster om Salbohed.

Man fortsätter emellertid på denna beqväma terräng, tills man kommer till Virsbo bruk, och då har man kommit ungefär en tredjedel af den sträcka, som utgör denna linie.

När man nu frågar, hvad orsaken är till att Kongl. Maj:t föreslagit den vestra linien, så får man det svaret, att fraktförhållandena, d. v. s. tillgången på frakter, ställa sig så mycket gynnsammare på den vestra mot på den östra. Ja, det kan blifva fråga om det. Det förhåller sig nemligen så, att den bana, som utgör den vestra eller den som Kongl. Maj:t föreslagit, berör några hyttor och bruk, särskildt Vestanfors, hvarom jag förut nämnt och som är ett synnerligen stort bruk. Men Vestanfors bruk har en ganska stor båttrafik på Strömsholms kanal. Det har egna ångbåtar, som bogsera den stora mängd af prämar, som förmedla trafiken mellan Stockholm och Vestanfors bruk. För min del kan jag icke tänka mig, att man skulle komma att välja det dyrare sättet att frakta sina förnödenheter eller effekter från bruket på jernväg ned till Göteborg, därför att man har fått banan. Jag tror icke, att det bär sig att frakta en del effekter så långt på jernväg, i synnerhet då man har en billig trafikled att nyttja. För öfrigt förhåller det sig så, att alla dessa bruk, som ligga vid den vestra, den af Kongl. Maj:t föreslagna linien, hafva att föra allt sitt gods öfver eller under den utstakade bana, som utgör det andra alternativet. Ty fraktgodset söker sin väg ned till Stockholm, och man måste då befara den terräng, som just utgör det andra af de alternativ, som finnas i Kongl. Maj:ts förslag. Men om man nu bygger den vestra eller den af Kongl. Maj:t föreslagna linien, kan man icke tänka sig att Ferna eller de andra bruken, som beröras af den östra men icke af den vestra linien, skola taga sig före att frakta gods mot strömmen uppåt till banan. Det kan man icke vänta sig.

Min fullkomliga öfvertygelse är, att den bana, som är alter-

nativt upptagen i Kongl. Maj:ts förslag men icke förordad, skall komma att draga till sig fullkomligt lika stor om icke större trafik än den andra. Vidare kommer den östra banan att beröra eller gå öfver Köping—Uttersbergs jernväg vid Karmansbo station, och då kommer i så fall det bolag, som eger denna jernväg, att enligt hvad jag hört förändra sin bana, som nu är smalspårig, till bredspårig, för att kunna möta och vexla trafik med statens bana, om denna kommer till stånd. Men om man går längre upp, mellan Uttersberg och Riddarhyttan, så är det icke sannolikt, att en sådan förändring kommer till stånd. Ty denna bandel eges af Riddarhyttans bruk, som icke har något annat än masugns- och för öfrigt skogsprodukter att frakta, hvilka hufvudsakligen gå till Stockholm.

Då jag på detta sätt betraktar dessa olika sträckningar, och då jag, som nämnt, till punkt och pricka känner de olika terrängförhållandena på grund af att jag varit personligen närvarande och sett dessa sträckor, så har jag icke kunnat undgå att ställa mig mycket tviflande och skeptisk inför beräkningen af kostnaden. Jag kan nemligen icke hjälpa, att det icke är mig möjligt att tro, att det kan blifva så ringa prisskillnad som 383,500 kronor.

Jag skall icke upptaga kammarens tid längre, utan sluta med att, såsom frågan nu ligger, yrka bifall till statsutskottets förslag; och derest banan kommer att ännu en gång föreslås, önskar jag, att Kongl. Maj:s regering måtte taga frågan i närmare ompröfning i de hänseenden jag framhållit.

Herr Ersson i Vestlandaholm: Då jag inom utskottet icke kunnat biträda den kongl. propositionen, i hvad den afser antagande af den vestra linien, så har jag nödgats sluta mig till utskottets förslag. Jag har gjort det i den förhoppning, att Kongl. Maj:t till ett annat år måtte återkomma med ett förnyadt förslag i afseende å denna bana och då upptaga den östra linien.

Vid anläggandet af en statsbana af så stor ekonomisk betydelse som Krylbo—Örebro-banan, bör man väl tillse, att banan, så vidt möjligt är, erhåller den kortaste sträckning. Af den kongl. propositionen framgår äfven, att den östra linien är den kortaste, liksom den är den billigaste och i trafikekonomiskt hänseende den fördelaktigaste, helst trafiken på den vestra linien icke torde ställa sig så gynsam som beräknadt är. Att den östra linien har afgjort företräde i trafikekonomiskt hänseende, vill jag försöka att med några ord ådagalägga.

Herr statsrådet och chefen för kongl. civildepartementet talade nyss om, att det skulle vara att påräkna omkring 44,000 ton mera frakt årligen på den vestra än på den östra linien. Jag skall börja med stationen Spannarbo, som ligger närmast föreningspunkten Sällinge. Spannarbo är beläget på den vestra linien. För denna station är det beräknadt en godsmängd af öfver 12,000 ton, hvilken godsmängd antagits skola komma dels från Kåfalla och Grönbo, dels från Finnäkers bruk med omnejd, dels ock från öfre delen af Skedvi socken. Nu förhåller det sig emellertid så, att Kåfalla och

Angående
jernvägs-
anläggning
Örebro—
Krylbo.
(Forts.)

Angående
jernvägs-
anläggning
Örebro—
Krylbo.
(Forts.)

Grönbo hafva ett obetydligt, knappast nämnvärdt jordbruk; de äro hufvudsakligen skogsegendomar. Kolen som der produceras köras till närmaste hyttor, nemligen Dalkarlshyttan och Gusselhyttan, hvadan det således är hufvudsakligen endast sågadt virke, som skulle komma att fraktas ned till stationen. Dessa egendomar hafva emellertid högst 2 kilometer längre väg till Sällinge än till Spannabo, och då egendomarne hafva allmän landsväg till Sällinge, torde fraktskilnaden för denna längre väg för dem blifva en obetydlighet. Med all säkerhet synes man derför kunna påräkna fraktgodset från Kåfalla och Grönbo, äfven om den östra linien kommer till stånd, och då skulle Finnaäkers bruk, som väl komme att lemna den betydligaste godsmängden, samt den närmaste omnejden deromkring få station på sina egor eller i sin omedelbara närhet. Dessa 12,000 ton skulle således äfven komma den östra linien till godo.

Jag förflyttar mig sedan till de punkter på de respektive linierna, som äro de mest betydande, nemligen de ställen, der linierna skulle skära Köping—Utterbergs och Riddarhyttans jernvägar. Köping—Utterbergs jernväg eges af de kringliggande brukena, och Riddarhyttans jernväg af Riddarhyttans aktiebolag. Det torde här böra anmärkas, att Köping—Uttersbergs jernväg förmodligen ej kommer att byggas om till bredspårig, om den vestra linien kommer till stånd, hvilket deremot torde blifva fallet, om den östra linien blir verklighet, hvadan äfven derför den östra linien skulle hafva att påräkna mera frakt från de kringliggande brukena. I afseende på den godsmängd, som förefinnes vid dessa bruk, skall jag be att få anföra några siffror, som blifvit mig meddelade i ett intyg från bergmästarembetet i östra distriktet och således böra få anses vara tillförlitliga. Först skall jag då taga mig friheten uppräknade bruk, som äro belägna vid eller i närheten af de föreslagna linierna. De äro: Baggå och Borgfors, Skinskatteberg, Lienshyttan, Uttersberg, Karmansbo, Gisslarbo, Kolsva och Ferna. Af dessa bruk ligga Gisslarbo och Kolsva nedom Karmansbo der det skulle bli en station å östra linien. Dessa tre bruk jemte Ferna skulle till den östra linien lämna en godsmängd af 17,257 ton, under det att Baggå och Borgfors samt Skinskatteberg och Lienshyttan skulle tillföra den vestra en godsmängd af endast 9,886 ton. Det är att märka, att här angifna tontal afser vid brukena förfärdigadt gods. Bliu nu den östra linien byggd och station förlagd till Karmansbo, torde emellertid äfven dessa 9,886 ton komma att dragas dit, då, som sagdt, Köping—Uttersbergs jernväg och äfven Riddarhyttans under sådana förhållanden ombyggas till bredspåriga. Hvad slutligen Fagersta bruk beträffar, måste medgifvas, att det är ett betydande bruk, som skulle tillföra den vestra linien afsevärda frakter. Men dels tror jag, att äfven derifrån något gods skulle, trots afståndet, komma den östra linien till godo, dels tror jag ock, att godsmängderna från de nyss nämnda brukena skola fullständigt uppväga dem från Fagersta.

Då nu den östra linien är genare, billigare och, som jag tror mig hafva härmed ådagalagt, i trafikekonomiskt hänseende fördelaktigare,

vill jag för min del förorda den östra linien, ehuru jag under nuvarande förhållanden ej skall framställa något yrkande derom.

Emot utskottets motivering kunde jag hafva åtskilliga anmärkningar att framställa, men då herr statsrådet och chefen för kongl. civildepartementet förut har bemött utskottet, skall jag nu ej längre upptaga kammarens tid, utan inskränka mig till att yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Pegelow: Den nu af Kongl. Maj:t föreslagna jernvägs-linien är, som herrarne lätt af kartan kunna se, en förbindelseled, som svenska statens jernbanenät länge har väntat på, men som nu först föreslagits att komma till utförande. Man kan väl undra öfver, att denna linie ej förr kommit till stånd, men det torde bero på flera skäl, att fråga derom först nu blifvit väckt.

Tanken på denna linies upprättande torde först, synes det mig, hafva uppstått, då Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg inköptes af staten. Denna bansträcka pekar nemligen rätt på den nu föreslagna linien och skulle komma att utgöra en del af den blifvande genomgående jernvägen ifrån de södra delarne af landet till de norra. Men så länge det norrländska jernbanenätet ej hade nått en större utveckling, var ej heller denna linie af den betydelse, som den är för närvarande. Sedan emellertid den norrländska stambanan blifvit framförd till Lule elf och försedd med bibanor till Gellivare samt till hamnstäderna, framtråda krafven på utförande af denna genomgångslinie med större styrka. Hvarför den det oakadt ej hittills blifvit allvarligt bragt på tal, torde väl bero derpå, att några enskilda banor delvis hafva tillgodosett det föreliggande behofvet.

Då emellertid statens jernvägar nu hafva att förmedla trafiken emellan sitt norra system och sitt södra system eller hvad jag skulle vilja kalla för fjerrtrafiken, ligger det ju mycket nära till hands, att statens jernvägar böra föra denna trafik på egna linier, hvilket skulle kunna ske, om denna bana bifölles. Man skulle härigenom, såsom här förut blifvit framhållet, vinna afsevärda fördelar för post- och persontrafiken mellan norra och södra Sverige. Jag har uppgjort ett förslag till tidtabell härutinnan och dervid kommit till det resultat, att, om aftontåget afgår från Göteborg kl. $\frac{1}{2}$ 10 e. m. och aftontåget från Malmö kl. 6 e. m., dessa båda tåg mötas i Hallsberg och sedan kunna fortsätta direkt norrut samt, såsom förut blifvit framhållet, hinna fram till Sundsvall kl. 10 e. m. följande dag och till Östersund ungefär vid 11-tiden samt till Långsele och möjligen äfven till Sollefteå samma dag, hvadan passagerare, som på aftonen komma till Sollefteå, den derpå följande dagen kunna fortsätta in till Hernösand. Detta skulle ju innebära en afsevärd fördel för Norrland, hvarför den projekterade jernvägen redan ur denna synpunkt borde komma till stånd. Funnes det härvidlag ingen annan trafik att tänka på än fjerrtrafiken, d. v. s. den genomgående person-, post- och godstrafiken, så att jernvägen icke skulle kunna antagas blifva rentabel, skulle man likväl i alla händelser kunna ifrågasätta byggandet af denna bana, låt vara att sjelfva denna sträcka skulle komma att gå med förlust, enär i alla fall

*Angående
jernvägs-
anläggning
Örebro—
Krylbo.
(Forts.)*

Angående
jernvägs-
anläggning
Örebro—
Krylbo.
(Forts.)

det hela skulle hafva gagn af linien. Vårt grannland Danmark har genom flera exempel visat sig väl veta att taga vara på sådana trafikleder, äfven om dervidlag behöfva offras ganska afsevärda kostnader för uppehållande af några kortare förbindelseleder. Jag tänker då särskildt på de ångfärjeförbindelser, som danska statsbanorna anordnat, hvilka hafva gått med betydande förlust, men som dock ländt statsbanetrafiken till gagn.

Lyckligtvis är det emellertid ej nu så, att den här ifrågasatta banan skulle behöfva byggas med risk af ekonomiska uppoffringar från statens sida. Det kapital, som i densamma nedlägges, kommer genast ifrån början att lemna en skäligen afkastning, enligt hvad de framställda trafikberäkningarna hafva gifvit vid handen. Under sådana förhållanden synes det mig icke vara välbetänkt att afstå från en sådan linie och fortfarande begagna sig af de redan befintliga enskilda jernvägarne. Det har redan af statsrådet och chefen för kongl. civildepartementet blifvit framhållet, att om den enskilda förbindelse, som man kunde anordna öfver de enskilda jernvägarne, Köping—Hults och Stockholm—Vesterås—Bergslagens jernvägar, komme till stånd, den för staten komme att medföra ganska afsevärda kostnader. Det komme i alla händelser att gestalta sig så, att statens jernvägar finge så att säga inackordera sig hos de enskilda jernvägarne. Linien komme ej att blifva statens, hvarför staten ej fullkomligt kunde hafva trafiken i sin hand och på denna linie framföra andra tåg än för post- och persontrafik, då deremot gods- och den lokala trafiken komme att tillhöra dessa enskilda jernvägar. Är det då skäl uti att genomföra så genomgripande förändringar i statens tidtabeller, som skulle vara nödvändiga för att åstadkomma en trafik öfver dessa enskilda jernvägar? Jag tror för min del icke, att det kan vara lämpligt.

Driften per år af ett upp- och nedgående persontåg öfver Sala—Tillberga jernväg skulle enligt en öfverslagsberäkning, som jag uppgjort, gå till en kostnad af 110,000 kronor, men härtill skulle dessutom komma den mycket afsevärda afgift, som staten måste betala till den enskilda jernvägen för intrång, slitning af rails, banbevakning och dylikt, hvilka kostnader blifva så väsentliga, att de ej kunna betalas af post- och persontrafiken. Postverket betalar ju, såsom herrarne väl veta, ej så synnerligen höga afgifter till jernvägen, och persontrafiken kan man ej anse hafva så stor betydelse till att börja med. Först en direkt bana komme att hjälpa upp denna person- och posttrafik genom de inkomster, som kunna erhållas på gods- och lokaltrafiken. För den genomgående godstrafiken är det ej viktigast att komma fram någon timme tidigare, utan för den är det af vigt att få så billiga fraktsatser som möjligt. För godstrafiken medför emellertid godsets förande öfver dessa tvenne enskilda jernvägar extra fraktkostnader genom de banafgifter, som hvarje ny bana, hvaröfver trafiken går, har rätt att upptaga. Dessa banafgifter utgöra 50 öre per ton, och då det här är fråga om tvenne banor, medför detta en ökning i fraktkostnaderna af 1 krona per ton, hvartill ytterligare kommer fraktkostnaden för den öfverskjutande vägsträcka af 44 kilometer, hvarmed

de enskilda banornas längd öfverskjuter den föreslagna statsbanan. Fraktlindringarna, som vunnes genom den nya banan, skulle, om jag endast tager i betraktande vägsträckan från Krylbo till Örebro, komma att ställa sig på följande sätt per ton: för spanmål kronor 2,⁸⁰ billigare, stenkol kronor 1,⁷⁰, träkol kronor 2, kalk kronor 1,⁴⁰, gödningsämnen, preparerade, kronor 1,⁷⁰, smör kronor 3,¹⁰, trävaror kronor 1,⁵⁰ och tackjern kronor 1,⁵⁰, allt billigare. Som herrarne torde finna, är detta i alla fall fraktselopp, som äro af ganska stor betydelse för de godsslag, hvarom här är fråga, och som helt enkelt kunna afgöra, huruvida en vara är exportmessig eller icke. Det gäller här en eller annan krona per ton, summor, som på grund af konkurrensen kunna vara af afgörande betydelse.

Men, som sagdt, det är icke endast den genomgående trafiken, som här är i fråga, utan härtill kommer äfven lokaltrafiken.

Detta är, mig veterligt, första gången, som en kongl. proposition om ett statsbaneföretag är åtföljd af något slags trafikberäkning. Kanske har jag härvid misstagit mig, men åtminstone har denna uppgift blifvit mig lemnad. Nu är emellertid en sådan beräkning gjord, och vi hafva från statsrådsbanken fått en redogörelse för densamma. Herr statsrådet framhöll också, att sådana beräkningar alltid måste vara mer eller mindre osäkra. Man måste höra sig för hos de förnämsta trafikanterna, huru stora godsquantiteter de anse sig hafva att sända på den ena och den andra linien. Det är gifvet — jag föreställer mig det åtminstone — att hvar och en, som önskar att få en linie till stånd, också uppgifver en maximsiffra för det gods, som han kan hafva att transportera, för att derigenom göra linien möjlig. Men denna osäkerhet vidlåder naturligtvis lika mycket beräkningen för den östra linien som beräkningen för den af Kongl. Maj:t föreslagna vestra linien. Derom kan icke vara något tvifvel. I alla fall synas dessa trafikberäkningar gifva vid handen, att jernvägen i fråga skall komma att bära sig, att således staten utan någon särskild uppoffring kan erhålla denna förbindelseled, hvars betydelse särskildt af herr Zetterstrand så starkt betonats.

Jag skall med ett par ord yttra mig om de anmärkningar, som från herr Hammarströms sida framkastades mot kostnadsberäkningarna för den vestra linien. Denna vestra linie framstälde han såsom så ofantligt mycket sämre belägen hvad beträffar den terräng, som banan skulle passera, att han förmodade, att dessa kostnadsberäkningar icke skulle hålla streck, då skillnaden i kostnad för den vestra och för den östra linien icke blifvit större än som i propositionen angifvits. Det torde väl icke vara skäl att här inför kammaren ingå på en detaljerad granskning af ett sådant kostnadsförslag; allra minst skulle jag kunna göra det, då jag icke eger den detaljkännedom, som härför vore erforderlig. Jag skall dock tillåta mig att anföra några siffror, som för herrarne torde gifva en förklaring, hvarför det af herr Hammarström anmärkta förhållandet, nemligen en relativt obetydlig skillnad i kostnaderna för den vestra och för den östra linien, eger rum.

*Angående
jernvägs-
anläggning
Örebro—
Krylbo.
(Forts.)*

Angående
jernvägs-
anläggning
Örebro—
Krylbo.
(Forts.)

Det har sagts, att den vestra linien, på grund deraf att den passerar så oländig terräng, skulle komma att lida af ogynnsamma stigningsförhållanden, sämre än på den östra linien. Ja, mine herrar, det ställer sig så, att 41 procent af den vestra linien ligger uti stigningen 1:100, under det att 39 procent af den östra liniens sträckning ligger uti denna stigning 1:100. Herrarne torde deraf finna, att skillnaden icke är så väsentlig, som herr Hammarström framhållit, och att sålunda detta är en anledning till, att differensen i kostnaden icke är så stor. Jag kan emellertid icke tala af egen erfarenhet; jag känner icke denna trakt. Jag har endast att stödja mig på de siffror, som jag nyss anført och som äro hemtade ur jernvägsstyrelsens till Kongl. Maj:t afgifna förslag.

Det har vidare framhållits, att kurvorna på den vestra linien skulle vara väsentligen svårare än på den östra. I en tidningsuppsats har det sagts, att det icke vore statsbanemessigt att lägga sådana kurvor å denna bana. Det är här fråga om 300 meters kurvor. Af sådana förekomma endast två stycken på den vestra linien och en enda på den östra, och dessa kurvor förekomma, såsom af herr statsrådet och chefen för civildepartementet påpekats, just vid ingången till stationerna.

Hvad dessa stignings- och lutningsförhållanden beträffar, är det visserligen sant, såsom jag förut nämnt, att 41 procent af den vestra linien ligger i stigningen 1:100, och detta är ju för den ifrågavarande sträckningen ett ogynnsamt förhållande — ty att trafikera starka stigningar är dyrbart — men detta beror på att terrängen är sådan. Det blir icke bättre, om man tager den östra linien i stället för den vestra; åtminstone är skillnaden icke afsevärd.

Jag kan också nämna, att på de förefintliga äldre statsbanelinjerna, t. ex. Stockholm—Göteborg och Falköping—Nässjö, finnas både kurvor och stigningar, fullt ut lika svåra som dessa. Vi hafva mellan Göteborg och Alingsås å öppen bana en mängd kurvor, som hålla sig på 300 meter. På flera ställen å dessa bansträckningar, der person- och postförande bantåg i alla händelser måste framföras med stor hastighet, finnas stigningar på längder af 3, 4 å 5 km. Ur dessa synpunkter böra således icke några betänkligheter råda mot utförandet af den af Kongl. Maj:t föreslagna vestra linien.

Hvad de af herr Ersson i Vestlandaholm anförda trafikberäkningarne beträffar, kan jag naturligtvis icke inlåta mig på att bemöta dessa i detalj. Jag kan endast hänvisa till den officiella trafikutredning, som verkstälts, med den osäkerhet, som alltid måste vidlåda sådana utredningar, och måste med hänsyn till denna utrednings resultat afgjort ansluta mig till Kongl. Maj:ts förslag. Jag tror, att dessa uträkningar för närvarande äro de säkraste, som man kan komma åt att få.

Det har vidare sagts, att det skulle skada de enskilda jernvägarne, om denna bana blefve byggd. I olikhet med herr Zetterstrand måste jag hålla före, att om icke staten bygger denna bana, så kommer genom den enskilda företagsamheten densamma att byggas. Det är mycket möjligt, att så väl banan Ramnäs—Kol-

bäck som den nu ifrågavarande jernvägen komme till stånd, men då kommer denna jernväg i enskildes hand. Nu heter det från många håll, att derom är intet att säga, derest den enskilda banan sköter sin trafik till allmän belåtenhet. Jag hyser icke någon önskan, att staten må i större skala inlåta sig på inköp af enskilda jernvägar, men hvad jag önskar är, att statens jernvägsnät så utbildas, att statsbanan i alla fall kommer att vara den, som beherskar jernvägstrafiken i vårt land. Det är ju nemligen regering och Riksdag, som äro herrar öfver statsbanan och sålunda kunna tillse, att industriens och åkerbrukets kraf på väl afpassade frakttaxor o. d. der varda vederbörligen tillgodosedda. Men det är icke sagdt, att förhållandet blifver sådant, om man får till stånd ett öfvermåttigt enskildt banintresse. Att i detta fall få en sådan bestämmelse genomförd, hvarigenom Kongl. Maj:t erhåller rätt att på lämpligt sätt reglera fraktsatserna för industriens och åkerbrukets alster, torde icke vara möjligt utan svåra slitningar.

Man säger nu också: det möter ju intet hinder att låta ett enskildt bolag bygga den föreslagna banan, ty om det visar sig, att olägenheter i detta fall uppstå, kan ju staten framdeles inköpa banan. Detta är en princip, som åtminstone jag för min del finner vara alldeles oriktig, att låta enskilda bygga en bana, men med den hemliga tanken: vi taga den framdeles, när det passar oss. Detta kommer att medföra så många förhandlingar och att i ekonomiskt hänseende inverka på så mångahanda sätt, att ett dylikt tillvägagående icke är att förorda. Om således banan ur statsbanesynpunkt verkligen är af betydelse, bör den byggas af staten för att sålunda utfylla den felande länken i statsbanenätet.

Med anledning häraf, herr talman, skall jag tillåta mig att instämna i herr Zetterstrands yrkande om bifall till herr Lundeborgs m. fl. reservation i ämnet.

Herr Sjö: Såvidt jag kunde finna af det anförande, som nyss hölls af den ärade representanten för Norrköpings stad, lade han hufvudvigten derpå, att på den föreslagna banan post- och passagerare skulle kunna snabbare befordras. Jag medgifver visserligen, att detta är af en viss betydelse och ej så obetydlig sådan, men då tidsvinsten icke skulle uppgå till mer än $\frac{1}{2}$ å 1 timme, synes denna omständighet icke spela någon stor roll.

Vidare nämnde samma talare, att det i ekonomiskt hänseende skulle vara fördelaktigt för staten att bygga denna jernväg. Härvidlag måste jag erkänna, att jag icke kunnat sätta mig in uti, huruvida detta verkligen skulle blifva fallet.

Man har äfven talat om jernvägens bärighet och jemväl sett densamma ur andra synpunkter. Men då frågan förelegat i det skick, att icke mindre än 4 å 5 skilda linier varit föreslagna, så kunna herrarne icke mycket undra öfver, att man inom afdelningen af statsutskottet resonnerat som så: det kan ej skada, att frågan ligger till sig, så att den må blifva föremål för en bättre och mera allsidig utredning än den efter mitt förmenande har fått. Under tiden skulle man måhända kunna få utrönt, om icke de kommuner

*Angående
jernvägs-
anläggning
Örebro—
Krylbo.
(Forts.)*

Angående
jernvägs-
anläggning
Örebro—
Krylbo.
(Forts.)

och enskilda personer, som intressera sig för frågan, skulle mer än som ifrågasatts kunna bidra till banans byggande. Ty säga hvad man vill, är det dock visst och säkert, att en jernväg, som bygges och trafikeras af staten, medför ofantligt stora fördelar, det är odisputabelt.

Det har inom utskottet äfven ansetts, att man icke borde så forcera med jernvägsbyggandet, som regeringen nu har föreslagit. Man skall besinna, att hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och hos Kongl. Maj:t föreligga till behandling jernvägsförslag, som i anläggningkostnad skulle betinga ett belopp af mellan 111 och 112 millioner kronor. Skulle vi nu bevilja äfven dessa 30 millioner, som här föreslagits, kan man verkligen befara, att det blefve ett jernvägsbyggande, liknande det som vi hade på 1870-talet, då det, som bekant, gick så långt, att staten slutligen måste tråda emellan till hjälp för en del banker och större affärsmän, som hade lagt sig till med en del af dessa jernvägars obligationer.

Jag har för den skull sett saken icke allenast från ekonomisk synpunkt, utan äfven från den sidan, att man bör se tiden an och icke bygga allt för forcerande utan jemnt, stadigt och säkert. Vill man på det sättet bygga jernvägar, tror jag, att man lugnast kan gå framtiden till mötes. Då emellertid tiden är så långt framskriden, skall jag icke vidare yttra mig, utan ber att få yrka bifall till utskottets hemställan i denna punkt.

Med herr Sjö förenade sig herrar *Andersson* i Löfhult och *Petersson* i Dänningelanda.

Herr Gustafsson: Efter de många och sakrika anföranden, som i frågan hållits, skulle jag kunna afstå från att yttra mig, men då jag icke instämt med någon af de talare, som förordat banans anläggning, och då jag väl känner till trakten och terrängförhållandena i de bygder, som banan är afsedd att genomlöpa, äfvensom de behof, som der göra sig gällande, kan jag, efter att hafva genomläst statsutskottets föreliggande betänkande, icke med tystnad låta detta betänkande passera, utan anser mig skyldig att om detsamma säga några ord.

Utskottet anför såsom hufvudskäl för sitt afstyrkande af förvarande banbyggande, att man bör taga hänsyn till de förluster, uppgående till omkring 400,000 kronor om året, som de stora engelska trafikbolagen på sina banor skulle göra, om den nu ifrågasvarande banan komme till stånd. Då man vet, att aktierna i Köping—Hults jernväg, hvilka aktier ursprungligen gäلت 1,000 kronor, numera gälla 1,700 kronor och att Stockholm—Vesterås—Bergslagens jernväg på sina aktier lemnar en utdelning, som, enligt mig tillhandakomna upplysningar, uppgår till 15 procent, tror jag icke, att sådana ömmande omständigheter för dessa bolag föreligga, som utskottet velat påskina. Jag skulle icke sagt något derom, om jag icke derigenom kunnat påvisa, att ett statsintresse skall gå förlorat, för den händelse Riksdagen nu afslår den kongl. propositionen. Ty det är säkert, att, då utländska bolag nu ega större

delen af mellersta Sveriges jernvägar, de helt och hållet dominera och bestämma trafik- och fraktafgifterna derstädes. Det torde väl då ligga ett statsintresse i att, såsom här redan förut påvisats, regering och Riksdag finge något att bestämma öfver dessa afgifter, hvilket icke kan ske, så länge dessa enskilda banor ensamma i det hänseendet äro dominerande. För öfrigt anser jag, att hvad utskottet anfört om de enskilda banornas förlust, för den händelse ifrågavarande bana kommer till stånd såsom statsbana, mycket väl kan anföras såsom skäl för denna banas byggande. Ty då, såsom af den kongl. propositionen framgår, den föreslagna statsbanan Örebro—Krylbo skulle komma att kosta omkring 9,000,000 kronor, och då, såsom jag antager, utskottet åsyftar, att den förlust af omkring 400,000 kronor, som genom denna statsbanas byggande, komme att förorsakas de enskilda jernvägsbolagen, såsom inkomst komme att tillföras den nya banan, finge ju staten endast härigenom öfver 4 procent på det i banan nedlagda kapitalet. Härmed tror jag väl äfven hafva visat, att banan ur statsekonomisk synpunkt är värd att förorda. Jag tror icke, och jag hoppas att ingen annan här i kammaren heller tror, att, om ett enskildt bolag egde våra statsbanor och sambandet mellan å ena sidan södra och mellersta Sverige och å andra sidan norra Sverige icke kunde ega rum utan öfver Stockholm, det bolaget icke skulle för att skydda statsintresset tvöka att bygga en bana mellan Örebro och Krylbo.

Det är för mig obehagligt att tala i denna fråga, enär derigenom möjligen kan tyckas framgå, att jag vill söka bevaka ett ortintresse. Det må så vara, och jag vill heller icke neka till, att den trakt banan skulle komma att genomlöpa skulle komma att af banan få fördel; men jag vågar påstå, att något enskildt intresse af banan kan jag icke hafva, och jag hoppas icke heller, att någon här i kammaren skall kunna tillvita mig det. Visserligen är linien så utstakad, att den till någon del skulle komma att gå genom den trakt, der jag bor, men antagligt är, att, om denna bana kommer till stånd, den nu föreslagna linien icke blifver verklighet. Något ortintresse kan denna bana således icke hafva för mig. Emellertid har det sagts, och det har äfven af utskottet i förtäckta ordalag antydts, att denna bana måste i en framtid byggas, men att man dermed ännu bör vänta. Ja, i fjol, då denna banas byggande föreslogs af enskild motionär, då hette det, att man borde vänta, till dess Kongl. Maj:t komme fram med förslag derom. Men i år, då Kongl. Maj:t framlagt proposition i ämnet, heter det också, att man bör vänta. Hvad är då skälet härtill? Jo, skälet är, såsom utskottet också antydts, att man bör vänta för att se, om icke de enskilda intressena skola åtaga sig att bygga denna bana. Vilja de icke det, då skall staten göra det.

Om jag nu öfvergår till att tala om de olika riktningar, som för den ifrågasatta banan äro föreslagna, så ber jag att få säga, att jag först, efter det att jag tagit del af den kongl. propositionen, ansåg, att den östra linien borde följas, därför att den, såsom det i propositionen uppgifves, blefvo något kortare och billigare, men att jag, sedan jag närmare jemfört de faktorer, som göra sig gäl-

*Angående
jernvägs-
anläggning
Örebro—
Krylbo.
(Forts.)*

Angående
jernvägs-
anläggning
Örebro—
Krylbo.
(Forts.)

lande vid bedömandet af de olika linierna, funnit, att skilnaden dem emellan vore härfin. Jag tror därför, att alla, som önska en statsbana mellan Örebro och Krylbo, göra bäst i att förena sig om den reservation, som afgifvits af herrar Lundeberg, Bohnstedt och Fränckel med det ändringsyrkande, som jag skall tillåta mig att framställa. Jag håller för, att, om Riksdagen fattar ett sådant beslut, detta kommer att förorsaka, att Kongl. Maj:t tager frågan i förnyadt öfvervägande och derigenom möjligen kan komma att föreslå den för statens intresse fördelaktigaste linien. Jag skulle icke så mycket haft något mot ett afslag å propositionen för att få till stånd en ytterligare utredning och undersökning af frågan, om jag icke för en stund sedan från statsrådsbanken hört ett sådant yttrande fallas som det, att, om koncession på en bana mellan Örebro och Krylbo, i följd af att statsutskottets förslag af Riksdagen antoges, skulle sökas, denna icke kunde nekas. Då sålunda möjlighet förefinnes för att enskildt bolag skall kunna försäkra sig om de fördelar, som staten genom byggandet af en statsbana Örebro—Krylbo skulle kunna erhålla, kan jag icke annat än yrka bifall till den nämnda reservationen i punkt 3, men med den ändring, att mellan orden »närmare» och »förordna» orden »utreda och derefter» inskjutas. En sådan ändring skulle möjligen kunna tillfredsställa både dem, som hålla på den vestra, och dem, som hålla på den östra linien, ty Kongl. Maj:t kan i så fall handla efter omständigheterna.

Jag anhåller därför, herr talman, om bifall till herr Lundebergs m. fl. reservation, med den ändring jag angifvit.

Herr Kihlberg: Då jag inom utskottet deltagit i den förberedande behandlingen af denna fråga, skall jag be att få angifva min ståndpunkt till densamma.

Det är klart, att dessa jernvägsfrågor skola väcka stort intresse i Riksdagen, då de röra sig om högst ansevärliga belopp; men därför är det också af vigt att söka behandla dem med lugn och sans. Vål kan jag förstå, att ortintressen härvid kunna spela djupt in. Vål kan jag förstå, att herr statsrådet och chefen för civildepartementet vill försvara det förslag han framlagt. Men det förefaller mig icke öfverensstämmande med den måtta och sans, som är nödvändig att iakttaga på det ekonomiska området, att — samtidigt med att enskilda jernvägsföretag komma till stånd, som uppgå till ett kostnadsbelopp af omkring 50 millioner kronor — det från regeringen framkommer förslag att under den närmaste tiden bygga jernvägar för statens räkning till ett belopp af 30 millioner kronor. Om också nu de finansiella förhållandena äro gynnsamma, om det tillfälligtvis är godt om penningar, så veta vi ju dock af erfarenheten, att de goda och dåliga tiderna vexla, och att goda penningtider icke stå länge. Detta borde väl mana oss till försigtighet på detta område.

Men det är icke penningefrågan, som här är den viktigaste. Man skall också se till, att man har armar till dessa företag, som man vill rusa fram med; företag, som nog för framtiden skola

blifva produktiva, men som för närvarande icke kunna blifva det. Att till dessa företag taga armar från näringarne och från jordbruket, som redan nu icke har något öfverflöd på arbetskrafter, och så rusa fram med nybyggnader af detta slag, tror jag skall hafva ödesdigra följder.

För att nu gå in på den fråga, som närmast föreligger, eller Krylbo—Örebro-banan, tror jag, att den frågan icke är så utredd, att Riksdagen kan taga på sig ansvaret att nu besluta densamma, om vi betänka, att det gäller en så stor summa som öfver 9 millioner kronor. Här har uttalats, att det skulle ligga ett statsintresse i denna banas tillkomst, att denna bana skulle vara af den största betydelse såsom en föreningslänk emellan Norrland och södra Sverige, och att sålunda ortintressena — den trafik, som skulle erhållas från de orter, banan komme att passera — skulle hafva en mera sekundär betydelse. Men likväl har Kongl. Maj:t föreslagit, att banan skulle få en vestligare riktning för att möjligen kunna uppsamla något mera trafik. Derigenom skulle denna sammanbindningsbana blifva förlängd endast med $5\frac{1}{4}$ kilometer. Men det som är af större betydelse, det är, att banan då skulle komma att framdragas genom en trakt med betydligt sämre terrängförhållanden. Då det gäller stor trafik, är det emellertid af vikt, att lutningsförhållandena äro de mest gynsamma. Ett motvägande skäl emot dessa olägenheter skulle nu vara en större ökning i trafikinkomster. Men af de upplysningar, vi här under diskussionen fått, synes icke den frågan vara klar. Det har sagts, att Fagerstaverken skulle tillföra den vestra linien en synnerligen stor trafik. Men nu har det förhållandet tillkommit, att ett nytt enskildt jernvägsföretag fått koncession på linien Vansbro—Engelsberg. Det är klart, att denna bana kommer att få en betydlig del af Fagerstaverkens produkter, emedan dylika verk, hvilkas varor äro så tunga, söka hamn på närmaste håll, och med denna bana blir frakten billigare till Stockholm eller Oxelösund än till Göteborg. Har man väl kommit till en hamn, är fartygsfrakten sedan icke af så synnerligt stor betydelse. Detta förhållande kommer tydligen att i icke ringa grad rubba de beräkningar, man gjort, att få en större trafikinkomst af den vestra linien. Man torde vidare kunna säga att om den östra linien komme till stånd, skulle med säkerhet från de trakter, den vestra linien skulle genomlöpa, betydliga frakter komma att tillströmma, hvaremot från de östra trakterna ingenting skulle komma den vestra linien till godo, till följd af den enskilda banan. Jag tror således, att många af de kalkyler, som här uppgjorts, icke hålla streck vid närmare granskning, och att det icke ännu är klart utredt, antingen den vestra eller den östra linien är den bästa. För min del anser jag, att denna fråga icke är af sådan vikt, att den måste afgöras i dag, utan att man kan vänta något. Det finnes visserligen goda skäl, som tala för denna bana; men jag tror det dock vara bättre att lugna sig och få en fullständig utredning af frågan, än att nu af entusiasm göra något, som man sedan kan få ångra.

Men utom detta skäl, att frågan om de bada linierna icke är

Angående
jernvägs-
anläggning
Örebro—
Krylbo.
(Forts.)

fullt utredd, finnes det ett annat skäl, som manar till försigtighet, och det är inköpet af bandelen Frövi—Örebro. Huru föreligger den frågan för Riksdagen? Jag kan icke finna, att den saken alls är utredd. Af Kongl. Maj:ts proposition framgår, att denna bandel blifvit värderad till 1,880,000 kronor, men att Kongl. Maj:t anser skäligt att, för att undvika konkurrens, för densamma bjuda 2 millioner kronor. Nu hafva vi från enskildt håll hört, att bolaget icke vill lemna denna bana för mindre än 3 $\frac{1}{2}$ millioner kronor. Då sålunda uppgörelsen om inköpet af denna bandel icke alls är afgjord, anser jag det icke vara skäl att rusa å stad och tillstyrka ett förslag, som gäller öfver 9 millioner kronor. Jag kan icke finna det vara riktigt, och det är på grund af dessa skäl, som jag skall be att få yrka bifall till utskottets förslag.

I detta yttrande instämde herrar *Olsson* i Sörnäs, *Jansson* i Saxhyttan och *Olsson* i Frösvi.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats slutad gaf herr talmannen, enligt de gjorda yrkandena, propositioner: 1:o) på bifall till utskottets hemställan oförändrad; 2:o) afslag derå och bifall i stället till herr Zetterstrands under öfverläggningen framställda förslag; och 3:o) till herr Gustafssons yrkande. Herr talmannen fann den förstnämnda propositionen vara med öfvervägande ja besvarad; men som votering begärdes, blef, sedan till kontraposition antagits bifall till herr Zetterstrands förslag, nu uppsatt, justerad och anslagen en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i tredje punkten af förevarande utlåtande, n:o 40, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner nej, har kammaren, med afslag å utskottets hemställan, bifallit det af herr Zetterstrand under diskussionen framställda yrkande.

Voteringen utföll med 138 ja mot 56 nej; varande alltså utskottets hemställan af kammaren bifallen.

Som tiden nu var långt framskriden, uppsköts den vidare behandlingen af föreliggande utlåtande till kl. 7 e. m., då detta sammanträde, enligt utfärdadt anslag, komme att fortsättas.

Kammarens ledamöter åtskildes kl. 4,5 e. m.

In fidem
E. Nathorst Böös.