RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1876. Andra Kammaren. N:o 48.

Lördagen den 29 April.

Kl. 10 f. m.

§ 1.

Justerades de i Kammarens sammanträden den 22 innevarande April förda protokoll, äfvensom protokollsutdrag för gårdagens aftonsammanträde.

§ 2.

Föredrogos, men blefvo ånyo bordlagda:

Stats-Utskottets Memorial N:is 64—66 samt Utlåtande N:o 67;

Bevillnings-Utskottets Betänkande N:o 5 och Utlåtande N:o 6;

Lag-Utskottets Betänkande N:o 34 och Utlåtande N:o 35;

Första Kammarens protokollsutdrag N:o 156;

Andra Kammarens Första Tillfälliga Utskotts Betänkande N:o 7 (i samlingen N:o 38); samt

Herr Jan Magnussons under gårdagen anmälda begäran om 14 dagars ledighet från riksdagsgöromålen.

Ordet begärdes af

Herr vice Talmannen Wijk, som yttrade: Jag tager mig friheten hemställa till Kammaren, att Bevillnings-Utskottets nu för andra gången bordlagda betänkanden N:ris 5 och 6 måtte få uppföras främst på föredragningslistan vid Kammarens sammanträde nästkommande Måndag, dock under förutsättning, att, derest Stats-Utskottets utlåtande N:o 62, som i dag förekommer till behandling, icke i dag skulle hinna slutbehandlas, detsamma måtte vid Måndagens sammanträde fortfarande sättas främst på föredragningslistan.

Kammaren biföll på Herr Talmannens framställning hvad Herr vice Talmannen sålunda föreslagit.

§ 3.

Till behandling företogs Stats-Utskottets Utlåtande N:o 62, i anledning af väckta förslag dels om beviljande af anslag till statens jernvägsbyggnader och dels om anvisande af statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar.

Punkten 1.

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland.

Beträffande statens jernvägsbyggnader var föreslaget:

dels af Kongl. Maj:t det Riksdagen måtte medgifva, att den år 1873 beslutade tvärbana, hvilken afsåg att tillsammans med Sundsvalls—Torpshammars-banan och en norsk jernväg mellan Trondhjem och riksgränsen sammanbinda Bottenhafvet och Vesterhafvet, finge dragas från Torpshammar vester ut till Ånge och derifrån i nordvestlig rigtning öfver Gällösundet och Östersund till Näskott, samt att för fortsättande under år 1877 af arbetena å så väl nämnda bana som banan emellan Storvik och Hybo — med rätt för Kongl. Maj:t, att för jernvägsarbetenas utförande å ostridiga sträckningar närmare bestämma de orter, som samma sträckningar skulle genomgå, och de ställen de borde beröra — måtte ställas till Kongl. Maj:ts disposition, att under år 1877 lyftas i Riksgäldskontoret, ett belopp af 6,000,000 kronor; och

dels af Herr *F. Malmberg* i motionen N:o 129, uti hvilken Herrar *G. Hæggström*, *P. Engman*, *L. J. Fahlander*, *C. E. Hjelm*, *P. A. Hellgrén*, *A. Bäckström*, *Anders Larsson*, *Joh. Rutberg*, *Pehr Nilsson* i Vittjerf och *Hans Andersson* instämt, att den från Hybo uppåt gående statsbanan måtte dragas öfver Välje till Torpshammar eller annan lämplig punkt i närheten deraf samt vidare öfver Håssjö, Dusnäsviken, Skärhällsforssen till Näskott, med bibana till Östersund, och att de 6 millioner kronor, Kongl. Maj:t begärt för stam- och tvärbanans fortsättande år 1877, måtte användas på bansträckningen Storvik—Hybo—Håssjö—Näskott—Riksgränsen.

Och hade Utskottet, som i förevarande punkt utlåtit sig öfver dessa olika förslag, i anledning af desamma gjort den hemställan, "att Riksdagen måtte besluta, att den från Hybo uppåtgående jernbanan skall dragas öfver Välje till Torpshammar eller annan lämplig punkt i närheten deraf, som medgifver beqvämare anknytning än Torpshammar och af Kongl. Maj:t må bestämmas, samt vidare från Torpshammar eller berörda punkt till Håssjö, äfvensom att en jernbana skall dragas från Håssjö till Dusnäsviken och derifrån öfver Östersund till Näskott, samt att Riksdagen måtte, för fortsättande under år 1877, på sätt Kongl. Maj:t lämpligast synes, af arbetena å så väl ofvannämnda banor som banan mellan Storvik och Hybo och mellan Näskott och riksgränsen — med rätt för Kongl. Maj:t att närmare bestämma de orter, jernvägssträckningarne skola genomgå och de ställen, de böra beröra — ställa till Kongl. Maj:ts disposition, att under år 1877 i Riksgäldskontoret lyftas, ett belopp af sex millioner kronor".

Mot detta förslag voro reservationer inom Utskottet afgifna:

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

af Herrar *L. Nordenfelt*, *F. Hederstjerna*, Grefve *L. af Ugglas*, Grefve *A. Mörner*, *C. Petre*, *J. H. Rosensvärd*, Grefve *G. Sparre*, *C. Hammarhjelm*, *C. Ifvarsson* och *J. Rundbäck*, hvilka alla yrkat bifall till Kongl. Maj:ts proposition i ämnet; samt

af Herrar *E. Key*, *Liss Olof Larsson*, *P. O. Hörnfeldt* och *O. B. Olsson*, hvilka så till vida ogillat Utskottets förslag, att de ansett Östersund böra endast med bibana beröras.

Sedan uppläsning skett af Utskottets hemställan, lemnades ordet på begäran till

Hans Excellens Herr Statsministern Friherre De Geer, som anförde: Då chefen för Civildepartementet icke på en gång kan vara i begge Kamrarne, har jag åtagit mig att i denna Kammare till antagande anbefalla Kongl. Maj:ts proposition angående sträckningen af statens jernväg i Norrland. Som jag emellertid icke kan göra anspråk på, att Kammaren skall sätta förtroende till min sakkunskap i detta ämne, skall jag fatta mig så kort som möjligt, öfvertygad att, om min framställning blir alltför kort, andra skola blifva tillräckligt långa.

Från en början betraktades en jernväg mellan Sundsvall och Trondhjem, med beröring af Östersund och Storsjön, såsom ett helt för sig. Såsom sådan blef också denna bana beslutad, och sedan norska staten börjat bygga densamma ifrån den ena ändpunkten, och ett enskildt bolag i Sverige från den andra, mellan Sundsvall och Torpshammar, samt svenska staten mottagit ett erbjudande från Jemtlands läns landsting af 900,000 kronor såsom bidrag till banan, så synes det mig, att staten icke bör anse sig hafva fullt fria händer att från den raka sträckningen af denna jernväg göra andra afvikelser än sådana, som äro påkallade antingen för att få den billigaste anläggningskostnaden eller de gynsammaste terrängförhållanden eller för att bereda banan den största möjliga trafik. I alla dessa afseenden synes det mig, att den af Kongl. Maj:t föreslagna linien eger företräde framför den af Utskottet föreslagna. Kongl. Maj:ts linie är öfver tre mil kortare; den skulle efter kostnadsberäkningen blifva mera än $1\frac{1}{2}$ millioner kronor billigare; den har gynsammare lutningsförhållanden, och den bör med någorlunda säkerhet kunna påräkna en större trafik, dels derföre, att den går genom en mera odlad trakt och åtminstone bör upptaga all den trafik, som nu går på en af Norrlands största stråkvägar, dels ock derför att, i fråga om Norrlands förnämsta produkt, eller trävaror, den icke har någon så farlig konkurrent, som Utskottets bana får i Indalselfven. Utskottet måste således hafva för sitt förslag ett annat syftemål än hvad som är att söka i fordringarne för denna jernbana, och detta är, såsom Utskottet sjelft antydt, att i afseende å de nordligare delarne af Norrland bereda en förbindelse med Sveriges sydligare delar. Men häremot är först att anmärka, att, om denna

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

jernväg icke kommer att dragas längre eller nordligare än till Håssjö, så torde det nordliga Norrland deraf hafva ingen eller åtminstone ringa nytta, enär den förnämsta, söderut gående tratrafiken, som följer kustvägen, icke får afståndet förkortadt. Det är till exempel från Örnsköldsvik 5 mil kortare till Sundsvall än till Håssjö.

Frågan åter, huruvida en stambana kan komma att byggas längre norr ut än Håssjö torde vara beroende deraf, huruvida den jernväg, som vi nu stå i begrepp att anlägga, får en sådan trafik, att anläggningen bär sig, så att den icke blir en fortfarande kräfta för statsverket. Det ligger derföre en särdeles stor vigt på att laga så, att denna trafik blir den bästa möjliga. Blir den god, lärer det icke vara tvifvel underkastadt, att en så stor del af svenska landet, som Norrbotten och Westerbotten, skall genom sakförhållandenas magt tilltvinga sig en stambana så snart detta kan ske utan allt för stora uppoffringar för statsverket; och det gäller således att från början vara betänkt på, att denna bana erhåller den bästa rigtning, som är möjlig. Men detta får den alldeles icke genom att följa tvärbanan så långt som möjligt, utan tvärtom genom att skilja sig från densamma så snart lokala förhållanden och strategiska skäl sådant medgifva. I afseende å denna rigtning torde emellertid ännu icke någon fullständig utredning vara vunnen. Åtminstone ansågs det så af förra Riksdagen, ty Riksdagen ansåg sig då icke kunna fatta något beslut, förrän vidare utredning, angående rigtningen af den uppåt gående norra stambanan blifvit företagen; och ehuru denna gemensamma tanke icke vunnit uttryck i Riksdagens skrifvelse, så uttalades den dock i båda Kamrarnes beslut. Vid sista riksdagen beslöt nemligen Första Kammaren att hos Kongl. Maj:t begära föranstaltande af ytterligare utredning angående den lämpligaste sträckningen af en jernväg mellan Hybo och Ångermanelfven, och Andra Kammaren beslöt, att hos Kongl. Maj:t anhålla om ytterligare utredning af lämpligaste sträckningen för dessa banor — tvärbanan och den uppåtgående stambanan — icke blott i tekniskt afseende, men äfven med hänsyn till utvecklingen af handel och näringar, äfvensom beräknelig trafikinkomst, samt derefter för kommande Riksdag framlägga förslag i ämnet. Kongl. Maj:t fann också skäl att i den del, hvarom båda Kamrarne sammanstämt, anbefalla förnyad undersökning. Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader har också gått i författning derom, ehuru den ännu icke är fulländad; men styrelsen har sagt, att det antagligen skulle kunna utletas en väg, som vore fördelaktigare än någon af de hittills föreslagna.

Oaktadt allt detta har Utskottet nu icke ansett en så beskaffad utredning, som i fjol begärdes, vara nödig, utan på egen hand löst frågan och inkommit till Riksdagen med samma förslag, som vid sista riksdagen icke lyckades vinna någondera Kammarens bifall.

Man må icke förtänka representanterna från olika delar af Norrland, att de hvar för sig med ifver söka få banan lagd till

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

den trakt, som för hvars och ens ort är fördelaktigast. Detta är icke blott naturligt, utan äfven nyttigt, ty summan af de enskilda intressena måste, i ett så beskaffadt ämne som detta, komma att utgöra det allmännas. Men äfven om man ser frågan uteslutande från norrländsk synpunkt, så tror jag icke, att vågskålen väger ofördelaktigare för Kongl. Maj:ts förslag än för Utskottets. I allmänhet synes mig kunna antagas, att Gestrikland, Helsingland, Medelpad och Jemtland äro belåtna med det Kongl. förslaget, och dessa provinser hafva en större folkmängd än Vesterbotten, Norrbotten och Ångermanland, som deremot icke äro med förslaget belåtna. Denna fråga är för öfrigt icke uteslutande norrländsk. Hvad jag kan försäkra är, att regeringen, utan förkärlek för några vissa ortintressen och utan några biafsigter, efter moget öfvervägande, föreslagit, hvad regeringen ansett vara för det allmänna gagneligast.

Herr Axel Bergström: Herr Talman! Den fråga, som nu föreligger till afgörande, är af en utomordentlig vigt och betydelse icke allenast för de landsdelar, hvilka de ifrågavarande banorna äro afsedda att genomgå, utan äfven för hela landet. Det torde derföre icke vara alldeles olämpligt att göra en kort framställning af denna frågas uppkomst och utveckling, helst, enligt min öfvertygelse, en sådan framställning skall klart ådagalägga hvad man från början åsyftat och i hvad mån man fasthållit vid sitt mål, likasom denna framställning skall visa, huru man skall kunna träffa synpunkten för det rätta afgörandet. Herr Statsministern har redan lemnat antydningar i detta syfte, och jag skall tillåta mig att fullständiga dem.

Den första upprinnelsen till de ifrågavarande banorna, är att söka i Kongl. Maj:ts reskript den 16 April 1870, enligt hvilket Kongl. Maj:t uppdrog åt styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader, att låta under samma år verkställa erforderliga undersökningar för norra stambanans fortsättning norr om Gefle—Dalabanan i hufvudsaklig rigtning från Storviks station å nämnda bana öfver Bollnäs och Ljusdal till Torpshammar i Medelpad eller annan punkt, hvarifrån jernväg lämpligen kunde till Sundsvall anläggas, samt vidare från nämnda punkt i vestlig rigtning norr om Storsjön och söder om Åreskutan, med direkt eller indirekt beröring af Östersund, till norska gränsen vid Skurdalsporten eller annat närbeläget, för öfvergången af fjellen mera tjenligt ställe, som i sammanhang med de undersökningar, hvilka kunde komma att å norska sidan företagas, närmare bestämdes. (Såsom man vet, afsågs redan då, att från norsk sida bygga en jernväg från Trondhjem till riksgränsen). Det framgår af detta reskript, att den ursprungliga planen var, att sammanbinda Trondhjem och Sundsvall, Bottenhafvet och Vesterhafvet.

De anbefalda undersökningarne på marken utfördes och fullbordades under loppet af år 1870 — den tiden förfogade nemligen jernvägsbyggnadsstyrelsen öfver ett tillräckligt antal undersökningsförrättare — men slutresultaten af de verkstälda undersökningarne blefvo icke kända förr än år 1871. I det memorial

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

af den 19 Maj 1871, hvarmed styrelsen öfver statens jervägsbyggnader öfverlemnade planen öfver de särskilda jernvägslinierna, uttalade styrelsen den åsigt, att berörda jernvägsundersökningar egentligen afsåge två särskilda jernvägsförbindelser, af hvilka den ena från Sundsvall till riksgränsen med dess fortsättning inom Norge till Trondhjem komme att förena Nordsjön vid sistnämnda stad och Bottniska viken vid Sundsvall, sätta Jemtland i förbindelse med ett alltid öppet haf samt utgöra ett helt för sig, hvilket för Norrland skulle blifva af särdeles stort och allmänt gagn, äfven utan den andra jernvägsanläggningen mellan Storvik och Torpshammar, hvarigenom skulle åstadkommas Norrlands förbindelse med hufvudstaden och landets öfriga jernbanor.

Det var naturligt, att det Kongl. reskriptet och de på grund deraf gjorda undersökningar skulle framkalla en liflig rörelse i Norrland, och att norrländingarne blefvo betänkte på att till Kongl. Maj:t bära fram sina önskningar uti ifrågavarande hänseende. Då hölls den 31 Augusti 1870 ett stort jernvägsmöte i Hernösand, hufvudsakligen besökt af representanter från kustlandet och de norra länen. Dervid uttalades enhälligt den åsigt, att norra stambanan under sin fortsättning genom Norrland borde dragas, icke från Ljusdal vid Ljusneelf till Torpshammar, utan från det något sydost om förstnämnda ställe belägna Hybo i Helsingland i nordostlig rigtning förbi sjön Dellen till den på gränsen mellan Helsingland och Medelpad belägna sjön Malungen samt derifrån i nordlig rigtning, med berörande af sjöarne Åmingen, Gryttjern, Långsjön och Lindsjön, öfver Sörforss, Attmar, Ljunga elf vid dess utlopp i sjön Marmen, Matfors bruk, östra Wattjom, Selånger, Wifsta skeppsvarf vid Bottniska viken, Indalselfven vid Bergforssen, Lögdö bruk, Stafre, Högland, Nordanå, Viksjö prestbol till Majaån i närheten af Nylands lastageplats vid Ångermanelfven.

Detta var den sträckning af den uppåt gående norra stambanan, som mötet förordade.

Hvad angår tvärbanan, så uttalade flertalet vid mötet den meningen, att för åstadkommande af förening med Nordsjön banan borde från föreslagna punkt vid Ångermanelfven dragas vester ut förbi södra ändan af Hellgumsjön (hvilken s. k. sjö egentligen utgör en utvidgning af södra Ångermanelfven, äfven kallad Faxelfven), till den punkt på gränsen mot Jemtland, der Hellgums och Edsele socknar i Ångermanland och Ragunda socken i Jemtland sammanstöta, samt vidare genom Ragunda, Hammerdals och Liths tingslag till Aspånäset eller Krokom, eller, såsom numera, blifvit närmare bestämdt till Näskott.

Man kan häraf lätteligen finna, att jernvägsmötet i Hernösand i allo underkände den förbindelse emellan Bottenhafvet vid Sundvall och Vesterhafvet vid Trondhjem, om önskvärdheten hvaraf Kongl. Maj:t genom reskriptet den 14 April 1870 uttalat sig, samt i stället ansåg, att man borde sammanbinda Trondhjem med Nylands lastageplats. Denna plats kan lika väl sägas ligga vid Bottenhafvet som vid Ångermanelfven, enär det med svårighet kan afgöras, huruvida vattendraget från Nyland till Hernösand rätteligen är att anse

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

såsom en vik af Bottenhafvet eller en fortsättning af Ångermanelfven.

Under loppet af 1870 års höst inkommo till Kongl. Maj:t ifrån åtskilliga norrländska landsting petitioner i samma syfte, som det, hvari jernvägsmötet i Hernösand uttalat sig, men lemnades för det dåvarande utan afseende. Jemtlands läns landsting deremot inkom med en annan framställning, hvaruti framhölls det mindre rigtiga i att betrakta Nyland såsom en lämplig stapelplats vid Bottenhafvet samt en mot Trondhjem svarande punkt. Landstinget anmärkte med fog, att en sammanbindningsbana af ifrågavarande beskaffenhet, för att motsvara sitt stora syftemål, måste till ändpunkt vid hvardera hafvet få en stad af någon betydelse i handelsverlden och emellan båda ändpunkterna framgå den ginaste möjliga vägen samt att Sundsvall vore den enda lämpliga plats vid Bottenhafvet, som kunde någorlunda jemföras med Trondhjem.

Under år 1871 voro utsigterna till att kunna, med hopp om framgång, för 1872 års Riksdag framlägga planen rörande fortsättande af jernvägsbyggnaderna norr om Gefle Dala-banan föga gynnsammare; hvarföre ock handlingarne fingo hvila. Men den ifrågavarande tvärbanan befans af vederbörande, som i saken voro intresserade, vara af den vigt, att redan i början af 1872 ett enskildt bolag bildades för att åstadkomma åtminstone en del af denna bana, eller en jernväg emellan Sundsvall och Torpshammar. Bemälda bolag erhöll nådig koncession den 12 Januari 1872, hvarjemte det undfick ett lån utaf de tio millioner kronor, som 1871 års Riksdag stält till Kongl. Maj:ts disposition i och för understödjande af enskilda jernvägsanläggningar. Berörda låneunderstöd utgjorde 1,494,000 kronor, motsvarande $^2/_3$ af då beräknade anläggningskostnader för bandelen Sundsvall—Torpshammar. Jag vill emellertid härvid anmärka, att, till följd af stegrade pris å arbetskrafter och materialier, de beräknade kostnaderna för banan visat sig otillräckliga, hvadan Sundsvall måst utöfver den ursprungligen beräknade anläggningskostnaden tillskjuta en ganska betydlig summa — jag skulle tro nära en million kronor. Det ligger emellertid i öppen dag — på sätt Hans Excellens Herr Statsministern också framhållit — att nemligen Sundsvall gjort dessa ofantliga uppoffringar under den förutsättning, att tvärbanans sträckning redan vore i det närmaste afgjord. Sedermera beviljade Jemtlands landsting ett bidrag af icke mindre än 900,000 kronor till tvärbanan, skäligen under antagande, att denna bana skulle få den för flertalet af Jemtlands inbyggare fördelaktigaste sträckning.

Så stundade 1873 års Riksdag, till hvilken det ansågs lämpligt att framlägga förslaget, angående fortsättande af statens jernvägsbyggnader norr om Gefle—Dala-banan. Olyckligtvis hade man haft att förfoga öfver så ringa medel för de undersökningar af sträckningen, som kunde ifrågakomma utöfver de redan verkstälda, att man icke kunnat företaga samma undersökningar; likasom det å den andra sidan var antagligt, att, om valet redan då gjorts emellan de stridiga sträckningarne af banan, skulle det in-

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

bördes kriget mellan Norrlands-representanterne utbrutit redan vid 1873 års riksdag. Man ansåg derför angeläget att lemna åt framtiden afgörandet om de stridiga delarne. Ostridiga sträckningar voro, hvad den uppåtgående banan beträffade, den emellan Storvik och Hybo, samt hvad tvärbanan angick, den från riksgränsen till Näskott; alla mellanliggande ansågos stridiga.

Uti mitt anförande till statsrådsprotokollet i Januari 1873 antydde jag, så mycket då, innan fullständiga undersökningar företagits, kunde ske, huruledes den af jernvägsmötet i Hernösand förordade sträckning af jernvägen, äfven kallad B.-linien, icke lämpligen borde kunna i fråga komma. Här finnes på motstående vägg i denna sal uppspikad en karta, som utvisar berörda sträckning, och jag vågar tro, att denna skulle omfatta en längd af ungefär 80 mil, medan den andra ursprungligen undersökta sträckningen, äfven kallade A-linien, icke utgöres af mera än omkring 59 mil, samt, om väglängden af banan Sundsvall—Torpshammar frånräknas 52 mil 26,546 fot. Såsom en förmedling af de stridiga åsigterna, hade emellertid linien Håssjö redan då framkastats, och det föreföll mig alldeles gifvet, att, då den östligaste linien, eller B-linien, alldeles icke kunde ifrågakomma, Håssjölinien eller C-linien vore den, hvilken bäst lämpade sig att uppställas såsom alternativ mot A-linien.

Den Kongl. proposition i ämnet, hvilken i öfverensstämmelse med mitt och öfriga då varande statsrådsledamöters tillstyrkande till 1873 års riksdag afläts, blef af Riksdagen bifallen endast med en förändring, hvarom jag nu vill nämna. I den Kongl. propositionen var nemligen antaget, att på tvärbanan vore Torpshammar den vestligaste punkt, hvarpå den uppåtgående banan kunde falla. Stats-Utskottet åter ansåg det vara tänkbart, att äfven vester om Torpshammar kunde finnas en annan och lämpligare punkt, på hvilken den uppåtgående banan kunde falla. Med anledning häraf beslöt Riksdagen, att den uppåtgående banan kunde tillstöta tvärbanan på en punkt emellan Sundsvall och riksgränsen, d. v. s. den största frihet lemnades Kongl. Maj:t i afseende å framtida undersökningars företagande, rörande de stridiga sträckningarne. Derefter anställdes på grund af ett Kongl. reskript af den 27 Juni 1873 undersökningar under loppet af åren 1873—1874. Dessa blefvo dess värre afslutade så sent, att byggnadsstyrelsen icke fick sitt memorial färdigt förrän den 31 Mars 1875, och det var sålunda under ogynsamma förhållanden, som Kongl. Maj:t för samma års Riksdag framlade sin proposition angående fastställande af sträckning för de delar af beslutade jernbanor från Storvik till riksgränsen mot Norge, hvilkas rigtning dittills icke blifvit slutligen bestämd m. m.

Det är säkerligen bekant för en hvar af denna Kammares ledamöter, att berörda proposition innehöll hvad man kallar tvänne alternativ. Kongl. Maj:t ansåg, hvad angick tvärbanan, den sträckning vara den lämpligaste, som regeringen jemväl nu funnit vara den bästa, hvarjemte Kongl. Maj:t af omtanka för de nordligare landskapen, önskade, att Riksdagen måtte något utsträcka den ursprungliga planen och medgifva, att ofvanför tvärbanan från en

punkt å denna, nemligen Gällösund, byggdes en bana till Håssjö, hvarigenom man skulle träffa den nordöstligaste punkt, som man, äfven om Håssjölinien valdes, kunde uppnå. Detta alternativ, som omfattade tvärbanan, sådan denna nu är af Regeringen föreslagen, den uppåtgående banan från Hybo öfver Välje till Ånge å tvärbanan samt bibanan Gällösund—Håssjö, ställdes i främsta rummet och var den, man hoppades Riksdagen måtte bifalla. Det visade sig emellertid, att omnämnda förmedling af intressena icke vann bifall af dem, den var afsedd att gagna. Jag är emellertid öfvertygad, att hade hela Norrland då stått såsom *en* man, hade Riksdagen gått in på, att jemväl banan Gällösund—Håssjö finge byggas. Hela detta system skulle icke blifvit mera än 840,000 kronor dyrare än det, Stats-Utskottet vid förlidet års riksdag bjöd på. Kongl. Maj:ts proposition lyckades emellertid icke att vinna Riksdagens bifall, ty Kamrarne stannade i olika beslut. Första Kammaren fattade för sin del ett så lydande beslut:

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

"Riksdagen bifaller på det sätt Kongl. Maj:ts nådiga proposition, att den af Riksdagen år 1873 beslutade tvärbana, hvilken afser, att tillsammans med Sundsvall—Torpshammar-banan och en norsk jernväg mellan Trondhjem och riksgränsen sammanbinda Bottenhafvet och Vesterhafvet, må dragas från Torpshammar till Ånge, Östersund och Näskott, samt beslutar, att vid dessa jernvägsarbetens utförande Kongl. Maj:t må närmare bestämma de orter, som ifrågavarande jernbanor eller delar deraf skola genomgå och de ställen, desamma böra anlöpa, och att de utaf Riksdagen beviljade anslag till arbeten å jernbanorna från Storvik till riksgränsen mot Norge skola utaf Kongl. Maj:t, såsom honom lämpligast synes, användas till jernvägsbyggnader å så väl de förut till sin sträckning bestämda, som ock den här ofvan omförmälda del af ifrågavarande jernbanor".

Första Kammaren utlät sig således icke rörande sträckningen af den uppåtgående banan, räknadt från Hybo — men deraf följer dock, att Kammaren tacite medgaf behofvet af en ny undersökning rörande sträckningen för denna bana. Detta framgår ock deraf, att i Kammaren föreföll en votering emellan Utskottets hemställan om afslag å väckta motioner om förordnande af en särskild undersökningskomité, samt ett af Herr Wærn framstäldt förslag, hvilket senare gick ut på att hos Kongl. Maj:t anhålla om utredning rörande lämpligaste sträckning af norra stambanan från Hybo till Ångermanelfven. I omförmälda votering segrade Utskottets hemställan med en röst.

Andra Kammaren åter beslöt för sin del, att "Riksdagen, — med förklarande, att Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående fastställande af sträckningen för beslutade jernbanorna från Storvik mot Norrland och riksgränsen mot Norge för närvarande icke kunnat godkännas, — skulle anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes låta verkställa ytterligare utredning af lämpligaste sträckningen för dessa banor icke blott i tekniskt afseende, men äfven med hänsyn till utvecklingen af handel och näringar, äfvensom beräknelig trafikinkomst samt derefter för kommande Riksdag framlägga förslag i ämnet.

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Deraf att denna Kammare icke i någon mån biföll Kongl. Maj:ts proposition framgår det, att Kammaren ansåg, det undersökningarne borde sträckas till *allt* samt utredningen gälla *allt*. Första Kammaren ansåg saken alldeles klar beträffande tvärbanan, men deremot tvifvelaktig i fråga om den uppåt gående banan och framför allt dennas möjliga utsträckning norr om tvärbanan. På sätt Hans Excellens Herr Statsministern anmärkt, har Kongl. Maj:t under den 25 Juni 1875 anbefallt undersökningar, dels rörande möjligheten att åstadkomma en jernvägslinie från Hybo i rigtning vester om Stödesjön till Ångermanelfven, antingen vid Sollefteå, eller vid det öster derom belägna Björkå, dels ock huruvida för den från Hybo uppåt gående banan en lämpligare öfvergång af Ljungans dalgång kunde utletas emellan Stödesjön och Ange, än den förut undersökta vid Torpshammar. Dessa undersökningar äro dock ännu icke afslutade. Under sådana förhållanden kan jag icke finna annat, än att Kongl. Maj:t rätteligen har upplöst det samband, som förut funnits mellan frågorna om tvärbanan och den uppåt gående banan, samt förklarat, att alla förmedlingsförsök visat sig hafva misslyckats, och att således hvardera frågan bör pröfvas för sig; och jag kan för min del icke annat än på det varmaste understödja denna Kongl. Maj:ts förklaring.

Stats-Utskottet har emellertid haft en annan uppfattning härutinnan; det har nemligen fortfarande velat hålla båda frågorna tillsammans, och Utskottet har till och med, innan Kongl. Maj:t sagt sitt ord i frågan, tillåtit sig föreslå Riksdagen att fatta beslut rörande en viss sträckning af den uppåtgående banan, nemligen från Hybo öfver Välje till Torpshammar. För min del tror jag det vara någonting oerhördt i Riksdagens historia, att föreslå Riksdagen fatta beslut angående jernvägssträckning, innan Kongl. Maj:t sagt sitt sista ord.

Nu gäller det att bedöma de olika företräden, som den ena eller andra sträckningen af tvärbanan kan anses innebära. Härom kunde vara mycket att säga och mycket är härom skrifvet, tryckt och till Riksdagens ledamöter utdeladt. Hans Excellens herr Statsministern har redan in nuce framstält alla de skäl, som tala för den vestra linien och hvilka synas mig fullt giltiga.

Jag tillåter mig derföre blott att anföra i några stora drag de skäl, som för mig äro afgörande i fråga om sträckningen af tvärbanan och komma mig att välja Refsundslinien. Det första skälet är att, när år 1870 ett enskildt bolag var på väg att bilda sig för att åstadkomma en förbindelse mellan Bottenhafvet och Vesterhafvet och sedan man redan inledt underhandlingar med engelske entreprenörer rörande arbetets utförande, beslöt man sig, efter moget öfvervägande för Refsundslinien och öfvergaf all tanke på att anlägga banan i riktning utmed Indalselfven, d. v. s. efter linien öfver Håssjö. Då nu det egna intressets aritmetik vanligen och i allmänhet räknar rätt, finner jag i anförda omständighet en stark anledning till antagande, att Refsundslinien kommer att gifva större afkastning än Håssjölinien. Ett annat skäl är att denna Refsundslinie går efter den gamla trafikleden mellan Jemtland och Medelpad, att

den löper nästan hela vägen genom odlade bygder och att stora landsvägen på flera ställen stöter till densamma; då deremot Håssjö-linien går nästan uteslutande genom öde bygder och icke mer än en enda stor landsväg skär densamma samt inga större landsvägar löpa jemnsides med densamma.

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Skulle Håssjö-linien väljas, så är den en sådan förmedlingslinie, som skulle komma att utesluta den framtida tillkomsten af alla för Norrland vigtiga jernvägslinier. Den skulle derjemte framtvinga en fortsättning af Sundsvalls—Torpshammars jernväg från sistnämnda punkt till Ånge och derifrån till Bräcke samt, om krafterna räcka till, fram till Storsjöns vattensystem. Då skulle denna bana komma att upptaga all trafik, som kunde komma Håssjö-linien till del.

Det är också af Chefen för statens jernvägsbyggnader uttaladt i den promemoria, som han i ämnet afgifvit, att denna linie under arbetstiden möjliggör lättare transporter och ett tidigare fullbordande af skilda delar af banan än hvad på Håssjö-linien kan komma i fråga. Denna senare linie kan nemligen icke öppnas för trafik förrän den uppnått Dusnäsviken, hvilken bandel, eller sträckningen från Håssjö till Dusnäsviken utgör en längd af icke mindre än 12 mil. Deremot kan på linien mellan Torpshammar och Ånge trafiken öppnas så snart densamma är färdig; likaså kan, så snart linien Ånge—Bräcke fullbordats, densamma öppnas för trafik. Från Bräcke till Pilgrimsstad vid norra ändan af Refsundssjön är ångbåtstrafik och således kan, så snart en ytterligare bandel, nemligen emellan Pilgrimsstad och Lillviken vid Storsjön, blifvit färdig, en sammanhängande trafik ega rum mellan Storsjön och Sundsvall; — allt till stor vinst för statsverket.

På dessa i korthet anförda skäl tager jag mig friheten att hemställa om bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr Gumælius: Herr Talman! I fjol var denna fråga brydsammare för dem, som icke ega särskild lokalkännedom, än den är i år. I fjol voro nämligen af Kongl. Maj:t framlagda alternativa förslag och Stats-Utskottet tillstyrkte då det ena alternativet. Icke desto mindre tillät jag mig då, efter den pröfning jag sökt underkasta frågan, att här i Kammaren uttala den mening att det alternativ, som icke hade vunnit Stats-Utskottets understöd, hade det största skäl för sig, hvad angick tvärbanan, men deremot uttalade jag den mening, att den uppåtgående banan från Hybo till Torpshammar eller annan punkt på tvärbanan ännu tålde vid närmare undersökning.

I år har Kongl. Maj:t icke framkommit med mera än ett förslag och detta sammanfaller fullkomligt med den mening, som segrade i Första Kammaren vid förra riksdagen med en alldeles öfverväldigande majoritet och måhända äfven här i Kammaren segrat, om det varit denna mening förunnadt att komma med förrän i den fjerde voteringen. Den fick dock här för sig det betydliga antalet af icke mindre än 72 röster, då de tre motpartierna, ehuru de förenade sina krafter, icke kunde samla mera

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

än 88 röster. Denna mening är nu framlagd af Kongl. Maj:t i hans förslag och det är mycket naturligt, att, med den ställning jag då intog i frågan, jag lutar åt detta förslag äfven nu. Jag har sökt att ytterligare sätta mig in i den ena och andra åsigten och har dervid jemväl sökt att i Stats-Utskottets betänkande finna några skäl anförda, som på mig kunde verka ett frångående af min förut uttalade åsigt, men jag får bekänna att jag icke lyckats finna dylika skäl. Jag skall försöka att, så vidt möjligt är, undvika att ingå på de delar af frågan, som redan blifvit af de föregående talarne tillräckligt berörda.

I afseende på hvad som talar för Kongl. Maj:ts förslag, ber jag sålunda att få hufvudsakligen hänföra mig till den Kongl. propositionen och till hvad de föregående talarne yttrat, men med afseende på Stats-Utskottets förslag anhåller jag att få yttra några ord.

Stats-Uskottet föreslår först och främst, i strid mot Kongl. Maj:ts proposition, att man redan nu skall besluta sig för den uppåt gående banans sträckning, och detta från Hybo till Torpshammar, men har dervid icke att stödja sig vid några sådana ytterligare officiella undersökningar, som i fjor af begge kamrarne begärdes och hvilka Kongl. Maj:t nu förklarat äro nästan färdiga, dock icke så att de nu kunnat för Riksdagen framläggas. Det enda Utskottet såsom stöd för sitt förslag har att åberopa är ett utlåtande af en enskild ingeniör, som verkställt undersökningar i Norrland för enskilde mäns räkning.

Jag vill tro allt godt om de af honom verkstälda undersökningarne och om hans samvetsgrannhet och tillförlitlighet, men om man hyser den föreställningen, att han sett de förhållanden, han varit satt att främja, något för mycket i rosenrödt, är det väl icke så mycket att undra på, då man finner, att han exempelvis i en här utdelad tryckt skrift, ämnad att vägleda Riksdagen i detta ämne, begagnat sådana uttryck, som att de Norrländska floddalarne i afseende å växtlighet nästan kunde sägas höra till tropikerna och att särskildt Torneådalen kunde kallas Sveriges "Nildal". En ingeniör, som i sitt "försök till lösning af Norrländska jernvägsfrågan" yttrar sig på det sättet, kan man måhända hafva anledning till att grundligt kontrollera, för att få utrönt, huruvida hans beräkningar äro hvad man kallar fullt nyktra. Sedan Riksdagens båda Kamrar i fjor förklarat, att vägen mellan Hybo och Torpshammar borde närmare undersökas, hafva icke några andra upplysningar tillkommit, än de af denne ingeniör verkställda undersökningar och det är endast med stöd af dessa och af motionärernes uppgifter som Stats-Utskottet, efter en inom Utskottet verkställd granskning deraf, funnit sig kunna draga följande slutsats nämligen att, "*ehuru* denna granskning *ej bestyrkt* riktigheten af motionärens förmodan, att väglängden skulle kunna med en mil förminskas, samt de verkstälda undersökningarne ej heller synas kunna föranleda något nytt förslag i afseende å banornas sträckning, *framgår af densamma*, att åtskilliga *förbättringar kunna göras* å de på jernvägsbyggnadsstyrelsens befallning utstakade linier

och att på dem förekommande *svårare lutningar* kunna *i viss mån* undvikas, *ehuru kostnaden torde komma att ökas*"; huru stor denna ökning i kostnaderna skulle blifva, säger icke Utskottet och på grund af denna motivering och icke något vidare föreslår Utskottet, i strid med Kongl. Maj:ts förslag och i strid med båda Kamrarnes i fjor fattade beslut, att man skall här på rak arm besluta sig för att anlägga jernvägen i en rigtning, som i fjor temligen allmänt ansågs omöjlig och rörande hvilken statens nya undersökningar ännu äro ofullbordade.

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Jag kan icke neka till att, om det icke varit det högt ärade Stats-Utskottet, som kommit fram med ett sådant förslag, så skulle man verkligen på samma förslag hafva kunnat tillämpa det omdömet att det vore något lättsinnigt, men då det nu är från det allvarliga och betänksamma Stats-Utskottet detta förslag utgått, kan ett sådant omdöme naturligtvis icke vara rigtigt. Jag skall ej vidare uppehålla mig mellan Hybo och tvärbanan.

I en annan punkt i Stats-Utskottets förslag har meningsskiljaktighet visat sig inom Utskottets flertal; det är nemligen i fråga om huruvida, efter antagande af kroken upp till Håssjö, vägen från Dusnäsviken skulle gå direkt till Östersund eller om den skulle gå från Dusnäsviken rakt på Näskott och riksgränsen med bibana till Östersund. Der hafva vi att taga till vår ledning 1875 års Stats-Utskotts utlåtande, som ansåg, att lutningsförhållandena voro särdeles ogynsamma på linien Dusnäsviken—Östersund och derför icke kunde tillstyrka denna linie. Den var dessutom på den tiden längre och dyrare än den andra linien. I år har Utskottet emellertid med ungefär samma personal, som i fjor afstyrkte denna linie, ansett sig böra tillstyrka densamma. Några reservanter i Utskottet, fyra till antalet, hafva emellertid nu ytterligare erinrat om att lutningsförhållandena å linien Dusnäsviken—Östersund äro *särdeles* ogynsamma och att den vägen för trafiken till Norge skulle förorsaka en omväg af nära en mil.

I förbigående sagdt, kan jag icke neka till att det förefaller mig snart sagdt löjligt att höra dessa fyra Stats-Utskottets ledamöter klaga öfver en så obetydlig omväg som en mil, då de varit med om att föreslå en mycket större omväg förut, då det gälde att få banan till en annan för dem kär punkt, till Håssjö! De skäl Utskottets flertal, som härvidlag är 10 af 24, angifvit, för att banan skulle dragas från Dusnäsviken till Östersund, äro enligt min tanke om möjligt märkligare än de skäl de andragit för linien Håssjö—Trondhjem.

Utskottet säger med den korthet, som så fördelaktigt utmärker Utskottets motivering i många vigtiga frågor, på sidan 11 i betänkandet, "att man skulle slippa att anlägga en kostsam bibana till Östersund, om man, såsom Utskottet föreslagit, låter Östersund direkt beröras af statsbanan" och det går jag gerna in på, men sedan säger Utskottet vidare: "att de ogynsamma lutningsförhållandena å linien Dusnäsviken—Östersund, hvilka förnämligast föranledde sistlidne års Stats-Utskott att föredraga en indirekt

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

beröring af denna stad, *torde kunna i väsentlig mån undvikas genom uppsökande* af en fördelaktigare terräng".

Stats-Utskottet tyckes hafva någon dunkel aning om, att det kan låta sig göra att uppsöka en fördelaktigare terräng för banan och på grund af denna aning föreslår Utskottet, eller rättare sagdt 10 af dess 24 ledamöter, att man skall göra den der ytterligare lilla kroken på Håssjölinien till Östersund, hvilken för öfrigt också för sig har ett annat af Utskottet förbigånget skäl, nemligen ett skönhetsskäl, ty, då man skall gå i krokar, är det ju bättre om man gör två harmonierande, än om man endast gör en, och den tvåpucklige kamelen torde få anses som ett vackrare djur, än den enpucklige.

Jag har nu talat om början och slutet af Stats-Utskottets jernvägsförslag. Återstår då frågan, huruvida man skall gå öfver Håssjö eller icke, om banan skall gå från Torpshammar—Håssjö—Östersund eller Torpshammar—Ånge—Östersund. Åtskilliga märkliga krafter uppträda å ena och å andra sidan. Då jag tillåter mig att frånräkna de fyra ledamöter i Stats-Utskottet, som hafva sin egen särskilda mening för sig och icke vilja draga banan genom Östersund, så stå de öfrige 20 ledamöterne af Utskottet 10 mot 10 och vid sådant förhållande kunna vi måhända för ögonblicket, om herrarne så tillåta, utesluta Stats-Utskottet ur beräkningen af krafterna på båda sidor. Deremot ställer sig på södra banans sida — ty här är fråga om en södra och norra bana snarare än om en vestra och östra — på södra banans, Ångebanans sida ställer sig Kongl. Maj:t i fjor och Kongl. Maj:t i år, hvilket, såsom man torde veta, icke är alldeles detsamma, men hvilket jag till min stora glädje finner i denna fråga fullständigt öfverensstämma. Af Första Kammarens ledamöter i fjor voro för den ena sidan 79 mot 7, att döma af slutvoteringen. Dömer man af en föregående votering mellan Ånge-linien, och "att annorlunda besluta", så föllo rösterna i denna votering 60 mot 30. Dessa 30 tillsammans representerade dock tre olika meningar men äfven om man räknar alla dessa på Håssjö-linien, hade Ånge-sidan i Första Kammaren $^2/_3$ af rösterna, under det att Håssjö-linien endast hade $^1/_3$. I Andra Kammaren voro i fjor 72, att döma af voteringen, afgjordt för Ånge-linien och 60 voterade slutligen för Håssjö-linien. Hvart de andra hörde, dessa uppskofsmän, som antingen önskade ytterligare upplysningar eller önskade sammanbinda denna fråga med andra intressen, kan man icke så noga veta, men i en jemförelse mellan Ånge- och Håssjö-linien hade Ånge af dem, som bestämdt uttalade sig här, likväl ett företräde af 72 mot 60. Få vi således utsöndra Stats-Utskottet, som i denna fråga tyckes vara jemnspelt, står Kongl. Maj:t i fjor och Kongl. Maj:t i år samt majoriteten inom båda Kamrarne i fjor — och, som jag hoppas, äfven i år — på Ånge-sidan.

Då frågas, hvilka kunna de tyngande skäl vara, som uppväga sådana förhållanden. Dessa skulle väl bestå uti förhållanden rörande afstånden, rörande kostnaden och rörande trafikutsigten; på

denna sistnämnda fråga skall jag, såsom jag förut tillåtit mig nämna, för närvarande icke inlåta mig.

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Hvad afståndet beträffar säger Utskottet, att "den ökade väglängd, 3 mil 8,700 fot, som, under antagande att Östersund direkt beröres, för transitofarten mellan Sundsvall och Trondhjem uppkommer genom banans dragande öfver Håssjö, ej lärer vara af någon synnerlig betydelse på en sträcka, sådan som den mellan nämnda tvenne städer;" men på samma gång som Utskottet förklarar, att dessa 3 mil 8,700 fot icke äro af någon synnerlig betydelse, anför Utskottet derjemte, att för invånarne i norra delen af Ångermanland, Westerbotten och Norrbotten åter medför det östra alternativet en kortare väglängd söderut af 3 mil 4,200 fot, och denna är beaktansvärd och af stor betydelse. Sedermera anför Utskottet några andra väglängder, som äro jemförelsevis mindre och vid hvilka jag icke skall uppehålla mig, ehuru Utskottet finner dem betydande. Mot detta ställer jag denna afståndstabell i fråga om Refsunds-linien, i jemförelse med Håssjö-linien, som kommit från jernvägsbyggnadsstyrelsen. Af denna tabell framgår, att afstånden för hela södra Sverige, det vill säga Sverige söder om Torpshammar — hvilken väl bör kunna väga lika tungt i vågskålen som det norra — skulle förkortas med 7,3 mil om man kommer att gå Ånge-linien. Om en tvärbana till Trondhjem skall komma att bereda landet den nytta, som motsvarar de ofantliga kostnader den medför, så är den omständigheten att derigenom skulle uppstå en krok för Norrland, med hänsyn till de af Utskottet omtalade stora afstånden der uppe, af jemförelsevis mindre vigt, och man skall finna, att hvad det nordligaste Norrland vinner på en genare väg till Trondhjem, det och mera dertill förloras på den längre vägen från Trondhjem söderut.

Sedermera kommer ett annat vigtigt skäl, nemligen frågan om priset och detta synes hafva varit bestämmande för Stats-Utskottet; men detta beror derpå, att Stats-Utskottet räknar annorlunda än jag kan göra. Stats-Utskottet har på sid. 9 i sitt betänkande gjort en sammanställning, hvaraf man finner, att linien öfver Ånge skulle blifva 30 mil 22,100 fot, under det att linien öfver Håssjö skulle blifva blott 28 mil 10,900 fot. Stats-Utskottet har vidare funnit, att den längre sträckningen naturligen betingar högre pris, nemligen 18,235,000 kronor för Ånge-linien mot 16,890,000 kronor för Håssjö-linien. Jag lemnar ur räkningen hvad för öfrigt icke kan beräknas, nemligen dessa prishöjningar som Stats-Utskottet sjelft säger skulle tillkomma på den af Utskottet förordade linien och hvilka jag har anledning antaga skola fullt uppväga skilnaden mellan de angifna summorna. Men äfven utan att beräkna dessa af Stats-Utskottet erkända tillökningar, hvilka icke kunna beräknas, kommer jag till det slut, att linien öfver Ånge blir billigare än linien öfver Håssjö. Men för att komma till ett sådant slut, som för ändamålet passade, har Utskottet räknat med linien Gällösund—Håssjö, hvilken, fulla 6 mil lång, är beräknad kosta 3,718,000 kronor. Jag anser mig dock från min ståndpunkt, det vill säga från ståndpunkten af Riksdagens fattade beslut, berät-

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

tigad att afräkna dessa 3,718,000; och då får jag en kostnad på 14,517,000 för den linie Stats-Utskottet icke önskar, det är den af Kongl. Maj:t föreslagna, under det att den andra kostar 16,890,000. Sålunda vill Stats-Utskottet att vi nu på rak arm igen skola bestämma oss för en utgift af 2,373,000, utöfver hvad Kongl. Maj:t föreslagit; men det stannar icke dervid, ty Utskottet säger att det behöfs mera, huru mycket kan Utskottet icke uppgifva.

Dernäst skulle nu i ordningen komma att tala om trafikförhållandena, men, som sagdt, derpå skall jag icke inlåta mig. I det afseendet hafva vi fått så mycket att läsa, att vi skulle läst mycket illa, om icke hvilken som helst af oss skulle kunna derutinnan hålla ett något så när hyggligt föredrag. Dessutom torde vi i dag få höra många sakkunnige talare grundligt utveckla den saken, ja kanske flera och grundligare än vi vilja höra på.

Men det skulle väl kunna tåla vid att se hvilket intresse — de utanför frågan stående — egentligen talar för att vi skola bygga just upp till Håssjö. Jag har frågat efter, hur det kan komma sig att man vill just dit. Är då Håssjö en så vigtig punkt? Nej, har man svarat; det är icke för dess egen skuld, utan man har anfört två andra skäl; det ena är att Håssjö ligger längre norrut och det kan icke bestridas. Det andra åter skulle vara att, om staten bygger till Håssjö, så kommer nog den andra sträckningen också till stånd, ty för den delen (Gällö-linien) verka många mäktiga intressen; men om staten nu icke bygger till Håssjö utan efter Refsunds-linien, så kommer Håssjö-linien aldrig till stånd. Detta skulle således vara samma skäl, som synes ha verkat i flera andra landsdelar, der staten bygdt utefter en sämre sträckning och öfverlemnat åt den enskilda företagsamheten att till täflan med statsbanan bygga i en bättre sträckning.

Nu återstår frågan om den der nordligare belägenheten. Det är naturligtvis hufvudskälet för de nordligare norrländingarne att sålunda dels få banan dragen högre upp och dels ut i ett hörn, hvarifrån en fortsättning mot norr och nordost icke skulle, i trots af motsatta förespeglingar, kunna undvikas.

Tvenne föregående talare hafva redan erinrat, att Riksdagen i sjelfva verket i denna fråga icke vidare har full handlingsfrihet; att nemligen svenska staten, efter de aftal den ingått dels med norska staten och dels med Sundsvalls—Torpshammars jernvägsbolag och dels med Jemtlands landsting, från hvilket sistnämnda vi till och med emottagit handpenning — och detta plär ju anses göra en del aftal mera bindande — att vi på grund af allt detta icke hafva rätt fria händer. Utskottet har emellertid låtit dessa skäl vika för ett annat. Utskottet har nemligen funnit sig böra ur 1873 års Riksdagsbeslut framleta den satsen, der det heter "att rättvisa och billighet mot Norrlands invånare bjöde att göra dem *i någon mån* delaktige af de fördelar, som genom anläggning af stambana beredts andra landsdelars befolkning." Då kan likväl frågas, huruvida icke Riksdagen kan anses hafva uppfyllt detta, genom de beslut, som redan äro i fråga om de norrländska jernvägarne fattade och de, som det nu är fråga om att fatta och

genom hvilka till jernvägar norr om Storvik anvisas en summa, hvars belopp ingen af oss nu kan noggrant bestämma, men som väl i rundt tal kan uppges till sina femtio millioner; det kan väl frågas, säger jag, om icke Riksdagen kan anses hafva derigenom i någon mån tillgodosett hvad rättvisa och billighet mot Norrland kräfva. Jag för min del tror att Riksdagen kan för närvarande anses hafva gjort nog derutinnan. Visserligen tror jag att det sedermera, om det visar sig att resultatet af dessa banor blir sådant, att de kunna draga de dryga kostnaderna och gifva skälig afkomst, kan komma i fråga att utsträcka stambanenätet längre norr ut i Norrland, men jag tror att det vore klokt att i närvarande ögonblick stanna vid att utföra hvad vi lofvat, då vi lofvat så mycket. Och hvad vi lofvat är att bygga en tvärbana från Sundsvall—Torpshammarbanan till Riksgränsen, och dessutom från Storvik en uppåtgående bana öfver Hybo, tvärbanan till mötes. Denna vår utfästelse skola vi inlösa, men derutöfver ser jag icke att på Riksdagen för närvarande kan ställas några anspråk. För min del ville jag gerna se, huru trafikförhållandena komma att ställa sig på en så hög breddgrad, i synnerhet vintertrafiken, ty derom har man ännu ganska ringa erfarenhet bland baningeniörer i allmänhet, och ännu mindre bland oss som icke äro ingeniörer. Af intresse skulle också vara att erfara, huruvida de norrländska jernvägarne skola komma att låta oss stå qvar på den siffra i afseende på jernvägarnes afkastning som vi nu rätteligen kunna beräkna, det vill säga omkring 3 procent, eller om de skola betydligt nedsätta afkastningen af statsbanorna i allmänhet. Om så blir, vore det nästan för stort ansvar att, utöfver hvad Kongl. Maj:t föreslår angående tvärbanan, påtaga oss att bygga stambanan längre än vi tillförene utfäst oss, och detta genom trakter, som icke ens de hvilka undersökt dem visat sig fullständigt känna till, och om hvilka männen från orten hafva så skiljaktiga meningar, och rörande hvilka vi andre sålunda ännu mindre kunna göra oss en fullt rigtig föreställning.

Jag hemställer om afslag å Utskottets hemställan och bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Häruti instämde Herr *Clairfelt*.

Herr Stråle: Jag tillåter mig att såsom utgångspunkt för mitt obetydliga anförande i denna fråga, låna tvenne i dag af Hans Excellens Herr Statsministern inom denna Kammare fälda yttranden. Herr Statsministern yttrade nemligen *dels* "att i en fråga sådan som denna vore det summan af de materiela intressena, som vore berättigad att i främsta rummet tagas i betraktande," *dels ock:* "att frågan icke allenast vore en norrländsk fråga." Således kan det ej anses obefogadt, om jag, då jag till fullo instämmer i dessa yttranden, anser att äfven de, som representera andra materiela intressen än de norrländska, hafva samma rättighet att yttra sig i denna fråga.

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

I bilagan N:o 5 a till Kongl. Maj:ts nådiga proposition om statsverkets tillstånd och behof finnes intaget ett yttrande till statsrådsprotokollet af Herr Statsrådet och Chefen för Civildepartementet, deruti Herr Departementschefen säger, bland annat: "De stora samfärdselintressen, som vid bestämmandet af jernvägarnes sträckning inom Norrland äro att tillgodose, bestå uti dels att sätta Jemtland och de öster och söder derom belägna landskap, hvilka komme att af jernvägen genomskäras, i förbindelse med Throndhjems alltid isfria hamn, dels att åstadkomma utsigt och möjlighet till enahanda förbindelse mellan rikets nordligaste län och Throndhjem, dels ock att tillgodose förbindelsen emellan de norrländska landskapen och rikets sydligare delar."

Jag kan dock ej dölja att efter min uppfattning Herr Civilministern bort vända om ordningen, så att förbindelsen emellan de norrländska landskapen och rikets sydligare delar sattes i främsta rummet. Huruvida Trondhjems alltid isfria hamn i denna fråga spelar en så vigtig roll, att den bör framdragas såsom en vid bestämmandet af banans sträckning vigtig omständighet, det lemnar jag derhän. Ty jag tror att trafikkostnaden emellan ofvanberörda landskap och Trondhjem skulle säkerligen blifva så stor, att man endast i nödfall komme att begagna sig af dess alltid isfria hamn vare sig för export eller import. Så länge Norrland är en del af Sverige, så länge skall nemligen, derom är jag öfvertygad, den lifliga förbindelsen, som hittills egt rum emellan Norrland och det öfriga Sverige fortfara, och derest en jernväg drages genom Norrland skall denna förbindelse blifva ännu lifligare. Jag tror derföre man med allt skäl vid bedömandet af föreliggande fråga kan sätta förbindelse med det öfriga Sverige i främsta rummet. Och till det öfriga Sverige ber jag att äfven få räkna den kommun, som jag och mina kamrater hafva den äran att här representera. Stockholm är Sverges största stad, är Sveriges hufvudstad och tillika dess största handelsstad, ty den lemnar ensam $^1/_5$ af hela rikets tullintrader. Stockholm är tillika Sveriges största fabriksstad. Enligt Kommerskollegii för år 1873 utgifna berättelse belöpte sig nemligen af det till 140 millioner uppgående värdet af inom riket tillverkade fabriksalster 30 millioner på Stockholm.

Man har i afseende å jernvägsanläggningen i Norrland mycket talat om dess export och konsumtion, och jag återkommer i detta hänseende ännu en gång till Trondhjems alltid isfria hamn. Det synes mig dock otänkbart, att den norrländska konsumtionen skall dragas öfver Trondhjem i stället för, såsom hittills, öfver södra och mellersta Sverige; och icke heller förefaller det mig tänkbart att exporten kan komma att gå öfver Trondhjem. Detta ligger i sakens natur, om man besinnar, att afståndet emellan Håssjö och Trondhjem är 33 mil. Ty icke kunna de norrländska skogseffekterna tåla vid en export af 33 mil per jernväg, så länge man under 6 månader af året kan för ändamålet använda de naturliga flottningslederna i de norrländska elfvarne. Och hvad konsumtionen beträffar, så är det uppenbart att spanmålen, som i detta afseende är den hufvudsakligaste artikeln under vanliga förhållan-

den skall tagas ifrån Stockholm, Gefle eller någon annan stad vid kusten och att endast undantagsvis denna eller dylika varor skola införas öfver Norge. Om denna förutsättning är rigtig — och man må icke förundra sig öfver om Stockholms stad och rikets sydligare delar hafva berättigade anspråk på att vid bedömandet af denna fråga afseende fästes jemväl vid deras fördelar — då är frågan för mig mycket enkel. Ty då blir endast frågan: huru skall denna bana i söder och norr dragas genom Norrland? Vid en blick på kartan synes det mig, att om man å ena sidan tager till utgångspunkt Hybo, en punkt som är ostridig, och å andra sidan Sollefteå, den nordligaste af de ifrågasatta punkterna, en jernväg mellan dessa punkter bör framdragas så kort och gen som terrängförhållandena medgifva. Ty endast derigenom får man den genaste, billigaste och bästa vägen. Jag vill derföre ej dölja att jag vid första påseendet ansåg Utskottets förslag att draga banan öfver Välje och Torpshammar till Håssjö hafva företräde framför Kongl. Maj:ts förslag, emedan banan enligt det förra skulle komma betydligt närmare kusten, utefter hvilken Norrlands ojemförligt talrikaste befolkning är boende och vid hvilken alla Norrlands städer, med undantag af Östersund äro belägna. Men då jag fann att Utskottet ifrån Håssjö vill göra en krok öfver Dusnäsviken till Östersund, hvarigenom väglängden emellan Sundsvall och Östersund, hvilken väglängd, om banan droges öfver Ånge, endast skulle utgöra 18 mil, skulle *förlängas* med 3 mil eller något mer, så fann jag att jag icke med min röst kunde medverka till ett sådant beslut, hvarigenom man skulle komma att göra en onödig krok. Jag vill nu ej tala om Trondhjems isfria hamn, men om jernvägen emellan Östersund och Trondhjem blir en verklighet, hvilket den naturligtvis snart blir, så är det klart att vi måste söka att på den genaste vägen förbinda Östersund med Östersjön och det södra Sverige, ty endast då få vi behålla exporten från Norrland. Således kan jag hvarken i afseende å tvärbanan eller den norra sträckningen godkänna Utskottets förslag. Man måste nemligen enligt min åsigt på en så gen och kort bana, som terrängförhållandena medgifva, förena Östersund med Stockholm.

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Jag vill nu ej längre upptaga Kammarens tid utan slutar, som jag börjat, med uttalandet af den åsigten, att jag anser mig berättigad att i en fråga, sådan som denna, framhålla hvad som efter min uppfattning skulle medföra den största fördelen för den kommun, jag har den äran representera. Och då Stockholms fördel otvifvelaktigt sammanfaller med den största delen af Norrlands samt jag dessutom har ett ökadt stöd för att bifalla Kongl. Maj:ts proposition i den omständigheten att enligt densamma den uppåtgående banans sträckning skulle tills vidare blifva oafgjord, hvarigenom önskligheten af vidare undersökningar i detta hänseende skulle blifva tillgodosedd, så förenar jag mig med de Herrar ledamöter, som yrkat bifall till Kongl. Maj:ts förslag.

Herr Axell: Herr Grefve och Talman! Mine Herrar! Då jag nu tar till ordet i denna fråga, som är af synnerlig vigt för

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

mina hembygder, men äfven af stor betydelse för landet i sin helhet, vill jag till en början afgifva den lugnande och som jag hoppas välkomna försäkran, att jag skall, så vidt på *mig* beror, förskona Kammaren från långa och tråkiga beräkningar om trafik-, folkmängds- och andra lokala förhållanden. Jag anser mig kunna göra detta så mycket hellre, som jag är fullt öfvertygad derom, att hvar och en opartisk ledamot af denna Kammare, hvad åsigt han än må hysa om de olika alternativens företräden i öfrigt, måste medgifva, att *i detta fall* Refsundslinien har försteget framför Håssjölinien. Jag stöder denna öfvertygelse dels på den bevisning, som de båda parterna i utdelade brochyrer hafva förebragt, dels på intrycket af de ord, som nyss uttalades från statsrådsbänken, dels ock slutligen derpå, att Stats-Utskottet sjelft, oaktadt det förordar Håssjölinien, icke ansett sig, såsom af betänkandet, sid. 8, synes, kunna bygga sitt förord på *denna* grund. Men då jag för närvarande afstår från en argumentation i detalj, hvarigenom uppenbart skulle blifva, att, *om* denna Kammare fäster vigt vid att statens banor bära sig och bära sig *väl*, Refsundslinien bör väljas, sker detta under förklarande deraf, att det skulle vara mig särdeles kärt, om mina vänner af motsidan, hvilka sysselsätta sig med detaljforskningar och detalj*uppgifter*, ville iakttaga nödig varsamhet i sina uttalanden. En sådan skulle tvifvelsutan äfven för deras egen sak vara mest nyttig samt för visso göra diskussionen både kortare och angenämare.

Jag tar mig således nu friheten att gå in på frågans *andra* synpunker och måste för den skull vedervåga ett försök till kritik af Stats-Utskottets utlåtande. Ehuru Utskottets förslag gäckar de förhoppningar, som tvenne af Sveriges provinser ansett sig berättigade hysa samt djupt och störande ingriper i stora förhållanden och vigtiga intressen, skall denna min granskning ske utan ringaste skymt af bitterhet, synnerligast som jag är förvissad derom att Utskottet handlat efter bästa öfvertygelse. Men äfven det bästa Utskott kan misstaga sig, synnerligast i en fråga, der käunedom om lokala förhållanden är af så bestämmande vigt. Jag anhåller å andra sidan att Utskottets ärade ledamöter af majoriteten ville i min granskning blott se ett ärligt bidrag till frågans utredning och derå för egen del fästa det afseende, som möjligen vederbör.

Af Utskottets beräkningar, jemförelser och motivering framgår tydligen, att Utskottet tagit för gifvet, att, ehvad den uppåtgående linien skulle utmynna vid Torpshammar eller Ånge, den norra stambanan nu måste fortsättas till Håssjö. Den bandel af 6 mil 1,800 fots längd och 3,718,000 kronors kostnad, som heter Gällösund—Håssjö och hvilken figurerar i Utskottets jemförande tablåer, finnes dock på intet vis i 1873 års beslut, hvilket vi i dag hafva att tolka. Detta beslut lyder nemligen: *en norra stambana från Storvik till Torpshammar eller annan lämplig punkt på tvärbanan samt en tvärbana från Torpshammar till riksgränsen, som afser att tillsammans med Sundsvall—Torpshammar-banan och en norsk jernväg förbinda Bottenhaf med Westerhaf.* Jag vill icke på

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

minsta vis klandra regeringen, som af välvilja mot öfre Norrland och undfallenhet för dess önskningar föreslog förra årets Riksdag att *utöfver* 1873 års beslut utsträcka norra stambanan norr om Ljungan antingen genom att bygga en särskild bandel från Gällö till Håssjö eller genom att slå en bugt på tvärbanan norrut öfver sistnämnda plats. Men hvad jag öppet vågar förklara, är att, huru god norrländing jag än anser mig vara, intet af dessa förslag skulle hafva vunnit min röst, liksom ock jag anser hvarje försök att sammankoppla en bana från öster till vester med en annan från söder till norr såsom misslyckadt. Ej heller gick det regeringens förslag bättre i Kamrarne. Knappt någon röst höjde sig för bandelen Gällö—Håssjö, och statsrådsprotokollet för i år visar äfven tydligen, att byggandet till Håssjö är en öfvergifven plan. Vederbörande departementschef betonar nemligen å ena sidan nödvändigheten af att åtskilja stam- och tvärbana — hvilket intetdera af fjorårets alternativ gjorde, samt å andra sidan möjligheten af att, om man skall anse sig tvungen öfvergifva Välje—Torpshammar-linien och således antaga Välje—Ånge-linien, finna en gen sträckning från Ånge till Sollefteå utan att behöfva göra kroken öfver Gällö. Det synes mig under sådana omständigheter uppenbart, att Stats-Utskottet gjort mindre rätt, då det jemfört *sin* linie öfver Håssjö med en annan, numera äfven af regeringen slopad och öfvergifven linie. Den jemförelse, Stats-Utskottet i sitt utlåtande *bort* göra, är således den mellan dess Håssjölinie och det af 1873 års Riksdag beslutade system, d. v. s. dels en tvärbana från Torpshammar till Refsund, dels en norra stambana, utmynnande antingen vid Torpshammar eller Ange. Utskottet skulle då hafva funnit, att Kongl. Maj:ts proposition medför en besparing af 1,589,000 kronor i förra fallet och 2,373,000 kronor i det senare. Utskottet skulle vidare funnit, att *om* och *när* Riksdagen framdeles önskar fortsätta norra stambanan norr om Ljunga elf, ingen eller föga afsevärd besparing vinnes genom att hafva sammankopplat tvenne banor, som enligt all matematisk lag böra skära hvarandra.

Detta om utlåtandets sjelfva grundval. Jag öfvergår nu till Utskottets detaljerade motivering. På sidan 7 säger Utskottet: "I Kongl. Maj:ts förslag är således endast fråga om den s. k. *tvärbanan;* hvaremot, om detsamma bifölles, afgörandet af den norra stambanans sträckning skulle uppskjutas". Mot styckets slut läses vidare: "det skulle illa stå tillsammans att låta tills vidare bero med beslut och åtgärder, afsedda att gynna den allra största delen af Norrlands befolkning". Man skulle af detta ord *åtgärder* kunna tro, att norra stambanans byggande blefve på något sätt försenadt genom Kongl. Maj:ts proposition eller påskyndats genom Utskottets förslag. Detta är dock på intet vis fallet. Vare sig vi *nu* afgöra den stridiga sträckningen mellan Hybo och Ljungan eller invänta utgången af anbefalda undersökningar, så blir norra stambanan lika tidigt och sent färdigbyggd. Jernvägsbyggnadsstyrelsen har ju officielt förklarat, att med byg-

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

gandet å denna stridiga sträckning *kan* och *bör* anstå till 1877. Det måste förefalla hvar och en utom Utskottet stående mäkta besynnerligt, att detsamma sett sig nödsakadt tillgripa dylika ohållbara skäl.

På samma sida talar Utskottet om "*det vigtiga målet: det norr om tvärbanans af Kongl. Maj:t föreslagna rigtning belägna Norrlands förbindelse med det öfriga Sverige äfven under tider, då sjöfarten upphört*". På sidan 8 erinras vi om "*de lättade kommunikationer, som banans dragande öfver Håssjö medför för hela det öfriga Norrland*", och slutligen säges det i klämmen, att Håssjölinien medför "*de största fördelarne för flertalet af Norrlands befolkning*". Sammanställer man dessa trenne uttalanden, finner man, att Utskottet haft någon dunkel föreställning derom, att genom banans dragande öfver Håssjö de nordliga norrländska provinserna skulle hafva den ringaste större fördel än om densamma stannar vid Håssjö. Så är dock icke ingalunda förhållandet. Till Håssjö har öfre Norrland 5 landsvägsmil längre än till Sundsvall och från Håssjö söderut 1,7 jernvägsmil längre än från Sundsvall. Hvad vill då Utskottets tal om "*lättade kommunikationer, som banans dragande öfver Håssjö medför för hela det öfriga Norrland*" säga? Ja, talet är liksom mycket annat i Utskottets betänkande ett dunkelt tal. Det nordliga Norrland har *ingen* fördel af att norra stambanan ryckes upp till Håssjö och till och med en ganska *oebtydlig*, om den utsträckes till Sollefteå. Jag ser en tydlig förvåning afspegla sig i det anlete, som tillhör en ärad vän i min närhet, bofast i öfre Norrland, men hans förvåning torde lägga sig, då jag för honom påpekar, att från t. ex. Skellefteå till Sundsvall är blott omkring 2 1/2 mil längre väg än till Sollefteå, men deremot 9 mil kortare jernväg söderut. När norra stambanan skall fortsättas norr om Ljungan, bör den på en gång utsträckas till höjden på Örnsköldsvik för att bereda Vester- och Norrbotten verkligt gagn. Håssjölinien har för öfre Norrland ingen annan betydelse än den att vara en handpenning på vidare fortsättning, men en sådan handpenning, som dels kostar ett par millioner, dels skadar tvenne andra norrländska provinsers intressen, synes mig vara allt för dyr. Tvifvelsutan är den ock obehöflig.

Sedan Stats-Utskottet på sidan 8, andra stycket, med lätt hand skjutit undan frågan om de olika alternativens sannolika trafik, påvisar Utskottet, hurusom det är en hufvudsak att statsbanorna förläggas så, att de föranleda anslutning af *bibanor*. I nästa stycke reduceras dock Håssjöliniens framtida bibanor till en enda *bibana*, nemligen "från Håssjö till närmaste punkt vid Ångermanelfven eller Sollefteå". Jag vågar nu framställa en vördsam förfrågan till Utskottet: tror verkligen det ärade Utskottet sjelft att en sådan privatbana någonsin blir anlagd? Kan Utskottet verkligen tänka sig, att det öfre Norrland skulle beröfva sig sjelft möjligheten af att erhålla en statsbana genom att afklippa norrländska systemet medelst en bibana från Håssjö till Sollefteå? Om så är, hvilket jag dock neppeligen kan antaga, ber jag få försäkra Utskottet, att det grundligen sig misstagit.

Det sista och sannolikt mest talande af Utskottets skäl är det, att "*genom antagande af detta alternativ* (Håssjölinien) *ett slutligt afgörande vinnes i afseende å såväl stambanan som tvärbanan, samt fortsatta jernvägsstrider för erhållande af nya stambanedelar härigenom för den närmare framtiden undvikas.* Emellertid hvarken *kan* eller *vill* jag, som sjelf är norrländing, dela Utskottets uppfattning. Jag hoppas nemligen, å ena sidan, att afgörandet af den stridiga sträckningen mellan Hybo och Ljungan skall vid nästa Riksdag aflöpa utan några egentliga strider, men å andra sidan är jag ock lifligt öfvertygad derom, att Norrlands rop på nya stambanedelar, på likställighet med öfriga delar af vårt fädernesland icke skola tystna förrän norra stambanan hunnit upp till Haparanda.

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Då de fyra motiv, hvarpå Utskottet byggt sitt föreliggande förslag, synas mig ur alla synpunkter ohållbara, får jag vördsamt yrka bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr Norén: Då jag nu uppträder för att i denna icke allenast för Norrland utan för hela Sverige högst vigtiga fråga yttra min mening, ber jag först få erinra Kammaren, att jag, såsom boende i sydligare delen af riket, ej har något som helst eget intresse af, i hvilken rigtning ifrågavarande bana kommer att byggas, utan är det endast ur rent fosterländskt intresse jag känner mig manad att yttra några ord, och dervid såsom min öfvertygelse uttala, att den af Utskottet tillstyrkta rigtningen är den af alla minst lämpliga. Denna min åsigt har jag icke hemtat ur den stora mängd broschyrer och afhandlingar, som i denna fråga blifvit af de särskilda liniernas förfäktare oss tillstälda och i hvilka författarne blott sökt att hvar på sitt sätt blanda bort korten och göra frågan än ytterligare invecklad och oklar, utan af den erfarenhet, jag sjelf förvärfvat derigenom att jag under 20 års tid vistats i samt företagit flera resor genom de trakter, som, enligt båda föreslagen, banorna skola genomlöpa. Det i Kongl. Maj:ts proposition till 1875 års Riksdag föreslagna alternativet "Ånge—Gällö—Näskott" eller det med "antingen" betecknade, var enligt min åsigt, med den lokalkännedom jag tror mig hafva, det i alla afseenden bäst valda, hvadan jag ock obetingadt ansåg mig i min ringa mån böra understödja detsamma. Denna min åsigt har sedermera blifvit ytterligare stadgad efter granskning af de handlingar och uppgifter, som i riklig mängd stått mig till buds. Att det af mig förordade alternativ för den s. k. tvärbanans sträckning eger stort företräde framför Håssjölinien, kan man klart inse af de uppgifter, jernvägsstyrelsen framlagt och hvilka jag ej här torde behöfva vidröra, enär de äro för oss alla tillgängliga och kända. Jag vill blott dertill lägga, att vestra linien genomgår efter Norrlands förhållanden temligen tätt befolkade trakter, såsom Torps, Borgsjö, Bräcke, Refsunds, Sundsjö, Lockne och Brunflo socknar, till hvilka ock sluta sig flera från sidan kommande vägar, såsom vid Ånge från Hogdal, Rätans och Hafverö socknar, vid Sandsjö från Stugun och Ragunda, samt

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

vid Lockne från Berg, Mysjö, Oviken, Hackås och Näs. Äfven beröres denna linie af Refsundssjöns stora vattenområde, som står i förbindelse med Bodsjö sockens stora skogstrakter.

De skogsområden, som finnas omkring nämnda sjö och i förbindelse dermed stående vattenområden, äro i det närmaste oafverkade, och detta emedan flottlederna från ifrågavarande sjö icke förr än på senare åren blifvit upprensade och oaktadt denna upprensning, ännu äro så dåliga, att 2 à 3 år åtgå innan verket hinner ned till hafvet. Om denna bana kommer till stånd, skulle den följaktligen efter mitt förmenande, i samma mån den till en eller annan del blefve färdigbyggd, genast erhålla en ganska betydlig trafik, hvilket icke torde kunna blifva förhållandet med Håssjölinien, ty der måste trafiken så att säga upparbetas eller tvingas in i nytt spår. Mellan Holms socken i Vesternorrland och Stugun i Jemtland, en sträcka af omkring nio mils längd, finnes icke en enda väg, som skulle tillstöta banan, och denna trakt är jemväl ytterst glest befolkad. Från Stugun till Östersund skulle på en sträcka af cirka 5 mil icke heller några vägar tillstöta. Jag anser derför, att hela sträckan ända från Östersund till Torpshammar måste till hela sin längd färdigbyggas, innan någon nämnvärd trafik derå kan uppstå eller komma i fråga, ehuru dess längd skulle uppgå till 16 mil. Äfven torde förtjena att tagas i betraktande, det hela trakten mellan Stugun och Holms socknar enligt mitt förmenande icke är mäktig af någon synnerlig kultur eller utveckling, hvad jordbruket beträffar, enär den till största delen består af mossar, myrar och skogshedar.

Frågan om det ena alternativets företräde framför det andra i strategiskt hänseende skall jag icke beröra och icke heller skall jag besvära Kammaren med några sifferuppgifter vare sig i ena eller andra afseendet, enär uppgifter öfver hvarje alternativs såväl kostnad som längd och lutningsförhållanden äro för hvar och en af oss tillgängliga. För oss alla bör det väl emellertid vara klart, att det vestra alternativet har så stora och så många företräden såväl hvad angår trafiken som i öfrigt, att det obetingadt bör antagas; och för min del är jag, såsom jag redan förut yttrat, lifligt och fullkomligt öfvertygad, att denna af Kongl. Maj:t och jernvägsstyrelsen förordade sträckning är den mest lämpliga, hvadan jag yrkar afslag å Utskottets betänkande i denna punkt och bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr Treffenberg: Herr Talman, mine herrar! Jag har icke tillförene haft för sed att besvära Kammaren med skriftliga anföranden. Då jag nu gör en afvikelse härifrån genom att för en del af mitt anförande begagna mig af den skriftliga framställningsformen, har denna afvikelse sin grund uti mitt bemödande och min skyldighet att lägga band *på* samt noga afväga uttrycken *för* de smärtsamma känslor, som hos mig framkallats af regeringens åtgärd att vid denna riksdag föreslå fastställandet af endast *sträckningen för tvärbanan* och att i sådant afseende förorda den så kallade "Refsundslinien", utan att i sammanhang dermed

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

bereda Riksdagen tillfälle att jemväl besluta om sträckningen för sjelfva stambanan i dess fortsättning från Hybo till tvärbanan. Såsom nemligen under diskussionen i ärendet vid förra riksdagen af flere talare framhölls, och jemväl Stats-Utskottet i sitt utlåtande antydt, stå dessa begge frågor i så oskiljaktigt sammanhang med hvarandra, att sträckningen af tvärbanan icke kan fastställas, utan att beslutet härom i sjelfva verket måste komma att utöfva ett afgörande inflytande på den blifvande rigtningen af norra stambanan. Refsunds-tvärbanan måste nemligen ovilkorligen framkalla stambanelinien Hybo—Välje—Ånge, likasom å andra sidan, om tvärbanan utlägges från Torpshammar öfver Håsjö till Näskott, en sådan kombination oundgängligen kräfver stambanans fortsättning från Hybo öfver Välje till Torpshammar. Regeringens förfarande förefaller så mycket mer anmärkningsvärdt, då man erinrar sig att, *om* Riksdagen ansett beslutet om tvärbanans sträckning böra fattas oberoende af frågan om stambanan, Riksdagen redan i fjor kunnat gifva uttryck åt en sådan åsigt genom att bifalla vare sig Herr C. Ekmans i första Kammaren eller Herr J. Rundbäcks i denna Kammare afgifvna reservationer, hvilka begge gingo ut på tvärbanefrågans skiljande från stambanefrågan, ehuru i olika rigtning, då Herr Ekman förordade tvärbanans utläggning öfver Håssjö, men Herr Rundbäck yrkade på Refsundslinien. Förvåningen öfver regeringens förfarande stegras, då man af det den nådiga propositionen bilagda statsrådsprotokollet inhemtar anledningen till regeringens underlåtenhet att nu afgifva förslag om norra stambanans sträckning. Detta härleder sig nemligen derifrån att, sedan verkstälda undersökningar gifvit vid handen, att någon jernvägslinie, som vore på en gång fullt tjenlig och mer gen än någon af de ifrågasatta, väl icke kunnat tillvägabringas från Hybo i rigtning vester om Stödesjön till Ångermanelfven vid Sollefteå eller Björkå; men att deremot ifrån Ånge eller någon i närheten deraf belägen nordligare punkt kunde utletas en tjenlig och god linie till Håssjö, så hade Herr departementschefen ansett sig böra hemställa om definitiv undersökning af denna linie för norra stambanans fortsättning norrut från Ånge, och först sedan resultatet af denna undersökning blefve kändt, och efter ytterligare utredning af frågan, vore tiden inne att inhemta Riksdagens yttrande rörande norra stambanans fortsättning. Det af Herr Departementschefen sålunda anförda skäl för uppskof med stambanans fortsättning finner jag icke hållbart, då man nemligen erinrar sig innehållet af Riksdagens år 1873 fattade beslut i jernvägsfrågan. Enligt detta beslut skulle *dels* en tvärbana byggas och *dels* norra stambanan utsträckas *till* denna tvärbana. Då nu regeringen bestämt sig för Refsundslinien, såsom tvärbana, så hade regeringen endast att tillse, huruvida hinder fans för stambanans utsträckning till denna tvärbana. Att all nödig utredning i detta hänseende redan förefinnes, är kändt och inhemtas af statsrådsprotokollet. Endast tvenne alternativ kunde härvid ifrågakomma, det ena till Ånge och det andra till Torpshammar; och det är således endast genom att gå utöfver det af Riks-

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

dagen redan beslutade program för jernvägsbyggandet i Norrland, hvilket ty värr icke afsåg stambanans fortsättning *norr om eller på andra sidan* tvärbanan, det är, säger jag, endast genom att gå utöfver detta program, som Herr Departementchefen kunnat finna ett hinder att redan nu inhemta Riksdagens yttrande rörande norra stambanans sträckning. Genom de begge frågornas särskiljande har regeringen, om också icke helt och hållet beröfvat Riksdagen dess valfrihet, dock i alla händelser lagt en betydande öfvervigt i vågskålen till förmån för det vestra alternativets anhängare och till men för alla dem, som i likhet med mig anse det allmännas och Norrlands fördel bäst befrämjas genom det östra systemet.

Såsom herrarne hört, hafva alla talare, som hittills yttra sig, uppträdt mot Utskottets förslag, och jag är nu den förste, som efter bästa förmåga skall söka taga Utskottet i försvar. Innan jag börjar detta försök, ber jag att få fästa Kammarens uppmärksamhet på några förhållanden, som böra göra det antagligt för Kammaren, att jag verkligen kan se denna fråga opartiskt och att derföre min åsigt möjligen kan förtjena något afseende.

Jag vill till en början be herrarne betrakta den triangel, som finnes utmärkt på kartan der borta på väggen. Såsom man finner, sträcker sig denna triangels spets mot söder till Hybo i Helsingland, dess nordöstra spets når Björkå i Ångermanland, och dess nordvestra hörn är vid Näskott i Jemtland. Nu äro förhållandena i Norrland — derom tror jag att vi alla äro ense — af den beskaffenhet, att Norrlands intressen i sjelfva verket icke kunna fullt tillgodoses med mindre än att Norrland får *två* uppåtgående stambanor. Jag har grundad anledning att antaga, att den punkt, der dessa båda banor borde förgrena sig, hade bort väljas något sydligare än Hybo, samt att från den punkten den ena banan borde gå mera östligt utefter kusten mot Björkå och den andra mera vestligt öfver Östersund mot Näskott och vidare mot Norge. Likaså borde basen i den jernvägstriangel, som skulle uppstå genom sammanbindningen af Björkå och Östersund eller Näskott, medelst en tvärbana — så vidt tekniska svårigheter icke lade hinder i vägen — dragas i så rak rigtning som möjligt. Detta skulle, såsom herrarne behagade finna, blifva ett jernvägssystem, som vore fullt tillfredsställande för Norrland. Det är nemligen lätt att inse, att på detta sätt skulle dels förbindelsen mellan södra och mellersta Sverige med Jemtland och Norge å ena sidan samt med öfre Norrland å andra sidan, dels ock samfärdseln emellan öfre Norrland och Norge samt Vesterhafvet blifva särdeles lätt och beqväm. Men, mine herrar, det var redan en oändlig lycka för Norrland, att 1873 års Riksdags beslut om byggande af blott *en enda* stambana genom Norrland, kom till stånd; sedan dess har hvarje tanke på att få denna fördel *in duplo* måst öfvergifvas. Vid sådant förhållande är det gifvet, att man måste söka ställa så, att denna enda stambana i Norrland utlägges i sådan rigtning, att derigenom, så vidt möjligt, allas intressen blifva förmedlade. Men just den omständigheten, att den norrländska stambanan måste blifva en *förmedlingsbana*, gör, att jag icke kan

lika passioneradt kämpa för densamma, som jag skulle göra, om det t. ex. vore fråga om en kustbana tillsammans med en vestbana. Vidare ber jag herrarne märka, att jag är landshöfding i Vesternorrland, hvilket län innefattar både Medelpad och Ångermanland, och att båda dessa provinser väl ligga mig lika mycket om hjertat. Jag skulle möjligen kunna misstänkas för någon partiskhet i detta afseende, derföre att jag bor i Hernösand; men jag beder att härvid få erinra, att, i fall Hernösand skall få någon förbindelse med stambanan, om denna utlägges öfver Håssjö, så kan en sådan förbindelse komma till stånd endast under förutsättning, att stambanan, kommer att vidare utdragas till Sollefteå. Under denna förutsättning tviflar jag icke på, att Hernösand i framtiden kan få en jernvägsförbindelse vesterut med stambanan; och jag har ytterligare anledning till en sådan förmodan i den omständigheten att, efter hvad kändt är, Hernösands stad jemte åtskilliga för saken intresserade enskilda personer under loppet af sistlidna år bekostat undersökning för en bana, som skulle sträcka sig från Hernösand i ofvannämnda rigtning. Men detta är en sträcka på 8 à 9 mil; och det är dessutom långt till dess man kunde få stambanan byggd till Håssjö, och ännu längre innan den kunde komma att från Håssjö fortsättas vidare till Sollefteå, så att mitt personliga intresse, ur den synpunkten sedt, är en försvinnande obetydlighet. Möjligt är dessutom, att Hernösands stad och omkringliggande ort framdeles komma att förändra åsigter och finna dess intresse eller omständigheterna fordra, att man, i stället för att söka sin förbindelse vesterut med Norge, hellre bör söka komma i förening med Sundsvall, dit afståndet från Hernösand utgör endast omkring 5 mil, för att derigenom få beqvämare samfärdsel med de södra orterna.

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Detta allt har jag antydt för att söka öfvertyga eder, mine herrar, derom, att jag verkligen kan yttra mig opartiskt i frågan. Och jag begagnar nu detta stadium af mitt anförande för att berigtiga en missuppfattning af ett enskildt yttrande i denna fråga, som man lärer lagt i min mun. Jag skulle nemligen till någon hafva yttrat, *att derest jag icke vore landshöfding i Vesternorrland, så skulle jag hafva velat understödja Refsundslinien.* Ett sådant yttrande har jag aldrig fält och har aldrig kunnat fälla. Den som utspridt sådant har, såsom sagdt, uppenbart missförstått mina ord. Hvad jag sagt är, att jag såsom landshöfding i Vesternorrland aldrig kunde vara i tveksamhet om att jag borde tillstyrka bifall till Håssjölinien. Och andemeningen i detta yttrande är helt olika den tydning man gifvit mina ord.

Beträffande nu sjelfva hufvudfrågan, så ber jag få gifva till känna, att jag i densamma intager alldeles samma ståndpunkt som i fjor; och detta af det enkla skäl, att utredningen af frågan för närvarande befinner sig i hufvudsakligen samma skick som då. De anmärkningar, som då från många håll och jemväl från Stats-Utskottet framställdes mot Kongl. Maj:ts förslag, och åt hvilka anmärkningar denna Kammare särskildt gaf eftertryck genom sitt beslut i frågan, gälde i främsta rummet, att nödig ut-

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

redning saknades icke blott i tekniskt, utan framför allt i ekonomiskt hänseende, och särskildt beträffande den trafik som å de ifrågasatta alternativa bansträckningarne vore att påräkna. Den ena delen af denna brist har regeringen sökt afhjelpa genom att den låtit verkställa tekniska undersökningar. Men derutöfver har, så vidt jag vet, ingenting blifvit åtgjordt för frågans utredning ur andra synpunkter. Och hvad i öfrigt beträffar de tekniska undersökningarne, så hafva de företrädesvis afsett att få utredd en fråga, som alls icke *nu* föreligger till afgörande och hvilken ej heller af Riksdagen blifvit föranledd, nemligen frågan huru vida man kunde finna en gen, direkt linie för norra stambanans utsträckning från Hoby till Sollefteå eller Björkå. Att denna undersökning kan hafva varit af intresse för framtiden, vill jag ingalunda förneka, men, mine herrar, den saknar hvarje praktisk betydelse för stunden, då, såsom jag förut nämnt, Riksdagen ju aldrig beslutit, att stambanan skall fortsättas norrut på andra sidan tvärbanan, och meningen ju icke är att tvärbanan skall läggas vid Sollefteå eller Björkå.

Detta förhållande, eller att frågan i verkligheten befinner sig i samma outredda skick som i fjor, gör att jag, med iakttagande af full konseqvens, kan och måste intaga samma ståndpunkt nu som då. Och de bland eder, mine herrar, hvilka erinra sig hvad jag då yttrade i frågan, behagade jemväl påminna sig, hurusom jag förklarade att, om jag vore tvungen att redan då välja emellan ett af de tvenne alternativ, Kongl. Maj:t framlagt, jag ovilkorligen skulle rösta för det östra, hufvudsakligen på den grund, att detta var det enda, som innefattade en underpant derpå, att Riksdagen komme att fortsätta med stambanebyggnaderna i Norrland. Detta var mitt hufvudskäl då, och det kommer jemväl nu att blifva bestämmande för mitt votum i frågan.

Det är naturligt, att, när man har att välja mellan flera olika jernvägsalternativ, man först och främst måste göra sig reda för alla de skilda synpunkter, dessa alternativ kunna förete, och jemföra deras värden med hvarandra. Befinnes det då, efter det man summerat ihop hvar för sig allt hvad som talar för det ena och allt det som talar för det andra alternativet, att begge äro ungefär likstälda med hvarandra, så är det gifvet, att man stannar i valet och qvalet. Men, mine herrar, så är icke förhållandet nu! Det skäl som här är afgörande — och det innefattar för mig den högsta synpunkt, hvarur man bör se saken — är sannolikheten, ja vissheten derom, att, i händelse Håssjölinien beslutas, stambanebyggnaden kommer att utsträckas äfven till landets nordligare delar. Ty, mine herrar, det vill jag villigt medgifva, att om ej en sådan tanke afsåges med Håssjölinien, så kunde den svårligen försvaras. I detta afseende har jag förut enskildt förklarat och vill nu offentligen göra det, att om meningen endast vore att bygga en tvärbana mellan Sundsvall och Trondhjem, då borde man, enligt min tanke, aldrig kunna tveka om att förlägga den i rigtning mot Refsund. Säga hvad man vill — och detta har äfven af flere föregående talare, bland andra, Herr Bergström

framhållits — aldrig har man säkrare garanti för att en bana förlägges på rätt ställe, än om dess rigtning utstakas af de respektive orternas intressen, uttryckta uti de uppoffringar, man vill göra för banan. Således om det endast vore fråga om en tvärbana mellan Sundsvall och Trondhjem, så skulle jag yrka bifall till regeringens förslag. Men, mine herrar, detta är, såsom jag redan tillkännagifvit, icke den högsta synpunkten, hvarur jag betraktar frågan. Den högsta synpunkten har jag redan angifvit och frågan blir då, huruvida jag är berättigad att anse nämnda synpunkt såsom den vigtigaste. Till stöd för denna åsigt torde jag få påminna herrarne om några norrländska förhållanden och jag skall tillika härvid tillåta mig att meddela några sifferuppgifter, som icke äro tagna ur luften och som skola kunna bibringa herrarne ett begrepp om, huruvida det kan vara skäl att medelst jernvägar ytterligare befrämja Norrlands utveckling i ekonomiskt afseende eller icke. Enligt de på tulljournalerna grundade uppgifterna om den norrländska trävaruexporten för 1874 har denna uppgått till omkring 76,000,000 kubikfot, hvadan, om vi sätta ett pris af 70 öre på hvarje kubikfot trä, värdet af trävaruexporten under nämnda år blir 53,500,000 kronor. Om härtill lägges värdet af det utskeppade jernet och af den Gefle tillkommande vinsten af der utskeppadt gods samt värdet af egna trävaror, samt af några tusen tunnor tjära, så uppgår värdet af Norrlands hela export för år 1874 till omkring 60,000,000 kronor. Värdet af 1873 års export för hela riket utgjorde i rundt tal 222,000,000 kronor och herrarne finna således att Norrland ensamt kan anses hafva bidragit med omkring fjerdedelen af rikets hela export. Vidare skall jag bjuda herrarne på en kort skildring af Norrlands utsigter för framtiden sådana dessa uppställas i en öfversigt af Norrlands äldre och nuvarande tillstånd, benämnd "Norrland 1571—1870". Skildringen lyder så här: "Det begynner blifva allt mer och mer klart, att Norrland är ett af naturen rikt begåfvadt land och att Sveriges rike här eger en förrådskammare, om hvars ymnighet vi ännu knappt kunna göra oss en rigtig föreställning, och det är likaledes, lätt att ådagalägga, det Norrland under de sista femtio åren med större snabbhet än det öfriga Sverige ökat sin folkmängd, sin produktion och sin konsumtion. Norrland har i öfverflöd skogar, strömmar och jern, Norrland har rika och vidsträckta betesmarker och lofvar sig till och med stigande skördar af ett förbättradt jordbruk; det vill förädla sina egna trävirkesprodukter och beräknar med säkerhet en lönande bruksrörelse, då en gång Dalarnes malmer kunna med större fördel förädlas vid Helsinglands och Ångermanlands elfvar med affallet af lappmarkernas skogsprodukter, huru mycket mer då när Gellivaras jernberg en gång kunna öppnas för verldsmarknaden. Men för allt detta kräfver Norrland vägar, vägar, vägar, framför allt af jern, och i detta begär efter tidsenliga kommunikationer koncentrera sig derföre helt naturligt alla dess intressen. Jernväg till mellersta Sveriges bergslager, jernväg till Norges isfria hamnar och jernväg ned från Lappmarkens malmfält — med mindre kan Norrland icke blifva

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

hvad det bör vara". Mine herrar, författaren till denna uppsats är vår nuvarande finansminister, det är en *verklig* finansminister, som på detta sätt karakteriserar Norrland, hvilket likväl en gång under förra riksdagen beteknades såsom de "svenska finansernas graf", men det var icke af en verklig utan af en apokryfisk finansminister. Kan man emellertid efter sådana upplysningar tveka huruvida man bör bygga jernvägar i Norrland? Utom de skäl, som vid förra riksdagen af mig angåfvos och af hvilka jag nyss framhållit det förnämsta till stöd för den åsigten, att Håssjö-alternativet borde väljas, ber jag här få anmärka, att inbyggarne i Norrbotten, Vesterbotten och Ångermanland lika mycket äro intresserade för en beqväm förbindelse med Vesterhafvet som med de sydligare orterna af Sverige. I det hänseendet finna herrarne sjelfva huru det skulle komma att ställa sig, i händelse den norrländska stambanan får den rigtning, som blir en ovilkorlig följd af Kongl. Maj:ts nu framlagda förslag om tvärbanan. Då skulle man, för att komma till Norge, först nödgas fara ned till Ånge och derifrån till Östersund. Ännu mera omväg blir det i händelse stambanan skulle komma att dragas från Hybo till Torpshammar och vidare till Håssjö. I så fall får man först fara ner till Torpshammar och således göra en ännu större krok.

Vidare nämnde jag under förra riksdagen att jag intresserade mig för Håssjölinien äfven derför, att denna linie efter min åsigt i högre grad än det vestliga alternativet skulle bidraga till utvecklingen af Norrlands enskilda jernvägsnät. Såsom i detta afseende betecknande må jag anföra, att under förra sommaren definitiv undersökning egde rum rörande en linie Nyland—Sollefteå. Det är alldeles gifvet att denna jernväg skulle medelst den privata företagsamheten komma till stånd, i fall man kunde påräkna att få stambanan uppdragen till Håssjö, och vidare till Sollefteå, enär härigenom för orterna kring nedra Ångermanelfven skulle uppkomma den beqvämaste förbindelse med Norge och Vesterhafvet.

Slutligen har jag några ord att tillägga i anledning af det yttrande, hvarmed Herr Statsministern öppnade debatten. Såvidt jag rätt förstod Herr Statsministerns yttrande, så var det hans mening, att representationen knappast längre skulle hafva fria händer i fråga om valet af sträckningen för tvärbanan, enär Riksdagen hade så godt som gifvit Norge på hand, att tvärbanan skulle byggas i den genaste rigtning, och Riksdagen således svårligen kunde undgå att infria sitt löfte. Ja, vore förhållandet sådant, så vet jag knappast hvartill det skulle tjena att vidare resonnera om saken, ty jag förmodar att representationen vill akta tro och lofven fullt ut lika mycket som regeringen. Men jag för min del har icke fattat ställningen så, utan jag tror att i detta fall representationen har fullt fria händer.

Herr Statsministern nämnde att man med afseende å den af honom angifna internationela förpligtelsen icke borde afvika från den genaste sträckningen med mindre än att en sådan afvikelse betingades af billigare kostnad, bättre terrängförhållanden och

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

större trafik, i hvilka alla hänseenden likväl Refsundslinien gåfve det gynsammaste resultat. Ja, det är sant, räknar man kostnaden för tvärbanan *i och för sig*, så blir den linie Kongl. Maj:t föreslagit billigare, än om man tänker sig tvärbanan lagd öfver Håssjö och så vidare, men den, som egnar någon uppmärksamhet åt de gjorda kostnadsberäkningarne, skall lätt finna, att saken ställer sig helt olika, om man sammanlägger kostnaden för stambanan och tvärbanan efter det ena eller andra alternativet.

Hvad åter terrängförhållandena beträffar, så får jag säga att, med afseende å hvad genom de på *enskild* bekostnad verkstälda kontrollundersökningar blifvit utrönt i fråga om det sätt, hvarpå *staten* låtit verkställa sina undersökningar i en så vigtig fråga som denna, jag för min del icke i de hittills å ena och andra sidan framlagda uppgifter har den ringaste fasta grund för afgörande för mig sjelf, hvilkendera rigtningen som erbjuder de största fördelarne i afseende å terrängförhållandena.

Vidkommande ändtligen trafiken, så förefaller det mig besynnerligt, att Herr Statsministern kunnat afgifva ett omdöme i detta hänseende öfver tvärbanan, då det är kändt, att full utredning i detta fall saknas, och Utskottet sjelft till och med säger, att de "å ena och andra sidan uppgjorda beräkningar öfver det ena eller det andra alternativets större eller mindre trafikförmåga torde vara ganska vanskliga att tillförlitligt bedöma". Herr Statsministerns yttrande att man borde laga så, att icke tvärbanan blir en kräfta för landet, torde få anses besvarad genom den erinran jag nyss gjorde.

Vidare nämnde Herr Statsministern, att det låge i Norrlands intresse att stambanan och tvärbanan, långt ifrån att följas åt, snarare så fort som möjligt skildes från hvarandra. Ja, det är möjligt att så är, men så resonnerade Kongl. Maj:t åtminstone icke 1874, då regeringen tvärt om framhöll såsom en vinst, om dessa banor kunde följas åt så länge som möjligt. Huruvida Kongl. Maj:t 1874 eller 1876 har rätt i denna fråga, lemnar jag derhän.

Herr Statsministern antydde vidare, att de af regeringen anbefalda undersökningarne hade sitt stöd i representationens beslut vid förra riksdagen. Jag ber att få anmärka, att äfven i detta fall Herr Statsministern gjort sig skyldig till åtminstone ett oegentligt uttryck, ty mig veterligt har *denna Kammare* icke begärt någon som helst undersökning af stambanans fortsättning norr om tvärbanan. Och när regeringen ansåg tvärbanan böra utläggas utefter Refsundslinien, saknade regeringen skäl att anbefalla undersökningar för stambanans fortsättning norr om tvärbanan.

Vidare har Herr Statsministern ansett underligt, att Utskottet vågat lösa hela denna fråga på egen hand, frågan icke blott om tvärbanans utläggning, utan äfven om rigtningen af stambanan, och Herr förre Civilministern gaf ytterligare eftertryck åt denna åsigt genom att rent ut förklara, att Utskottets förfarande var "oerhördt" inom svenska Riksdagen. Ja det är möjligt, men

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

det beror på värdet af Kongl. Maj:ts åsigt 1875, jemförd med den som uttalats ett år derefter; ty i detta fall har Stats-Utskottet stält sig på regeringens basis af år 1875.

Ändtligen har Herr Statsministern slutat med att uttrycka en åsigt om staten, som jag icke kan biträda, då han nemligen antydde summan af alla enskilda intressen vara identisk med statsintresset. Jag kan icke så uppfatta saken. Jag tror att öfver alla dessa enskilda intressen står ett högre, som förmedlar dem alla, och att detta i hvarje fråga just utgör statens intresse. Denna undersökning saknar dock för stunden all praktisk betydelse, emedan i det outredda skick, denna fråga blifvit till Riksdagen öfverlemnad, det vore en vansklig sak att uppleta och hopsummera alla de enskilda intressen, som äro sammanbundna med frågans lösning.

Jag inskränker mig för det närvarande till hvad jag nu yttrat och anhåller om bifall till Utskottets förslag.

Herr Bågenholm: Då jag aldrig varit i Norrland, är det icke på grund af lokalkännedom, som jag vågar uppträda i denna fråga. Hade jag funnit Norrlands representanter eniga om den sträckning, som i fråga varande bana borde hafva, så hade jag naturligtvis vida mera lyssnat till de åsigter, som derifrån hafva utgått; men med de olika tankar och de ålika åsigter, som från detta håll gjort sig gällande, har det varit en nödvändighet äfven för mig, ehuru söder ut boende, att söka göra för mig klart den rigtning, för hvilken jag för min ringa del anser mig böra gifva min röst, när frågan kommer till afgörande.

Det kan icke annat än på det lifligaste glädja mig likasom en och hvar af Kammarens ledamöter, att vi nu kommit derhän, att jernvägsbyggande i Norrland kan företagas, det vill säga att vi nu fullbordat det stora jernvägsnätet i landets öfriga delar, så att vi kunna uteslutande rigta vår uppmärksamhet åt Norrlands behof i detta fall.

Detta stora behof, som af den siste talaren så väl framhölls, vinner genklang hos alla. Med den storartade areal af något öfver 19,000,000 tunnland beväxt skogsmark, som Norrland eger, är det klart, att deraf kan komma en afkomst, som, då genom förbättrade kommunikationer industrien kan lifvas och allting tillvaratagas, skall medföra icke blott ortens fördel, utan äfven en nationalvinst i egentlig mening. Lägger jag härtill den rika malmtillgången och den vidsträckta areal af mossar och myrar, hvilka gifva förhoppning att med förbättrade kommunikationer kunna förvandlas till åker och användas till andra industriela ändamål, så är det alldeles gifvet, att det bör hafva stora utsigter för sig att jernvägarne i Norrland komma att medföra så väsentliga fördelar att, om äfven i de närmaste åren inkomstprocenten blifver låg, det i alla fall kommer att blifva en gifven nationalvinst.

Frågan är nu: huru skall man rättast bestämma i afseende å denna jernvägs sträckning, för att bäst förbinda de norrländska landskapen med rikets sydliga delar och med Trondhjem?

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Kongl. Maj:t föreslår då, att banan norrut skall fortsättas i såsom ostridig ansedd rigtning från Storvik till Hybo samt att noggranna undersökningar för jernvägens fortsättande norr ut "från Ånge eller någon i grannskapet deraf nordligare belägen tjenlig punkt fram emot Ångermanelfven vid Sollefteå eller Björkå eller någon punkt mellan dessa begge platser", må företagas. Detta i afseende å den norra banan.

Beträffande tvärbanan föreslår Kongl. Maj:t att densamma "må dragas från Torpshammar vester ut till Ånge och derifrån i nordvestlig rigtning öfver Gällösundet och Östersund till Näskott.

Stats-Utskottet åter har föreslagit, att norra stambanan drages öfver "Välje till Torpshammar eller annan lämplig punkt i närheten deraf, som medgifver beqvämare anknytning än Torpshammar och af Kongl. Maj:t må bestämmas, samt vidare från Torpshammar eller berörda punkt till Håssjö", samt att tvärbanan skall utgå från Håssjö till Dusnäsviken och derifrån öfver Östersund till Näskott.

För min del har jag trott mig med allt skäl kunna biträda Kongl. Maj:ts förslag. En "riksdagsman" skrifver visserligen i ett papper som utdelades i går, följande: "Vid alla dessa förhållanden och med tanken på att det land, vid och ofvanom Ångermanelfven — mer än en tredjedel af Sveriges hela areal och som äfven till invånareantal utgör den öfvervägande delen af det egentliga Norrland — enstämmigt under flera år tillkännagifvit sin önskan och sitt behof af en förbindelse med södra delarne af riket i den rigtning, öfver Håssjö, som Stats-Utskottet nu föreslagit, synes det mig *icke* böra råda någon osäkerhet eller villrådighet huru man i föreliggande vigtiga fråga bäst kan främja fosterlandets gemensamma intressen och på samma gång åt landsmän, som bryta sin jord under en kargare natur, öfva rättvisa och tillmötesgående".

Jag kan för min del icke se att dessa intressen bäst skola främjas på det sätt denne "riksdagsman" förordat. Jag föreställer mig att det är alldeles nödvändigt för en lycklig lösning af denna fråga att man helt och hållet skiljer på tvärbanan och den norr ut gående banan. Att tvärbanan går i den af Kongl. Maj:t föreslagna rigtningen synes mig tillgodose intressena för de söderut belägna provinserna Jemtland, Medelpad, Herjeådalen till väsentlig fördel för denna sträckning, men jag vill för min del äfven tro, att för de norr om Ångermanelfven belägna landsorternas intressen denna rigtning är den fördelaktigaste, då man icke åtminstone för de närmaste tio åren kan motse någon annan bana derstädes på statens bekostnad, och jag tror dessutom att för den förbindelse, som Norrland kan finna skäl att idka med Trondhjem, Sundsvall blir den rigtigaste vägen för en lång följd af år. Då härtill kommer, att den af Kongl. Maj:t föreslagna sträckningen är något öfver tre mil kortare än den, som Utskottet föreslagit, ligger ju äfven deruti för det öfre Norrland en större fördel.

Hvad åter den uppåt gående banans, eller den norra stamba-

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

nans rigtning beträffar, så torde det väl, i betraktande af den utveckling, industrien under de senare åren vunnit, äfvensom af den stegring i värdet på skogsalstren, som under samma tid egt rum, vara alldeles gifvet, att denna bana kommer att förlängas norrut i rigtningen öfver Ångermanelfven i grannskapet af Björkå eller Sollefteå. Emellertid anser jag det vara mycket rigtigt, att, såsom Kongl. Maj:t gjort, för närvarande icke närmare bestämma denna rigtning. Ty, om banans rigtning redan nu blefve bestämd, kunde det ju hända, att vid en blifvande undersökning norr om tvärbanan det visade sig, att en sammanbindning mellan Sollefteå och tvärbanan kunde åvägabringas, som gjorde en annan sträckning från Hybo till tvärbanan lämpligare. Det synes äfven tydligt, att Kongl. Maj:t ansett att den rigtning som stambanan skulle erhålla, om den droges från Hybo öfver Välje och Ånge och som för närvarande anses särdeles lämplig, kunde komma att rubba sammanhanget med den sträckning, som stambanan komme att få norr om tvärbanan. Herr Nordenfelt yttrar i sin vid Utskottets betänkande fogade reservation, att det egentligen är tvärbanorna, som inom Norrland komma att hafva den största trafiken. Detta är också min öfvertygelse. Riksdagen har redan beslutat en förbindelse mellan Sundsvall och Trondhjem, och när den uppåtgående banan blifvit utsträckt längre norrut, kommer utan tvifvel behofvet af flera enskilda tvärbanor att visa sig. Deremot kan jag icke, såsom den siste talaren, föreställa mig, att två paralelt gående stambanor komma att dragas genom Norrland; utan min tro är att *en* stambana med från densamma utgående tvärbanor kommer att bilda det norrländska jernvägssystemet. Sedan stambanan en gång blifvit utsträckt till Sollefteå och landet deremellan och den nu föreslagna tvärbanan gjort större framsteg uti industrielt hänseende, kan det dock ju hända, att man finner samfärdseln med Trondhjem vara så fördelaktig, att den enskilda företagsamheten beslutar sig för att anlägga en ny tvärbana jemte den af Kongl. Maj:t nu föreslagna. Men jag tror icke, att staten för närvarande något dervid bör åtgöra.

För öfrigt är jag öfvertygad om, att, i händelse Kongl. Maj:ts nu föreliggande förslag — hvilket i icke oväsentlig mån inverkat på mitt blifvande votum i denna fråga — blir antaget, icke allenast den nu ifrågavarande tvärbanan, utan äfven en kommande utsträckning af stambanan skall kunna åstadkommas för mindre kostnader, än om man nu bestämde en viss punkt, der stambanan skulle skära tvärbanan, i stället för att af en blifvande detaljerad undersökning låta bero, hvilken punkt i detta hänseende vore den lämpligaste. Tvärbanan blir dessutom efter all sannolikhet förr färdig om den drages i den af Kongl. Maj:t föreslagna rigtning; och detta måste naturligtvis verka förmånligt i afseende å den räntevinst, som af banan kan erhållas. Äfven torde man böra taga i betraktande, att, under den långa tid, som måste åtgå för tvärbanans byggande, kommunikationsleder kunna beredas medelst smärre jernvägsbitar i förening med vattendragen till fördel för samfärdseln, hvarigenom byggandet af den nya banan

väsentligen underlättas och statens utgifter för sistnämnda ändamål således förminskas.

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Det har äfven anförts strategiska skäl för tvärbanans dragande i den ena eller andra rigtningen. Meningarna torde dock icke vara delade derom, att den vestra linien, såsom liggande 7 à 8 mil närmare det södra Sverige, eger företrädet. På denna linie finnes dessutom åtskilliga hållpunkter af större militäriskt värde, än de, som finnas på den östra linien.

Då jag således icke kan biträda Utskottets åsigt derom, att Utskottets förslag skulle bättre tillgodose Norrland i dess helhet än det förslag, som Kongl. Maj:t afgifvit, och icke heller finner andra skäl tala för antagandet af Utskottets förslag, förenar jag mig med dem, som yrkat bifall till Kongl. Maj:ts förslag.

Herr Hæggström: För en stund sedan hörde jag någon under ett enskildt samtal yttra, att "det vore så godt att Norrländingarne blott sade, hvar de bodde, så kunde man genast veta, hvilken jernvägslinie de komme att förorda." Jag skall taga detta råd ad notam, enär jag finner det ganska bra. Jag vill då upplysa derom, att jag bor åtminstone 25 mil norr om den högsta punkten på den ifrågasatta Håssjö-linien, hvarjemte jag skall hafva äran nämna, att jag hvarken är delegare i något sågverk eller någon annan industriel anläggning i närheten af någon af de föreslagna linierna eller har något annat intresse att bevaka vare sig vid det vestra eller östra alternativet. Jag hoppas således, att, då jag nu kommer att förorda bifall till Stats-Utskottets förslag, man åtminstone icke skall kunna förebrå mig, att jag härvid varit ledd och förblindad af egna enskilda intressen.

Den siste ärade talaren förordade Kongl. Maj:ts förslag och åberopade till stöd derför naturligtvis bland annat de skäl, som innefattas uti den af herr Nordenfelt afgifna reservationen. Äfven jag skall jag taga mig friheten upptaga några af herr Nordenfelts argument; men det må ursäktas mig, om jag af dem drager ett helt annat resultat, än den siste ärade talaren gjorde. Jag skall emellertid icke trötta herrarne med att upptaga *alla* herr Nordenfelts argument, utan endast göra en utgallring af dem. Hvad jag sålunda skall söka bemöta af Herr Nordenfelts argumentation, torde i alla fall, blifva mycket nog.

Bland de första skäl, Herr Nordenfelt åberopat för den Kongl. propositionen är, att, "intill dess man fortgått med jernvägsbyggandet längre åt norr än till Håssjö, komma nästan alla norr om Ångermanelfven bosatta Norrländingar att ställa sin trafik till Sundsvall och icke till Håssjö, *emedan från Örnsköldsvik landsvägen till Håssjö är 5 mil längre än till Sundsvall.*" Reservanten har ansett denna längre väg så beaktansvärd, att han till och med har kursiverat orden. Jernvägsbyggnadsstyrelsen har äfven åberopat denna omständighet såsom ett skäl för det vestra alternativet. Men hvad är det då för trafik, som kan påräknas för denna linie? Jo, den trafik, som härvid är att förvänta, är så beskaffad, att den har en mycket närmare väg öfver Håssjö, än landsvägen till

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Sundsvall, ty den utgöres till en väsentlig del af sådana varor, som uppköpas på marknaderna i Lappmarken, eller s. k. lappmarksvaror, och skickas söderut. Men dylika transporter gå vintertiden från Lycksele och Åsele till Sollefteå och komma derifrån den mycket genare vägen öfver Håssjö, på sommaren begagnas den billigare vägen med ångbåt från Örnsköldsvik. Berörda argument torde således vara af föga betydelse.

Den siste talaren anförde ett annat argument af Herr Nordenfelt nemligen, att det "i Norrland alltid blifver tvärbanorna, som gifva största inkomsten" och förordade äfven på denna grund Kongl. Maj:ts förslag framför Utskottets. Vidare yttrar Herr Nordenfelt, "att Håssjölinien icke är någon tvärbana längre, än från Håssjö vesterut, och kommer icke att blifva fullständig såsom tvärbana förr, än den utsträckes österut till Nylands lastningsplats vid Ångermanelfven, samt gör icke ens då samma gagn, som den kortare Refsundslinien". För så vidt jag icke är illa underrättad, begår emellertid reservanten ett misstag häruti; ty vägen från Näskott till Bollsta fjärden eller Nyland är en mil *kortare* än vägen från Näskott och Östersund till Sundsvall. Det är för öfrigt ett eget förhållande med dessa tvärbanor, huru den ena har tur med sig och den andra otur. Gäller det tvärbanan efter Refsundslinien, då kan denna uppfånga all möjlig trafik; men är det åter fråga om Stats-Utskottets tvärbana, den emellan Håssjö och Torpshammar, då är det icke tänkbart, att denna kan påräkna någon trafik.

Den ärade reservanten säger vidare: "Den särdeles billiga flottningskostnaden, så väl på Indalselfven, som på nedre delen af Gimån, jemte den längre vägen från Sundsvall till Storsjön, efter den östra linien, gifva öfvertygande skäl att antaga, att, om detta alternativ föredrages, trävirke endast undantagsvis eller kortare sträckor komma att sändas på jervägen. Sågblockarne i östra liniens närhet äro ock i anseende till dess läge invid flottlederna redan betydligt mera afverkade, än invid Refsundslinien". Detta är dock en ganska besynnerlig uppgift, ty flottningen på Ljungan tog sin början redan år 1825 och har sedan den tiden allt mer och mer utvecklats, då Gimån deremot öppnades för trafik först år 1868 och således nu icke varit öppen längre än 8 år. Man bör vid sådant förhållande lätt kunna föreställa sig att i dessa trakter skall finnas mera trävirke än utefter Ljungan. Men om nu också utefter Ljungan skulle finnas mycket sågtimmer qvar, skall jag dock taga mig friheten att för reservanten och hans vänner påpeka en annan omstädighet som i fråga om företrädet i detta hänseende emellan östra och vestra linien äfven torde böra tagas i betraktande, nemligen att af de 16—1,700,000 sågblockar som årligen flottas efter Ljungan omkring 6 à 700,000 tillhöra ett stort handelshus i Göteborg, hvilket drifver den största exporten af trävaror bland handelshusen i hela Sverige. Men detta stora exporthus har redan sina sågar placerade på beqvämliga ställen utefter Ljungan. Då så är förhållandet med en betydlig del af virket som går efter Ljungan är det väl icke rimligt antaga

att nämnda handelshus skulle ur Ljungan med stora kostnader upptaga sitt virke och forsla det på jernvägen, ty detta blir ju alltid kostsammare, än att låta sågstockarne gå ned efter Ljungan såsom man i så många år förut gjort. Här hafva vi således genast 6—700,000 sågblockar, som aldrig kunna komma den der yckliga vestra banan till del, utan genast åstadkomma en icke obetydlig förminskning i trävarutrafiken å vestra linien.

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Man har vidare talat så mycket om hvad det skulle hafva att betyda för det södra Sverige, om man finge tvärbanan lagd på kortaste vägen mellan Trondhjem och Sundsvall. En talare från Örebro län gick till och med så långt, att han sade att det sydliga Sveriges intresse borde väl uppväga hela Norrlands. Nu frågar jag dock, om det verkligen finnes någon som allvarsamt kan tro, att personer, som äro boende t. ex. i Småland, i Vermland eller i Vestergötland, skola taga några nämnvärda qvantiteter varor eller förnödenheter från Trondhjem? För min del är jag säker om att så ej kommer att ske. Dylika orimligheter kommer man emellertid till, då man vill bevisa för mycket.

Den talare, som före mig hade ordet, talade äfven om de stora fördelar vestra alternativet i strategiskt hänseende skulle erbjuda framför det östra. Ehuru jag medgifver att det kan vara vanskligt för mig, som icke är militär, att gifva mig i dispyt med honom, som är fackman, tror jag mig dock kunna bestrida rigtigheaf detta hans påstående. Ehuru det nu icke finnes på någon karta utmärkt, är det väl ändå temligen säkert att norra stambanan i en framtid kommer att fortsättas fram till Ångermanelfven. Då man vet att denna elf är segelbar ända till 6 mil uppåt från sitt utlopp för de största skepp och sedan ännu ytterligare 4 mil för ångbåtar, af hvilka redan nu mellan 40—50 trafikera floden, månne man icke vid banans anläggning bör söka taga vara på de försvarspunkter Ångermanelfven erbjuder och vid hvilka äfven staten visat sig hafva fäst uppmärksamhet, då den uti Hernösand förlagt ett batteri af Svea artilleriregimente. Men det är alldeles gifvet att, om Ångermanelfven erbjuder goda försvarspunkter mot en fiendtlig invasion, och jag tror också att så är förhållandet, man äfven bör taga vara på dem. Vill man slå in på den försvarsmetoden att oupphörligen endast retirera, då medgifver jag visst att man förr kan komma öfver till Östersund, enligt vestra alternativet; men vill man iakttaga en annan metod, vill man försvara sig och intaga så goda försvarspositioner som möjligt, då tror jag att man bör söka hafva den största möjliga beröring med Ångermanelfven och draga all möjlig fördel af alla de goda försvarspunkter, densamma erbjuder.

Jag vågar nu icke längre upptaga herrarnes dyrbara tid, ty här komma nog så många talare att yttra sig i frågan, att jag tror det Kammarens ledamöter skola tycka mest om att hvar och en yttrar sig kort. Jag inskränker mig sålunda till att yrka bifall till Utskottets förslag.

Herr Engman: Jag skall börja med att anhålla att få an-

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

gifva Riksdagens beslut i denna fråga vid 1873 års riksdag. Det sades deri: "att Riksdagen beslutat byggande dels af en bredspårig jernväg med lätt öfverbyggnad till fortsättning af norra stambanan från Storvik till Hybo i Helsingland och vidare derifrån antingen till Torpshammar i Medelpad eller annan lämplig punkt på sträckningen mellan Sundsvall och riksgränsen, dels ock af en smalspårig tvärbana med lika öfverbyggnad, som, utgående från Torpshammar eller annan punkt på berörda sträckning, fortlöpte, vare sig i sydligare eller nordligare läge, med direkt eller indirekt beröring af Östersund, till Aspåsnäset eller Krokom, samt fortsatte derifrån till riksgränsen, en norsk statsbana från Trondhjem till mötes, samt till fullständiga undersökningar af lämpligaste sträckningarne för vissa delar af ifrågavarande jernvägar och förberedande arbeten å ostridiga delar deraf för år 1874 å extra stat anvisat 200,000 kronor".

Af detta Riksdagens beslut år 1873 tyckes det vara alldeles tydligt och klart att Riksdagen beslutat samma sträckning, som Stats-Utskottet nu har föreslagit. Efter denna riksdag synes likväl Regeringen hafva kommit till en annan öfvertygelse, i det att Regeringen vill hafva tvenne banor, den ena en tvärbana och den andra en stambana, båda bredspåriga och till Norge genom Jemtland, men icke till norra Sverige och Norrland; och denna åsigt bekräftas äfven af följande utaf styrelsen för statens jernvägsbyggnader meddelade uppgift: "Förutom de ofvannämnda undersökningarna, och då det för frågans utredning jemväl är af vigt att erhålla kännedom om möjligheten och rigtningen af en framtida fortsättning af Norra stambanan vidare norrut, eller åtminstone af en jernvägsförbindelse emellan tvärbanan och Indalselfven samt Ångermanelfven, så har undersökning blifvit verkställd af en jernvägslinie, utgående från Håssjö med sträckning öfver Fors, Graninge samt berörande Helgumssjön, till Sollefteå vid Ångermanelfven, från hvilket ställe denna elf är segelbar ända ut till hafvet".

Häraf synes att redan på denna tid var det Regeringens afsigt att i en framtid utsträcka den uppåtgående jernvägen ända fram till Ångermanelfven.

Vidare har Departementschefen vid innevarande riksdag yttrat följande, ur Stats-Utskottets betänkande hemtade ord: "Efter omförmälande af Kamrarnes år 1875 fattade skiljaktiga beslut i anledning af berörda förslag, har Departementschefen vidare anfört, bland annat, att något än vidare framställdt förmedlingsförslag icke torde hafva utsigt att framdeles inom Riksdagen vinna afseende, och att ovedersägligen det vore mest ändamålsenligt att för statens jernvägsbyggnader i Norrland två hufvudrigtningar, den ena *vestlig* och den andra *nordlig*, blefve bestämda, utan att de begge banorna med hvarandra hölles tillsammans längre, än som med hvarderas egentliga bestämmelse kunde vara förenligt. Erfarenheten hade till fullo ådagalagt, att dylika förmedlingslinier, i mån som befolkningen och industrien vunnit i tillväxt och behofvet af lättnad i kommunikationerna låtit sig kännas, allt mindre förmått tillfredsställa de skilda intressena, utan i stället framkallat

åstundan att åstadkomma nya jernvägslinier och manat att för ändamålets vinnande samla och till det yttersta anstränga alla till buds stående krafter. Hvad Norrland beträffade, funnes dock föga anledning till det antagande, att, synnerligast inom de mera nordliga delarne deraf med dess på vidsträckta marker spridda glesa befolkning, företag i sådant syfte ännu på långliga tider skulle komma till stånd, och desto mera angeläget syntes det vara, att redan vid jernvägarnes första anläggande derstädes åt desamma gifva en sådan rigtning, att de, hvar för sig, motsvarade och tillfredsställde förenämnda två stora samfärdselintressen, det vestra och det norra".

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Om Stats-Utskottets förslag antages, så blir väglängden till Näskott från Hybo 2 mil 11,200 fot kortare, samt 1,345,000 kronor billigare och vinnes derjemte den fördelen att man genom denna sträckning, kommer 14 mil längre norrut, än om man viker af vesterut vid Välje och lika långt mot Norge. Kan det icke derföre, om vi betrakta oss som svenskar, vara klokare att gå denna linie, än den som Regeringen vill gå, så rakt på Norge som möjligt? Ja, Sverige är för mig kärare och borde så vara för svenska Riksdagen och Regeringen med. Från Håssjö till Ångermanelfven vid Sollefteå är endast 6 mil, jag kan icke tro att hvarken Sveriges Regering eller Riksdag kan med något skäl eller med ringaste sken af rättvisa mot Norrlands befolkning upphöra med statens jernvägsbyggnader förrän vid Ångermanelfven, denna Sveriges största flod, som är segelbar tio mil inuti landet. Först då, men ej förr, kan det vara skäl något se tiden an, om huru trafiken kommer att bära sig i Norrland.

Om ett krig inträffar med vår östra granne, vore här rätta stället att möta en fiende både med en flotta, och till lands. Icke kan det då vara klokt att draga sig tillbaka till en befästad plats vid Frösön i Jemtland och vänta fienden der. Kommer fienden dit, då har han redan tagit halfva Sveriges areal, och torde sedan andra hälften snart följa efter. Om jernvägen drages till Håssjö och Sollefteå, så berör den fyra floder, Ljusnan, Ljungan, Indalselfven och Ångermanelfven, vid hvilka alla stora industriela verk säkerligen komma att uppstå, som tillföra banan trafik i många hänseenden. Jag vet väl att inom denna Kammare finnas många, som tro att om vi nu antaga Regeringens förslag om tvärbanan, så slippa vi bygga längre än till tvärbanan från Torpshammar, en ädel tanke, sedan Norrlands folk i 20 år bidragit till jernvägars byggande i södra och mellersta Sverige, men jag hoppas att en sådan uträkning förr eller senare *och ganska snart* kommer att slå fel, ty Norrlands berättigade anspråk på jernvägar kunna ej nöja sig härmed, om icke banan på statens bekostnad bygges åtminstone till Ångermanelfven.

Då de tre nordliga länen dessutom vid 1874 års slut hade en befolkning af 325,806 personer hade man ej trott sig fordra för mycket, om staten utsträcker jernvägen fram till Ångermanelfven, och jag lefver uti den förhoppning att så måtte ske uti en snar framtid, äfven om Regeringens förslag nu bifalles.

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Jag vill ej upptaga Kammarens tid med att ingå uti detaljer och sifferuppgifter, då jag är öfvertygad derom att sådant icke i allra ringaste mån kan förändra de af Kammarens ledamöter förut fattade åsigter, synnerligast då dessa från båda hållen möjligen äro öfverdrifna i somliga hänseenden.

Jag yrkar bifall till Stats-Utskottets förslag, och hoppas att detta måtte blifva Kammarens beslut.

Herr Key: Jag skall bedja att få börja med den förklaring, att jag hvarken kommer att upptaga Kammarens tid med några kostnadssiffror ej heller med några distanskalkyler, ty af allt sådant hafva vi under hela riksdagen både i tidningar och broschyrer, och på senare tiden äfven i enskilda samtal, fått alldeles tillräckligt, ja, ända till öfvermättnad. Visserligen har äfven i dag blifvit mycket härom taladt, men jag tror ändock, att åtskilligt, dessa kalkyler och siffror förutan, kan tilläggas och sägas, som icke bör, eller åtminstone icke *borde* sakna all inverkan på frågans utgång.

En ärad talare på stockholmsbänken, Herr Axel Bergström, började sitt anförande med det påstående, att det vore någonting "oerhördt i vår riksdagshistoria", att Stats-Utskottet tillåtit sig att besluta om en jernväg, innan Kongl. Maj:t i frågan sagt "sitt sista ord". Jag skulle kanske äfven för min del gifva denne talare rätt, om detta Kongl. Maj:ts ord vore sådant som Gustaf Wasa afsåg, då han sade, att man borde "en gång säga och dervid blifva". Men det var icke längre sedan än förlidet år, då detta Kongl. Maj:ts sista ord var *två* ord, det berömda "antingen — eller".

Samme ärade talare ingick sedermera i en historik af frågan till vederläggning af Stats-Utskottets uppfattning. Det torde derföre äfven tillåtas mig, att från Stats-Utskottets synpunkt göra ett kort utkast till en dylik historik.

Jag ber då att först få erinra, huruledes Kongl. Maj:t år 1873 föreslog Riksdagen byggandet af dels en bredspårig uppåtgående stambana med lätt öfverbyggnad från Storvik till Hybo och vidare norr ut, dels också en smalspårig tvärbana från Torpshammar till riksgränsen. Det dröjde emellertid icke längre än till 1874 års riksdag, förrän vi fingo från Kongl. Maj:t emottaga ett förslag om, att den beslutade smalspåriga tvärbanan skulle i stället byggas bredspårig. Såsom skäl härtill angafs, att från Norge en dylik åsigt framkommit, och att vi borde gå norrmännens önskningar i detta fall till mötes. Man har äfven i dag anslagit på samma sträng och påstått, att vi snart sagt icke skulle *ega rätt* att bifalla Utskottets förslag på grund af förpligtelser, som vi skulle iklädt oss emot Norge. Det är besynnerligt att då denna tvärbana är på tal i Sverige, söker man jemt "schacka" oss svenskar med norrmännen, och tvärtom i Norge "schacka" norrmännen med svenskarne. Jag har här de norska stortingsförhandlingarne förlidet år och ber att till bestyrkande af mitt påstående få ur dessa anföra några ord af en framstående talare. Han säger:

Denne Sag har jo, som vistnok fra alle Sider erkjendt, sin Betydning, ikke alene for Norges, men ogsaa for Sveriges Vedkommende, og der har paa ethvert tidligere Stadium af dens Behandling været handlet fra norsk Side i fuld Overensstemmelse med Svenskerne og tillige under Önsket af en Imödekommen af Sveriges Önsker eller Sveriges interesser i al den Udstrækning, som har været forlangt. Dette sidste gjorde sig navnlig gjældende paa forrige Storthing, hvor man tog en Bestemmelse overensstemmende med et fra svensk Side ytret Önske om at Baneanlægget paa den norske Side maatte blive forandret fra smalsporet til bredsporet, hvilket vil medföre en ganske betydelig föröget Anlægsudgift. Dette skede væsentlig, fordi Önsket derom var fremsat fra svensk Side, og med Önsket om derved at faa et kontinuerligt Spor med de svenske Baner, som for denne Banedels Vedkommende ogsaa tidligere var forudsat at skulle være smalsporet, men om hvis Forandring tils bredsporet der i Sverige forelaa Önske".

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Detta yttrande, som visar, hvilken uppfattning man i Norge har af frågan, är afgifvet af *norska Lagthingets president.* Må man härmed jemföra den öfverläggning, som egde rum i denna Kammare 1874, och som återfinnes i Kammarens protokoll för nämnde riksdag (femte delen pag. 275—285) och hvad derunder anfördes till försvar för ändringen af spårvidden.

Sedan man sålunda fått den smalspåriga tvärbanan ändrad till bredspårig, fortgick man vidare på samma väg och framkom förlidet år med det bekanta alternativet: antingen — eller.

Jag nämnde, att Kongl. Maj:t år 1873 föreslog — och Riksdagen samtyckte äfven — att den uppåtgående banan skulle byggas bredspårig med 15 skålpunds skenor. Jag för min del tog mig friheten framhålla redan då olämpligheten af ett sådant beslut, och yttrade, då frågan förekom till afgörande, att en dylik bredspårig bana med lätt öfverbyggnad vore ett oting, och denna min åsigt har äfven vunnit bekräftelse derutinnan, att en fackman inom Utskottet, Major Adelsköld lemnat en ganska uttömmande utredning om ändamålsenligheten deraf, att den förut beslutade lätta öfverbyggnaden förändras till tung. En ytterligare bekräftelse på rigtigheten af denna åsigt, tror jag mig finna deri, att railstyngden för ifrågavarande bana, enligt hvad jag har mig bekant, redan höjts från 15 skålpund till 19 skålpund. Då man vet, att railstyngden på våra gamla stambanor blott utgör 21 skålpund, synes man sålunda, hvad tvärbanan beträffar, redan ganska mycket hafva närmat sig den tunga öfverbyggnaden.

Jag skall vidare be att få uppläsa ett yttrande, som återfinnes i den till 1873 års Riksdag afgifna statsverkspropositionens bilaga Litt. A, pag. 136. Då varande Herr Civilministern yttrade der, efter att hafva redogjort för de olika meningar, som redan då gjorde sig gällande i fråga om jernvägsbyggnaderna i Norrland, följande:

"Mera skäl för sig synes mig den särskilda mening hafva, som påyrkar tvärbanans dragande *norr ut till Håssjö och först*

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

der vester ut. Om nemligen i en framtid från samma ställe anlades en bibana af omkring sex mils längd öfver Indalselfven till närmaste punkt vid Ångermanelfven eller Sollefteå skulle de ifrågastälda banorna komma i beröring med fyra särskilda flodområden, nemligen Ljusnans, Ljungans, Indalselfvens och Ångermanelfvens, hvilken förbindelse komme att mäktigt bidraga till höjande af trafiken å dessa banor, som deremot, enligt den för närvarande undersökta rigtningen skulle endast träffa Ljusnans och Ljungans vattendrag". — — — —

Sedan jag nu i korta drag redogjort för den behandling denna fråga förut erhållit, torde jag ock få anses hafva derigenom lemnat stöd för mitt påstående i början af mitt anförande, att åsigterna hos Kongl. Maj:ts regering i denna fråga icke alltid varit desamma, utan undergått hvarjehanda förändringar och modifikationer. Jag vill dock för min del icke obetingadt klandra detta. Ty det är klart, att i en fråga, så svårlöst och förut så litet undersökt och utredd, som den om jernvägarne i Norrland, man kan i någon mån föråndra åsigt, utan att derigenom göra sig förtjent af klander. Men på samma gång vill jag ock bestrida rättmätigheten af det påståendet, att Stats-Utskottet förfarit "oerhördt" i vår riksdagshistoria, derför att Utskottet icke kunnat, i en fråga der åsigterna varit så vexlande, medgifva att hvad Kongl. Maj:t *sist* sagt ovilkorligen är det rättaste.

Men, kan man i alla fall fråga, hvarför har Stats-Utskottet föreslagit just den *östliga* linien? Jag ber att med några ord få antyda detta; och jag kan göra det så mycket mera, som jag här vid lag ju icke alls har några enskilda intressen att försvara. Stats-Utskottet har föreslagit den östra linien på skäl, som herrarne kunna inhemta af en blick på den på väggen hängande kartan N:o 2, till höger ifrån mig räknadt. Man kan der se först och främst det vestliga alternativet, och vidare finna herrarne der en bana längs med kusten. Dessa tvenne banor bilda tillhopa ungefär en uppåtvänd gaffel. Om man nu tänker sig, att det vestliga alternativet blefve antaget, skulle utan allt tvifvel det slutliga resultatet häraf blifva, att man för ett verkligt tillgodoseende af *Norrlands* behof, hvilket genom banans dragande vester ut närmare Kölen till stor del eluderas, skall blifva nödsakad att bygga *två* norrut gående banor, hvilka skola komma att slutligen löpa ihop till en *ny* gaffel med sina spetsar vända nedåt mot den andras. Hvad detta vill säga torde blifva tydligt, då man besinnar, att Östersund är beläget ungefärligen i midten af Sverige, och att derifrån är lika långt till vår yttersta gräns i norr som i söder. Tänker man sig nu skilnaden i kostnad mellan att bygga *en* eller *två* stambanor genom Norrland, torde man tydligt kunna fatta, att det här icke är fråga om någon småsak, utan om en summa, approximativt beräknadt, af minst 50,000,000 kronor.

Men har Sverige råd härtill? Och är det i Norrlands sanna intresse att hysa den förmätna tanken att erhålla *två* uppåt gående stambanor? Nej! Om man erinrar sig, hvilken stark stridig-

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

het i åsigter som gjorde sig gällande, då östra stambanans byggande stod på dagordningen — en strid, som var så hård, att, om denna bana icke varit positivt utlofvad, den kanske aldrig hade kommit till stånd — så torde svaret vara lätt funnet. Många ansågo det då för ett slöseri att anlägga en stambana, som under en lång sträcka skulle löpa parallelt med en förut befintlig stambana. Men då var det ändå genom Östergötlands rika och folkrika bygder, denna paralel-linie skulle dragas. Striden om denna stambana var emellertid, som sagdt, ändå så hård, att det endast berodde på en ganska liten majoritet, att densamma hade blifvit afslagen. Huru kan man då väl nu tro, att det skall blifva lättare för Norrland att erhålla två uppåt gående stambanor? Jag tror det för min enskilda del icke. Ty, man må tala om Norrlands rika skogstrakter och den rentabilitet, en stambana genom dessa landskap skulle medföra, — det är dock en sanning, att jernbanorna der skola blifva de nordligaste jernvägsbyggnader i Europa. Innan man ännu fått någon erfarenhet om den inverkan, köld och snö-förhållanden, den glesa befolkningen m. m., der vid lag torde komma att utöfva, tror jag det vara något vågadt, att hängifva sig åt den tanken: vi skola nu taga den vestra linien, med den förmodan der bakom, att framdeles erhålla *två* uppåt gående banor genom Norrland.

Det är uteslutande af detta finansiela skäl, och då jag hyser den öfvertygelsen, att Norrland vida bättre skall vara betjent med att verkligen *erhålla en* bana än att allt framgent *önska sig två och kanske icke få någon*, som jag tror att Stats-Utskottet i ganska väsentlig grad befordrat frågan, om man genom Utskottets förslag verkligen lyckas åstadkomma *en* uppåt gående stambana. Att Norrland kan vara belåtet, om vi nu bygga denna stambana i den af Utskottet tillstyrkta rigtningen, bör man också kunna antaga. Ty Utskottet har sökt att, som man säger, ställa kyrkan midt i byn, d. v. s. gå en medelväg mellan de föreslagna alternativen.

Ett ytterligare skäl för Stats-Utskottets hemställan, om det östra alternativet är den omständigheten att, om Norrland skulle tänka sig — hvilket det naturligtvis bör — att göra denna stambana fruktbärande, måste äfven tagas i betraktande de bibanor, som komma att från Bottniska viken dragas till denna uppåt gående stambana. Men lägges denna uppåt gående stambana så långt vestligt, som här blifvit ifrågasatt, komma dessa banor att blifva nästan dubbelt så långa som de skulle blifva, i händelse den af Utskottet förordade rigtningen antoges.

Jag tror således, att man bör se saken både ur Norrlands och ur det öfriga Sveriges intresse, samt att Stats-Utskottet derföre handlat rätt och klokt, då Utskottet, med frångående af Kongl. Maj:ts förslag om vestra alternativet, vidhållit Stats-Utskottets beslut vid föregående riksdag. Om man icke kan tillfredsställa allas intressen, så bör man åtminstone icke ledera något, utan tillse, att om icke hvar och en kan få sitt till lags, och om då

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

icke någon viss bör få *mest* det stora hela må få *bäst* hvad det behöfver. Detta har varit skälet till Stats-Utskottets förslag.

Jag yrkar bifall till detsamma.

Herrar *Johan Erik Johansson* och *Jan Magnusson* förenade sig med Herr Key.

Herr Malmberg: Det är för mig relativt mera lätt att uppträda i denna stora norrländska fråga, då Stats-Utskottets betänkande går i samma rigtning, som min motion. Då jag deremte finner att Utskottets motivering är särdeles bevisande för stam- och tvärbanans dragande öfver Håssjö och då dessa motiv ej äro andra än dem regeringen i Kongl. propositionen under föregående riksdagar begagnat, så torde det vara klart för Kammaren att Håssjölinien är den sträckning af stam- och tvärbanan, som bäst tillgodoser Norrlands behof och infriar till Norrlands folk gifna löften. Då dessutom den föregående talaren genom sitt sakrika anförande underlättat mitt uppträdande, så kan jag fatta mig kort. Jag kan dock icke underlåta att framhålla åtskilliga uppgifter, som innehållas i en broschyr under titel: "Intyg angående Refsundsliniens och Håssjöliniens olika utsigter till framtida trafik", hvilken broschyr representanten för Sundsvall låtit författa och utdela till Riksdagens ledamöter. Uti denna broschyr upptagas skogstillgångar från Hofverö, Brunflo, Ytter-Hogdals, Rätans, Klöfsjö, Bergs, Ovikens, Storsjö och Ulendalens socknar med tillsammans 1,001,832 tunnland; men skogstillgångarne från denna uppgifna skogsareal kunna icke komma Refsundslinien tillgodo och ge åt densamma någon nämnvärd trafik, emedan de skogsprodukter från Ljungaelfvens flodområde, hvilka tillföras Refsundslinien vid Ånge, icke kunna föras på nämnda linie norrut öfver Refsund, icke heller söderut öfver Hybo, utan endast 3 ½ mil på bandelen "Ånge—Torpshammar". Men äfven på denna bandel kunna icke Ljunga-elfvens skogstillgångar upptagas, enär hopsamlande af virket vid Ånge, omkostnaderna för pålastning, transport på den 3 ½ mil långa bredspåriga banan till Torpshammar, der af- och pålastning måste åter ske, för att sedan föras på den *smalspåriga* banan till Sundsvall, hvarest aflastning, flottläggning och transport till respektive sågverk och lastplatser äfven måste ske, så skall man lätt finna, att Ljunga-elfvens trävaror vid Ånge sannolikt icke komma att föras på jernbanan, hvilket endast är möjligt ifrån Stödesjön, dit kostnaderna för trävirket genom flottning från Ånge äro betydligt billigare än på jernväg. Då härtill kommer att Herrar Dickson & C:o hafva sina förädlingsverk vid Matfors och Svartvik och detta bolag för närvarande disponerar öfver större delen af Ljunga-elfvens skogstillgångar ofvanför Ånge under de närmaste decennierna, så kunna denna firmas trävaror icke komma att fraktas på jernväg och gifva åt densamma någon inkomst. Beträffande skogstillgångarne från socknarne Berg och Oviken, så komma dessa att öfver Storsjön tillföras tvärbanan vid Ytterån och derifrån föräd-

lade till hamn vid Vesterhafvet och kunna således ej ge någon trafik åt Refsundslinien.

Om det är sant, att Brunflo socken eger å halfva sin areal eller 33,000 tunnland "utmärkt vacker och fullkomligt sparad bjelk- och timmerskog", hvilket förhållande några jägmästares i broschyren lemnade intyg, antyder och hvilket jag ej bör betvifla, så ligger denna skogstillgång omkring Ismundsjön och tillföres genom Sennån—Håssjölinien, men icke Refsundslinien.

Då derjemte, såsom jag i min motion angifvit, *åtta* skogslösa socknar finnas omkring Storsjön, så kan man finna, att trävarutrafiken på Refsundslinien skall bli mycket underlägsen den, som finnes och kan uppstå på Håssjölinien. Oaktadt broschyr-författaren från Håssjö-linien uteslutit Holms skogsareal 46,000 tunnland, hvilken socken Håssjölinien berör, samt dessutom Hammerdals socken med omkring 350,000 tunnland, så återstå ändock 1,435,203 tunnland för Håssjölinien, under det att Refsundslinien endast eger skogstillgångar ifrån 687,664 tunnland och således i närmaste öfverensstämmelse med uppgiften i min motion.

På uppgifter, som nuvarande representanten för Sundsvall,herr Axell, under föregående åren lemnat, har jernvägsbyggnadsstyrelsen stödt sina motiver, och då dessa uppgifter icke äro rigtiga, utan vilseledande för frågans bedömande, så är ej underligt att jernvägsbyggnadsstyrelsens förslag icke är tillförlitligt och godt, då den föreslår en bana, der relativt ringa trafik och industriel utveckling kan förekomma.

Samma broschyr upptager äfven intyg från Sundsvalls Börsförening och handelscorps, att Refsundslinien skall bibehålla Jemtlands handel med hamnar vid Bottenhafvet och förhindra Jemtlands affärsrörelse med Trondhjem och att deremot Håssjölinien skall befrämja Jemtlands handelsförbindelse med Trondhjem. Ja, här synes klart, att man strider *pro aris et focis* och lemnar uppuppgifter, som ingalunda äro styrkta eller kunna bevisas. Det är emellertid underbart att alla dessa uppgifter, afgifna af personer i Sundsvall, hvilka alla äro *intresserade* i denna fråga, få gå och gälla såsom lemnade af en *ointresserad* auktoritet, under det att uppgifter, lemnade af mig eller andra för Håssjölinien intresserade personer anses vara utan allt värde.

För Sundsvall kan det visserligen vara förenadt med en fara, att Indalselfven beröres vid Gesundsjön af en jernbana, emedan Indalselfvens trävaror då få ett högre värde och trävaruhandlarne i Sundsvall ej hädanefter kunna skörda så stora fördelar, som hittills varit händelsen; men det torde icke vara någon olycka för vårt land, om hemmansegare och skogsegare i norra delen af Jemtland, der Jemtlands största skogstillgångar finnas, skulle sjelfve kunna förädla sina trävaror, föra dem på jernbana till lämplig lastageplats, derifrån afskeppa dem och således taga den största möjliga förtjenst af sina egendomar. Men nu skall *en stads* fördelar ställas i det första rummet, landets i det andra.

Om således banan skulle gå i den af mig föreslagna rigtning, skulle den åstadkomma en storartad industri och bringa

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

välsignelse åt Jemtland. Mina motståndare påyrka deremot banans dragande genom Jemtlands *Storbygd* som de förlägga kring Refsundssjön och Storsjön vid Östersund och framhålla Jemtlands bidrag 900,000 kronor såsom motiv för detta yrkande. Då deremot Refsundslinien från Medelpadsgränsen till Näskott genomlöper Jemtland omkring 9 mil och Håssjölinien från samma gräns 12 mil och då Håssjölinien derjemte berörer Jemtlands för utveckling af industri och jordbruk mest gynnade socknar, hvilka i närmaste framtiden komma att utgöra Jemtlands *Storbygd*, så synes mina motståndare ej hafva skäl för sitt påstående. Såsom ytterligare bevis härför vill jag anföra, att, då Jemtlands socknar efter Refsundslinien, haft fördelen af landsväg och kommunikationsled på Refsundssjön och Storsjön, så har folkmängden under 33 år i socknarne efter Refsundslinien ökats, t. ex. i Refsund med 20 procent, Sundsjö 79 procent, Bräcke 81 procent, Brunflo 50 procent, under det socknarne efter Håsjölinien, som icke egt fördelen, hvarken af lika god landsväg eller annan kommunikationsled, ökat sin folkmängd inom Hellesjö med 122 procent, Ragunda med 119 procent och Stugun med 133 procent. Detta torde hafva något att betyda.

Då Stats-Utskottet i sina motiv för tvärbanans *direkta* beröring af Östersund icke angifvit några giltiga skäl, som varit för mig öfvertygande och då den direkta beröringen af nämnda lilla stad skulle både förlänga banan med omkring 1 mil och förorsaka svåra lutningsförhållanden och derigenom stora trafik-omkostnader, samt då bandelen "Håssjö—Dusnäsviken", "Skärhällsforssen—Näskott" är på större delen af sin längd nästan horizontel och den vackraste bandel på lika lång sträcka, som vårt land har att uppvisa, så anser jag att den indirekta beröringen af Östersund är att föredraga, hvarföre jag åtminstone för det närvarande yrkar bifall till min motion.

Herr Lithner: Det är i sanning ganska svårt att veta hvarmed man skall börja sitt anförande i en diskussion så beskaffad som den förevarande. Börjar man med att säga, att man skall blifva kort, så lofvar man kanske mera än man kan hålla; börjar man åter med att säga, att man har mycket att tala om, så blifver mången antagligen på förhand otålig. Jag ber derföre, att utan all inledning helt enkelt få kasta mig in i saken, såsom det faller sig.

Under den nu redan i $3^1/_2$ timmas tid pågående diskussionen hafva blifvit yttrade många behjertansvärda saker både för och emot Utskottets förslag; jag må väl medge, att det förnämsta och bästa af hvad jag skulle haft att säga redan är mig frångånget. Jag vill icke heller repetera något deraf; men jag kan dock icke heller lemna Stats-Utskottets betänkande alldeles utan kritik.

Jag skall dervid börja med att anmärka, det den ende statsutskottsledamot, som yttrat sig till försvar för Utskottets förslag, genast angaf den ställning till frågan, han ämnade intaga, genom att omtala, det han icke ämnade anföra några siffror eller något

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

dylikt, utan ställa sig på en annan ståndpunkt. Detta sätt att argumentera är visserligen ytterst beqvämt och bra, men jag fruktar att den föreliggande frågan är af den beskaffenhet att åtminstone i någon mån siffror måste tala. Ty då det är fråga om en jernvägsanläggning på statens bekostnad, lär det väl vara nödvändigt att med siffror visa hvad staten kan vilja och anser sig behöfva kosta på densamma, liksom äfven siffror erfordras för att upplysa, huruvida och på huru stor del af de erforderliga kapitalen staten möjligen kan hafva förhoppning att erhålla ränta. Enligt min uppfattning af den ärade Statsutskottsledamotens anförande dolde sig egentligen under hvad han sade den gamla striden med den förra regeringen, hvilken nu åter skulle fram; ty man fick af honom höra talas om detta bekanta "antingen, eller" och så vidare. Hvad deröfver fans i den värde Statsutskottsledamotens andragande kan jag ej finna egentligen förebragt någon utredning af saken, sådan den nu föreligger. Han kom dock verkligen en gång att säga, att genom Stats-Utskottets förslag kyrkan skulle ställas midt i byn. Detta, förutsatt att dermed menas de nordliga landskapens areal, låter mycket bra; men jag skall länge fram i i mitt anförande söka visa, huru härmed sig verkligen förhåller.

Jag har under åhörandet af diskussionen förvånat mig öfver att den, att jag så må säga, tagits bra mycket på rak arm. Om jag undantager de båda första talarne Hans Excellens herr Statsministern och herr Presidenten Bergström, har egentligen ingen ingått i kritik af den del af Stats-Utskottets betänkande, med hvilken Utskottet velat försöka motivera sitt förslag.

Beträffande denna motivering vill jag till en början anmärka, att, ehuru den värda Statsutskotts-ledamoten, som nyss hade ordet tyckte det vara mycket vådligt sagt af en talare som i början af diskussionen hade ordet, att det vore *oerhördt*, att ett Stats-Utskott framkomme med ett sådant förslag som det nu föreliggande, jag dock icke tror, att i svenska Riksdagens historia förefinnes något exempel derpå, att, såsom nu skett, Stats-Utskottet utan ledning af någon Kongl. Maj:ts proposition i ämnet, d. v. s. utan att Kongl. Maj:ts äskat något anslag till en stambanebyggnad och jag ber herrarne lägga noga märke härtill, ty just härpå ligger den egentliga vigten, ändå helt enkelt på eget bevåg upptagit frågan och sagt: "Nu skola vi bygga en stambana, och en stambana som, efter hvad jag tror, är öfver 10 mil lång, och således skulle komma att kosta 6 à 7 millioner, ehuru Kongl. Maj:t nu hvarken begärt anslag dertill eller framlagt utredning i frågan. Detta synes mig vara en något rask vändning. Undersöker man nemligen hvad i denna fråga förut vid Riksdagen förefallit, så finner man, hurusom nästföregående Riksdag uttryckligen undanbedt sig att, innan närmare undersökning angående sträckningen af norra stambanan från Hybo blifvit gjord, fatta beslut rörande ena eller andra alternativet. Det allra märkvärdigaste är dock, att just de herrar — från norr till söder — som i närvarande stund yrka på antagandet af Utskottets förslag, just de hafva förra Riksdagen dikterat denna Kammares beslut, att på grund af bristande

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

utredning då icke något i saken afgöra. Nu tager dock Stats-Utskottet upp frågan igen; och, om jag icke bedrager mig för mycket på hvad som visserligen icke utsades men som dock likasom genomtonade den värde Statsutskotts-ledamotens anförande, synes det nästan som skulle Stats-Utskottet framkommit med detta sitt förslag just *derföre*, att någon undersökning af den utaf Utskottet tillstyrkta linien ännu icke skett. Stats-Utskottet synes alltså hafva resonnerat sålunda: "Vi taga detta östra alternativ derföre att regeringen icke verkstält de undersökningar, vi vid förra Riksdagen önskade skola ske". Men regeringen har ännu icke *hunnit* att låta verkställa dessa undersökningar; och intill dess sådant skett, kunde ju frågan fått anstå. Jag får derföre upprigtigt säga, att mig förefaller Stats-Utskottets beteende som ett raskt grepp för att förekomma den undersökning, man förliden Riksdag ansåg nödvändig, och hvarför man då begärde ett uppskof med frågans lösning. Jag säger härom hvad en af denna Kammares utmärktaste talare brukar säga: "jag *klandrar* visst icke Stats-Utskottet härför". Jag inser mer än väl de svårigheter Stats-Utskottet haft för att komma till det resultat, för ernående hvaraf Utskottet blifvit sammansatt, och jag beundrar verkligen Utskottet för det sätt, hvarpå det kryssat sig fram genom alla svårigheter; jag ber blott att få säga min mening angående en och annan ytterligare punkt i bevisföringen.

Å sidan 7 af betänkandet säger Utskottet, efter ett längre resonnement om billigheten af att förse Norrland med jernvägar, följande ord: "Med denna af båda statsmakterna omfattade åsigt skulle det, enligt Utskottets förmenande, illa stå tillsammans att nu vid bestämmande af rigtningen för de statsbanor i Norrland, hvilkas byggande under den närmaste tiden ifrågakommer, tillgodose en ojemförligt *mindre* del af Norrland, men deremot låta tills vidare bero med beslut och åtgärder afsedda att gagna *den allra största delen af Norrlands befolkning*". Jag förmodar att här i sjelfva verket föreligger ett lapsus calami, då det står *befolkning* i stället för *areal*. Ty det är verkligen en sanning att den norr om tvärbanan befintliga delen af Norrland till arealen är den största, men befolkningen är deremot större söder om banan. Enligt statistiska centralbyråns befolkningsstatistik hafva nemligen Gefleborgs, Jemtlands och Medelpads län, hvilka äro tillfredsställda genom Kongl. Maj:ts förslag, en folkmängd af tillhopa 283,427 invånare, Ångermanland, Wester- och Norrbotten åter en folkmängd af endast 265,447. Det är alltså i sjelfva verket just den *mindre* men på ojemförligt större yta spridda delen af Norrlands befolkning, som Utskottet genom sitt förslag velat tillgodose. Huru skall detta förklaras? För min del vet jag det ej.

Vidare förekommer på samma sida af Stats-Utskottets betänkande följande resonnement: "I Statsrådsprotokollet omförmäles den möjlighet som genom 1874 års Riksdags beslut att bygga äfven tvärbanan bredspårig blifvit beredd, att någon del af tvär- och stambanorna kunde till minskning i ej blott anläggnings utan äfven driftkostnaden blifva gemensam". Med detta Stats-Utskottets

anförande ur statsrådsprotokollet har det dock gått, såsom det i allmänhet går, då man alltför hastigt söker bevisa en sak. Ty något sådant som Utskottet här sagt innehålles icke i nämnda statsrådsprotokoll. Der förekommer i stället å sid. 93 följande: "det är mest ändamålsenligt att för statens jernvägsbyggnader i "Norrland två hufvudrigtningar, den ena *vestlig* och den andra "*nordlig*, varda bestämda, utan att de begge banorna hållas till-"sammans längre än som med hvarderas egentliga bestämmelse "kan vara förenligt. Erfarenheten har ock till fullo ådagalagt, "att dylika förmedlingslinier, huru stora än de fördelar varit, som "vid första anläggningen kommit de orter till godo, hvilka dertill "kunnat bereda sig en utfart, likväl sedermera, i mån som befolk-"ningen och industrien vunnit i tillväxt och behofvet af lättnad i "kommunikationerna låtit sig kännas, allt mindre förstått tillfreds-"ställa de skilda intressena, utan i stället framkallat åstundan att "åstadkomma nya jernvägslinier", o. s. v.

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

I statsrådsprotokollet innehålles således tvärtom den åsigt, att man visserligen bör sammanhålla denna stambana så långt som möjligt, men dock endast så långt som det är med statens väl förenligt.

Vidare har Utskottet på sid. 11 sagt, att "det vid sistlidne års Riksdag tillstyrkte enahanda beslut som nu af Herr Malmberg föreslagits, samt att Utskottet fortfarande är af hufvudsakligen samma åsigt." Ja, det är icke underligt, att nuvarande Stats-Utskottet, som i det aldra närmaste består af samma ledamöter som sistlidna års Stats-Utskott, har samma åsigt i denna fråga som fjorårets.

Vidare heter det i Stats-Utskottets utlåtande, att "det östra alternativet medför den minsta anläggningskostnaden, kortare väglängd på bansträckningen i dess helhet samt de största fördelarne för flertalet af Norrlands befolkning". Denna sista punkt hoppas jag redan hafva vederlagt, då jag visat att största delen af Norrlands befolkning bor så till, att den har största intresse af bifall till Kongl. Maj:ts proposition. Men då Utskottet säger, att dess förslag innebär en kortare bansträckning, så frågar jag: hvarmed jemför Utskottet sitt förslag? I hvarje komparation måste finnas minst tvenne *membra comparationis*, som skola jemföras. För att komma på det klara härmed, har Utskottet upprättat en tabell, hvarmed Utskottet bland annat afser att ådagalägga, huru lång en jernvägssträckning Hybo—Välje—Ånge tillsammans med sträckningen Torpshammar—Ånge—Östersund—Näskott, samt jernvägen Gällösund—Håssjö skulle blifva, hvilka bandelar sammanfördes i det ena af fjorårets alternativa förslag; men detta förslag är ju nu dödt. Det är ju den snö som föll i fjor. I år är om detta alternativ ju ej fråga. Här saknas, således som sagdt, den ena komparationsleden. Det är gifvet, att, om man på detta sätt får rita upp en bana här och en annan der, så kan man efter behag få uträkningen att visa på en kortare eller längre sträckning. För närvarande föreligger emellertid icke någon annan komparation än emellan Utskottets förslag om en jernväg Hybo—Torps-

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

hammar—Håssjö—Näskott och Kongl. Maj:ts proposition om bestämmande af den norrländska tvärbanan i rigtningen Torpshammar—Ånge—Gällösundet—Näskott. Jag ber att få lägga herrarne på hjertat och minnet, att ännu i närvarande stund här icke föreligga några fler än dessa båda förslag. Att deremot Herr Malmberg upptagit Utskottets förslag från i fjor, bör icke förundra någon; ty han insåg naturligtvis att det för den östra liniens anhängare vore en stor fördel att redan nu få den uppåtgående banans sträckning bestämd från Hybo öfver Välje till Torpshammar. Jag ber att i parentes få nämna, att jag sjelf bor i Torp, hvadan det naturligtvis skulle vara till fördel för mig, om bansträckningen Hybo—Torpshammar nu afgjordes, men något sådant yrkande ämnar jag visst icke framställa. Det är ju alldeles gifvet, att man genom att på detta sätt sammankoppla tvenne frågor sökt förrycka Kongl. Maj:ts proposition om tvärbanan; och jag beklagar verkligen att Stats-Utskottet, som i så många andra hänseenden under denna Riksdag visat sig vara ett utmärkt Utskott, till hvars ledamöter man kan se upp såsom till statsmän, uti denna fråga tyckes hafva varit något ensidigt.

Stats-Utskottet anför slutligen, att genom antagande af dess förslag skulle ett slutligt afgörande vinnas i afseende å jernvägsstriderna om de olika bandelarne i Norrland. Men detta lärer väl ändå i sjelfva verket vara en sak, som just ingen tror på. Om nemligen Riksdagen tilltror sig kunna afbryta stambanebyggnaderna vid Håssjö och tills vidare stanna vid denna punkt midt in i djupa skogen, så lärer väl Riksdagen lika väl kunna tilltro sig att stanna och hemta andan hvar som helst annars; ty det ligger ju i Riksdagens skön att gå vidare eller stanna hvar den vill i afseende å stambanebyggnader. Jag underkänner således helt och hållet detta, som jag hört, under hand utspridda skäl, att, om vi nu icke bestämma oss för att med norra stambanan gå upp till Håssjö, så skola vi en annan gång bli tvungna att gå ännu längre. Jag kan just undra, hvem som skall tvinga Utskottet eller Riksdagen i detta fall.

Jag skall icke mycket ingå i beräkningar om den ena eller andra liniens företräden. För min del skall jag villigt erkänna, att för dem af herrarne, som bo i de sydligare delarna af Sverige, måste vi arma norrländingar, äfven i de bästa bygderna af Norrland, förefalla så orimligt obetydliga, både i afseende å folkmängd och andra förhållanden, att herrarne mycket väl kunna hafva skäl att besvara vår begäran om förbättrade kommunikationer med den invändning, att vi, både det ena och det andra alternativets vänner, äro af alltför ringa betydelse i jemförelse med öfriga delar af fosterlandet. Men jag kan dock icke alldeles underlåta att något fästa mig vid, hvad i åtskilliga broschyrer blifvit anfördt, vid de olika rayonsberäkningar för de bägge föreslagna bansträckningarne samt de misstag och origtiga uppgifter, som i dem i ett och annat hänseende förekomma. Jag ber då herrarne observera att all befolkning i Norrland, och således äfven allt åkerbruk och all industri derstädes, finnes i de många smala, högst en half mil

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

breda, floddalarne som skiljas af höga bergåsar eller de så kallade vattendelarne. Det är nu dessutom visserligen icke någon konst att uppställa en rayonberäkning så, att en af dessa dalar kan hänföras vare sig till den ena eller den andra sidan. Men jag påstår, att icke en enda fora, ingen enda timmerstock kan gå öfver vattendelarne från den ena af dessa dalar till den andra — vatten och andra naturförhållanden förhindra det. Jag skulle således helt enkelt kunna inskränka mig till den anmärkningen, att dessa rayonberäkningar, som blifvit i förevarande fråga uppgjorda, äro origtiga, och man endast bör fästa uppmärksamheten på den del af landet, den omkrets, som hvarje bana, den ena eller den andra, skulle komma att närmast *genomlöpa*.

Jag vill då framhålla, att Håssjö-linien skulle komma att från Torpshammar under en längd af 12 mil eller mera genomgå en nära öde bygd, der snart sagdt hvarken folk eller väg finnas. På de 12 milen bo endast 4,207 menniskor, af hvilka 1,000, Stuguns inbyggare, till och med bo bakom en sjö. Denna bygd ligger dessutom så till, att sjelfva chefen för jernvägsbygnadsstyrelsen om densamma under förtviflan sagt: "huru skall jag ens kunna bygga en bana der; der måste ju först byggas landsvägar för att kunna få dit jernvägsbyggnadsmateriel; der kan ju icke öppnas för trafik skifte efter skifte af banan, ty der finnes intet att trafikera med". Jag trotsar hvem som helst af Eder, mine herrar, att kunna öfverbevisa mig om motsatsen. Detta är dock, mine herrar, ganska märkvärdiga siffror. Omkring den andra linien, den vestliga sträckningen finnes deremot en befolkning, som visat sig vara lifaktig, och som eger alla möjliga faktorer för utveckling och kultur.

Jag är tacksam först och främst mot Regeringen som vågat bringa saken derhän, att det kommit till fråga om en norrländsk stambana, och sedan mot den opinion, som i denna Kammare gjort sig gällande i afseende på behof af jernvägar för Norrlands kultivering, men jag kan i och för Norrlands eget intresse ej tro att man härvid bör förbigå de orter der de största anledningar till kultur och derjemte någon inkomst af anläggningen förefinnes. I fråga härom är det ju icke blott uppgifvet, utan äfven bevisadt och kan icke motbevisas, att på den senare linien, den vestra, om den ock icke anlades längre än till Ånge eller Bräcke, finnes möjlighet för erhållande af en nettotrafikbehållning af en half million kronor årligen. Den förra linien, den östra, skulle deremot, såsom jag i korthet sökt visa, blifva en *död* bana.

Mig har det vidare förekommit, som om den välvilja, hvilken inom Utskottet och äfven hos mången vid Riksdagen i öfrigt visat sig för Norrland, och hvilken uttalat sig i Riksdagens beslut att fortsätta norra stambanan så långt upp mot Norrland som möjligt, varit orsaken, hvarför Stats-Utskottet fattat detta beslut och hvarför mången till detsamma är anhängare. Men det är tyvärr ofta med välviljan så, att den är mera hastig än förståndig och försigtig. Förståndigt och försigtigt torde vara att ej i början förtaga sig, utan för andhemtning stanna der vi nu äro, efter 1873 års

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Riksdags beslut, som ej — jag upprepar hvad jag redan sagt — innehåller mer eller annat än en tvärbana mellan Sundsvall och norska gränsen och en till denna tvärbana uppgående stambana.

Viljen I, mine herrar, verkligen göra eder välvilja för Norrland gällande, så torde detta ske bäst genom att först rikta välviljan, såsom Landshöfdingen i Vesternorrlands län yttrade, just till förmån för dem af Norrlands invånare, som genom egna uppoffringar visat sitt intresse för saken, eller Jemtlands län och Sundsvalls stad, hvilka från båda sidor börjat det arbete, som de nu önska att få sammanknutet. Det lyser öfverallt igenom i Utskottets betänkande, att meningen är att tills vidare stanna med statsbanebyggnaderna i Norrland. Men man ville stanna i Håssjö i stället för vid Ljungan. Skulle detta verkligen blifva händelsen, då beklagar jag Norrland och säger upprigtigt till de öfre norrländingarne, att det kommer att gå med dem på samma sätt som med barnen i sagan, som läto narra bort sig i skogen. Möjligen kommer en Tummeliten och reder dem ur trångmålet, men svårt lärer det blifva. Om Håssjö-linien bygges, så är det ej nog med, att den i och för sig sjelf kommer att ge dåliga trafikresultat. Den skall äfven framtvinga en konkurrentbana mellan Östersund och Torpshammar, hvilken genom sin kortare längd skall upphemta all transitotrafik från Östersund, vestra Jemtland och Norge, och hänvisa Håssjöbanan att lefva på den lokaltrafik den kan upphemta ibland en så fåtalig och gles befolkning, som förut visadt är. Mig är det klart att den förlust, som på den linien måste uppstå, skulle för generationer afskräcka Riksdagen att ens tänka på fortsättning längre norrut.

Landhöfdingen i Vesternorrlands län, Herr Treffenberg, har med mycken värme talat för sitt län; och det må icke förundra någon. Tvärtom, det var alldeles i sin ordning. Men då han yttrade, att exporten från Norrland var så betydlig, att Norrland endast ur den synpunkten vore förtjent af de stora uppoffringar, som det öfriga landet nu finge ålägga sig för jernvägsbyggnaderna derstädes, så anhåller jag att något få belysa och berigtiga huru det egentligen förhåller sig med de norrländska handelsplatserna. Enligt af statistiska byrån i ämnet senast lemnade uppgifter, eller för sista 10 åren, visar det sig nemligen, att tulluppbörden endast vid Sundsvall uppgick år 1873 till 405,345 kronor och 1874 till 399,924 kronor, då tulluppbörden i Norrland, norr om Sundsvall, nemligen i städerna Hernösand, Umeå, Piteå, Luleå och Haparanda, belöpte sig till 237,522 kronor år 1873 och 193,102 kronor för år 1874. Om man då till tulluppbörden i Sundsvall, såsom sig bör, lägger den uppbörd, som upphemtas vid Dufed och Östersund hvilka båda orter enligt Kongl. Maj:ts förslag skulle beröras af jernvägen, och hvilken uppbörd belöper sig på Dufed för år 1874 till 73,773 kronor och på Östersund till 83,828 kronor så utgör tulluppbörden på hela detta handelsområde 527,525 kronor mot endast 193,102 kronor i det öfriga Norrland norr om Sundsvall. Ser man åter på Norrland, sådant det enligt min uppfattning är, d. v. s. dertill räknar äfven landet närmast, norr om Dalelfven,

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

så visar det sig, att städerna Gefle, Söderhamn och Hudiksvall hade en tulluppbörd under nyss nämnda år af 771,283 kronor. Lägger man nu denna summa till Sundsvalls och Jemtlandstullarnes 527,525, så få vi ju i det södra Norrland och Jemtland en tulluppbörd af nära 1,300,000 kronor mot 193,102 kronor, hvartill uppbörden i alla norr om Sundsvall belägna städer belöper sig. Jag har velat nämna detta endast såsom ett bevis på, huru man använder detta stora begrepp "Norrland" för att förvända uppfattningen hos folk, som icke har annat än ofullständig kännedom derom. Jag har ock med dessa siffror, som ju måste få anses såsom betecknande, velat visa, hvarest i hvilken del af Norrland finnes den rörelse och lifaktighet, som har de dimensioner att den förtjenar tillgodoses.

Huru svårt det än må låta för mina länskamrater, som bo norr om Ljunga elf, kan jag på, grund af det anförda, dock icke underlåta att säga, det Riksdagen i min tanke, utan att på något sätt gå Norrlands intressen för nära, mycket väl kan inskränka sig till att bifalla den af Kongl. Maj:t föreslagna tvärbanan, under den förhoppning jag säkert hyser att i en framtid derifrån drages en stambana upp mot Ångermanelfven. Och att en sådan stambana skall kunna anläggas i en bättre, genare och naturligare sträckning än öfver Håssjö, som gör ett dubbelt knä och ej tillfredsställer vare sig Jemtland eller Ångermanland, emedan den tager dessa begge landskap i ryggen, derom är jag fullt öfvertygad.

Här har visserligen talats om, att öfver Håssjö skulle komma en sådan mängd lappmarksprodukter. Men detta är ett påstående, som man icke bör fästa allt för mycket afseende vid. Ty jag tror, att man i hela Stockholm icke ens kan äta upp så många renstekar, som behöfvas för att mata ett enda bantåg.

Herr Malmberg har för östra alternativet anfört åtskilliga uppgifter ur en bekant brochyr. Jag vill emellertid icke efter den långa diskussion, som förevarit, trötta Kammaren med att söka visa halten af dessa uppgifter. Men samme talare yttrade dervid äfven något om "ärligt spel". Ja, det hoppas jag, att Herr Malmberg under hela diskussionen skall fullfölja. Frågan, som föreligger, är i sig sjelf alldeles tillräckligt egnad att framkalla slitningar, för att vi norrländingar icke på begge hållen skulle söka bespara Kammaren en tvist om hvem som har rätt i sina sifferuppgifter eller ej. Det är ju för öfrigt möjligt att vi å ömse sidor under hettan kunna göra oss skyldiga till en och annan öfverdrift.

Hvad man uti en brochyr ordat derom, att Luleå elfs dal med sin "tropiska växtlighet" skulle vara "Sveriges Nildal" och mera dylikt, faller derföre verkligen så mycket inom fantasiens område att man dervid ej bör fästa någon uppmärksamhet.

Innan jag slutar, vill jag dock fästa uppmärksamheten på en sak, nemligen att Vesternorrlands landstings till Kongl. Maj:t ingifna skrifvelse af år 1874, hvilken af Konungens Befallningshafvande i Vesternorrlands län förordades, enligt hvad handlin-

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

garne utvisa, icke vidrör Håssjölinien eller ens nämnes punkten Håssjö, icke heller något opinerar i afseende på tvärbanans utläggning, utan endast talar om *norra stambanans* sträckning "förbi Stödesjön den från Norge kommande tvärbanan till mötes och derifrån genaste vägen till södra ändan af Helgumssjön och vidare till Sollefteå".

Den uppgiften som i fjor i en promemoria gafs Stats-Utskottet, att Vesternorrlands läns landsting hos Kongl. Maj:t skulle hafva petitionerat om den förstnämnda rigtningen, öfverensstämmer således icke med hvad de offentliga handlingarne innehålla. Jag har velat påpeka detta, för den händelse man åter skulle komma in på det kapitlet.

Jag yrkar bifall till Herr Nordenfelts reservation eller, hvilket är detsamma, Kongl. Maj:ts proposition.

Herr Hörnfeldt: Jag har verkligen varit villrådig om jag skulle taga del i den vidlyftiga diskussionen eller huruvida det icke vore klokare för oss norrländingar att rent af tiga och sedan reservera oss emot Kammarens beslut. Då de upplysningar af allehanda slag, som så väl från ena som andra sidans talare meddelas, alltid i mer eller mindre mån måste förefalla tvifvelaktiga, skall jag emellertid för min del icke besvära Kammaren med några sifferuppgifter eller kalkyler, för att dermed söka visa fördelen af den ena eller den andra liniens företräden. Jag är dessutom fullt förvissad att det är nära nog omöjligt att på förhand uppställa dylika fullt tillförlitliga beräkningar. Jag har derföre begärt ordet endast för att i korthet angifva den ståndpunkt i frågan jag intager, och de skäl som hufvudsakligen bestämt mig att biträda Stats-Utskottets förslag.

Trots den omständigheten att jag är Norrländing och bor norr om Ångermanelfven, anser jag att linien Hybo—Välje—Torpshammar—Håssjö—Dusnäsviken bäst skulle tillfredsställa det gemensamma norrlandsintresset och landets intressen i allmänhet. Denna linie skall nemligen, efter min åsigt, komma att lemna en så betydlig trafikinkomst, att densamma fullt motsvarar den inkomst, som kan påräknas af den vestra linien. Dessutom är det min öfvertygelse, att, för den händelse Riksdagen skulle besluta den vestra linien, denna linie antagligen icke komme att tillfredsställa alla norrländingar, utan någon agitation uppstå för ännu en statsbana närmare kusten, Norrlands intressen skulle visserligen i detta fall, om man finge en stambana, som ginge direkte på Ångermanelfven vara ännu bättre tillfredsställdt, men då man icke uteslutande får taga hänsyn till enskilda eller provinciela intressen, så har det för Utskottet varit en nödvändighet att söka en medelväg bland de stridiga meningarne. Och denna medelväg anser jag för min del, att Stats-Utskottet lyckats finna. Jag kommer derföre i alla fall att rösta för Stats-Utskottets förslag, ehuru jag uti en detaljfråga inom Utskottet reserverat mig. Jag hade nemligen helst önskat att banan droges från Dusnäsviken direkte till Näskott utan omväg till Östersund. Skälet härtill var,

att banans lutningsförhållanden å sträckan Dusnäsviken—Östersund äro särdeles ogynsamma. Men å andra sidan förbiser jag icke det stora intresse, som ligger i att Jemtlands enda stad får jernvägsförbindelse och vill derföre äfven gå detta intresse till mötes.

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Jag öfvergår nu till några anmärkningar i anledning af de yttranden, som under diskussionen afgifvits, och börjar dervid med den siste talaren, Herr Lithners. Han trodde att Stats-Utskottet hufvudsakligen fäst sig vid den af Utskottet föreslagna linien af den anledningen, att denna linie icke vore tillbörligen undersökt.

Att detta icke är anledningen, torde dock Herr Lithner så mycket hellre böra veta som det icke borde vara Herr Lithner obekant att den af Utskottet tillstyrkta linien, ej allenast blifvit undersökt, utan äfven befunnits bättre i afseende å lutningsförhållanden än den af Kongl. Maj:t tillstyrkta. Men Stats-Utskottet kunde för öfrigt lika så gerna fästa sig vid den linie, Utskottet gjort, som vid den af jernvägsbyggnadsstyrelsen föreslagna linien. Ty denna senare är ingalunda på något sätt så tillförlitligt undersökt, att man kan hysa fullt förtroende till densamma. Det har nemligen visat sig, att t. ex. å jernvägsbyggnadsstyrelsens förslagslinie mellan Välje och Torpshammar befinnes en punkt, som af styrelsen upptagits såsom liggande 108 fot högre än den verkligen gör, med andra ord, denna punkt sväfvar, enligt jernvägsbyggnadsstyrelsens undersökning, 108 fot i luften. En annan jernvägsingeniör har derföre anmodats anställa ny undersökning af linien, och det har visat sig, att hans undersökning är fullt ut lika tillförlitlig, ja tillförlitligare än de af jernvägsbyggnadsstyrelsens ingeniörer anstälda.

Samme talare förebrådde Stats-Utskottet, för det Utskottet skulle hafva varit ensidigt. Detta är ett yttrande, på hvilket jag knappast vill lemna den ärade talaren något svar; jag tror, att det påståendet må stå för hans egen räkning. Ett sådant yttrande är alldeles detsamma som om jag från denna plats skulle säga till honom att han vore ensidig, derföre att han bor tre qvarts mil från Torpshammar. Jag skall dock icke tillåta mig fälla ett sådant yttrande, utan tror, att han talar af full öfvertygelse och på fullaste allvar anser, att den bästa linien är den vestra.

Samme talare uppgaf, att på linien mellan Håssjö och Torpshammar hvarken fans, såsom han uttryckte sig, — ja, jag begagnar verba formalia — "folk eller fä". Hvad han dermed menade vet jag icke, men jag ber att få upplysa honom om, att vid denna linie finnas tre församlingar med vederbörande presterskap; och då der finnas prester, så bör der väl också finnas folk.

En talare på stockholmsbänken, Herr Axel Bergström uppgaf, att jernvägskomiterade i Hernösand öfvergifvit den gamla så kallade B-linien och numera öfvergått till Håssjölinien. Ja, detta är en sanning, som icke kan bestridas. Men anledningen hvarför jernvägskomiterade frångått sitt första beslut om jernvägens

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

sträckning torde ej vara honom obekant så mycket mindre som han sjelf, såsom civilminister, företog en resa till Norrland för att taga kännedom om lokalförhållanden derstädes. Vid detta tillfälle hade han ett sammanträde med jernvägskomiterade i Hernösand. Jag var visserligen icke närvarande vid detta sammanträde, ehuru jag var ledamot af komitén; men jag har sedermera hört berättas, att Herr Bergström då tillstyrkte jernvägskomiterade att ingå till landstinget med en skrifvelse, med anhållan att landstinget skulle frångå sin förut uttalade åsigt att B-linien vore den lämpligaste och i stället förorda C-linien, emedan den senare hade utsigt att godkännas af regeringen, hvilket icke var förhållandet med B-linien. Detta var anledningen dertill, att jernvägskomiterade och landstinget i Hernösand frångingo B-linien. De gjorde detta naturligtvis derföre, att en så högt uppsatt personlighet som dåvarande Civilministern Bergström behagat lemna sådana der halfva löften.

Samme ärade talare gjorde den anmärkningen mot norrländingarne, att, om de hade varit eniga sins emellan, så hade det varit troligt, att vi i denna stund haft linien bestämd till Håssjö. Men man kan ju lika gerna kasta om satsen och säga, att om regeringen hade varit tillmötesgående mot pluraliteten af norrländingarne och rättat sig efter deras önskningar, så skulle man nu likaväl hafva haft linien bestämd till Håssjö.

Samme ärade talare anmärkte mot Stats-Utskottet, att det begått någonting oerhördt, då det tillstyrkt det nu framlagda förslaget. Detta yttrande är redan besvaradt af en annan Stats-Utskottsledamot; men jag skall be att få tillägga, att, om det varit oerhördt af Stats-Utskottet att fatta ett sådant beslut, så kan man väl säga, att det varit exempellöst af regeringen att framlägga ett sådant förslag, som hon gjort.

En annan talare ville icke precist beskylla Stats-Utskottet för att hafva varit lättsinnigt; men mellan raderna kunde man dock läsa, att Stats-Utskottet, då det framlagt sitt förslag, skulle grundat på sjelfva saken nog litet, med andra ord ej haft fullt klart för sig hvad det gjorde. Ett sådant påstående kan visserligen framkastas, men hvar och en som bevistade förra årets riksdag, torde icke hafva glömt att regeringen då framlade samma förslag, som Utskottet nu gjort. Den ärade talaren framstälde emellertid då ingen anmärkning mot regeringen, att hon handlat lättsinnigt.

Samme talare förundrade sig öfver att tvärtemot alla utom Utskottet ståendes önskningar Utskottet tillstyrkt Håssjölinien. Jag får erkänna, att detta yttrande förefaller mig ganska besynnerligt. Det är nemligen för mig alldeles ofattligt, hvarifrån han hemtat denna uppgift, att alla utom stående skulle vilja antaga Kongl. Maj:ts förslag. Jag kan likaväl säga, att alla utom stående skulle vilja antaga Utskottets förslag, men det vill jag icke heller göra, ty jag har icke så utrönt detta förhållande, att jag bestämdt kan påstå något dylikt.

En talare på Elfsborgsbänken, hvars skriftliga anförande jag

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

sökte följa så godt jag kunde, nämnde, att utaf de hufvudsakligaste skälen hvarför han kommit att biträda Kongl. Maj:ts förslag varit det, att jernvägsbyggnadsstyrelsen tillstyrkt detsamma. Man kan dock icke alltid lita på hvad denna styrelse tillstyrkt, ty ofta är det fallet, att man riskerar att, så att säga, blifva dragen vid näsan af henne. Icke allt som denna styrelse sagt, är tillförlitligt. Jag ber att i detta hänseende få erinra om, att t. ex. sista året i Juni månad, då norska stortinget debatterade framlagda förslaget till jernbana mellan Throndhjem och riksgränsen och då rigtningen af denna bana skulle bestämmas, så upplästes af en ledamot af norska stortinget ett af norska jernbanedirektören dagarne förut till öfverste Beijer aflåtet telegram af följande innehåll: "Har formedelst de i Kongl. jernbanekommision i vinter förte Forhandlinger om Retningen paa norsk side af Sundvalls—Throndhjemsbanen och Sagens videre Behandling i Storthingskomiteen ikke kunnet fremlægge det mellem os aftalte udkast till arbeidsplan. Af Hensyn Sagens Stilling her meget önskeligt erfare, om noget foretaget fra svensk side paa banestrækningen nærmest grændsen. Svar egnet till officiel fremlæggelse udbedes. Sagen staar till behandling i Storthinget denne Uge."

Som svar på detta telegram afsändes från öfverste Bejer följande telegram:

"Med anledning af gårdagens telegram får jernvägsbyggnadsstyrelsen till svar meddela att jernvägsarbetena å norra stambanan emellan Storvik å Gefle—dalabanan och riksgränsen mot Norge redan äro påbörjade från Storvik och komma ofördröjligt att påbörjas vid Storsjön i Jemtland omkring en mil vester om Näskott i rigtning mot riksgränsen, för hvilka sednare arbeten förberedande åtgärder redan äro vidtagne äfvensom förberedelser för arbetenas bedrifvande efter den oss emellan förlidet år omhandlade arbetsplan i afvaktan å närmare framställning från norsk sida."

Häraf framgår således, att jernvägsbyggnadsstyrelsen behagat underrätta norska jernbanedirektören, att arbetena på banan mellan Näskott och riksgränsen redan börjat den 4 Juni 1875. Det torde dock vara öfverflödigt att påminna, att det hufvudsakligaste anslaget för ifrågavarande del af tvärbanan beviljades först för år 1876, samt att af det för bemälde år beviljade anslag, högst obetydligt användts för bansträckningen Näskott—riksgränsen, och att intet öre användts före Juli 1875, för så vidt ej dit skall räknas uppforsling af några skottkärror och annan materiel.

Till sist ber jag att få besvara en anmärkning mot Stats-Utskottets förslag, som blifvit gjord af en militär, Herr Bågenholm. Herr Bågenholm påstod, att äfven ur synpunkten af strategiska skäl den vestra linien borde föredragas framför Håssjölinien, detta derföre att det vore närmare söderifrån till den förra linien än till den senare. För den händelse att man utgår från den synpunkten att man skall transportera trupper från södra Sverige till Norrland och tvärtom, har han visserligen rätt, men, om man utgår från den synpunkten att Ångermanelfven är en särdeles vigtig strategisk punkt för Norrlands försvar, så för-

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

faller detta skäl. Håssjölinien måste då ur strategisk synpunkt vara bättre, såsom mera närmande sig denna punkt än den vestra linien gör.

Jag vågar icke längre upptaga Kammarens tid och tror detta äfven vara öfverflödigt, emedan jag icke kan öfvertyga vare sig den ena eller den andra. Men jag har dock velat uttala min öfvertygelse och nedlägga till protokollet mina tankar i frågan och tillåter mig på nu anförda skäl yrka bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Jöns Rundbäck: Det kunde väl synas vara öfverflödigt att begära ordet i denna fråga, då alla skäl för och emot redan synas vara anförda och det icke är första gången som densamma förekommer till behandling vid riksdagen, utan vid fyra föregående riksdagar blifvit diskuterad med stor ifver både dag och natt, så att man kunnat tröttna dervid; men det förefaller mig just derföre desto egendomligare, att man ännu icke kommit på det klara med henne. Anledningen dertill är, att man sammanblandat och sammanblandar hvad som icke hörer tillsammans, nemligen stambanan och tvärbanan. Betraktar man deremot en hvar af dessa banor såsom ett helt för sig, eller den ena banan såsom oberoende af den andra, utom i det hänseendet att de mötas på en viss punkt, så blifver ärendet helt enkelt och lätt att afgöra. Jag hembär också regeringen min tacksamhet derför, att hon i år handlat på detta sätt och skilt dessa båda frågor ifrån hvarandra; ty enligt mitt förmenande var det detta fjorårets "antingen, eller", som så att säga hoprörde frågan, som framkallade förhoppningar och fordringar, hvilka gjort och göra denna fråga så passionerad och svårlöst.

Men å andra sidan vill jag icke mycket klandra detta; ty det har helt visst gifvit uppslag dertill, att frågan blifvit skärskådad från flera nya och vigtiga synpunkter. För min del har jag, efter att efter bästa förmåga hafva satt mig in i frågan, kommit till samma resultat, som jag redan i fjor framlade uti min vid Stats-Utskottets utlåtande i ärendet då fogade reservation, eller att det vore lämpligast att börja bygga en tvärbana från Torpshammar rakaste vägen till riksgränsen, en norsk statsbana till mötes. För dem af herrarne, som sutto i denna Kammare, 1873 och sedan torde det icke ens behöfva nämnas, att det då icke fans någon tanke på Håssjö-linien såsom tvärbana. Då kände hvar och en igen den gamla hederliga norrländska kartan; *nu* har man till den grad målat ut och förstört densamma, att det är nära nog omöjligt att känna igen den. Före 1874, hade det icke heller varit någon tvist om, huruvida tvärbanan skulle blifva bred- eller smalspårig; den skulle blifva det senare. Men vid 1874 års riksdag framlade regeringen ett förslag, att tvärbanan skulle byggas bredspårig, emedan dels Norge önskade en bredspårig bana emellan Trondhjem och riksgränsen, dels Sundsvallsbolaget åtagit sig att, om tvärbanan blefve bredspårig, ombygga bandelen Sundsvall—Torpshammar till bredspårig.

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Frågar man sig nu, hvilken jernväg, som tvärbana betraktad, är den bästa att bygga i Norrland, så kan derföre endast gifvas det svaret, att den väg är den bästa, som är den kortaste och mest vinstgifvande. Men, hvilken är åter denna? Den bästa synes mig otvifvelaktigt vara, och derför har jag gifvit skäl i den af mig afgifna, förut åberopade fjorårets reservation, vägen från Torpshammar öfver Ånge—Gällö—Östersund—Näskott och vidare till riksgränsen. Denna väg synes mig den lämpligaste, om man nemligen icke vill besluta påbörjandet af en uppåt gående norrländsk stambana.

Jag kan visst icke förtänka norrländingarne, att de arbeta för sina egna ändamål, och således vilja hafva tvärbanan till Håssjö, ty derigenom komma de längre norr ut och hemåt. Men vi, som äro ointresserade i saken, böra fullfölja forsättandet af redan tilltänkta och beslutade banor i Norrland, oberoende af en öfre norrländsk stambana. Att bygga endast till Håssjö och stanna der, duger alldeles icke; ty förr än stambanan nått ända upp till Sollefteå, torde den icke träffa på någon trafik eller rörelse i öfrigt, som förtjenar att byggas för. Vill man således besluta byggandet af en tvärbana emellan Vesterhafvet och Östersjön, så bör man väl lägga den, der den kan påräkna den största trafiken, nemligen från Sverige och Norge och från sistnämnda land tillbaka till Sverige och vidare österut vid Östersjön till Finland. Ty efter mitt förmenande, torde den största trafiken ernås på den linien.

Man har sagt, att, om vi icke bygga tvärbanan till Håssjö, så få vi bygga två eller tre stambanor i Norrland. Kan det visa sig, att de banor vi nu bygga, blifva så vinstgifvande, att de löna sig, så kan detta ju i en framtid nog vara möjligt. Men vänta få norrländingarne på den banan! Få norrländingarne *en*, så tror jag att de kunna vara glada och belåtna, och *det* få de måhända. Men *två* är redan för mycket; och *tre* få de aldrig. Dylika ord äro derföre icke rätt passande, och då det kommer till kritan, är det väl icke så farligt menadt.

Jag skulle äfven hafva erinrat om utgången af denna fråga vid förlidet års riksdag, i fall icke Herr Gumælius redan så fullständigt redogjort för densamma. För öfrigt torde de flesta af Kammarens ledamöter sjelfve ihågkomma den. Jag anser det vara utom allt tvifvel, att, för den händelse frågan då hade blifvit afgjord genom gemensam votering, skulle det vestra alternativet hafva gått igenom med en glänsande majoritet.

Jag vill slutligen hemställa till Kammaren, att något uppskof med denna fråga icke vidare måtte göras; ty då komme att inträffa, hvad jag redan förut en gång påpekat, nemligen att man endast komme att bygga på tvärbanan Näskott norska riksgränsen, hvilket ju är den sämsta biten på hela sträckningen, utan förbindelse med någon annan jernbana, vare sig till höger eller venster. Ju förr dessa tvistefrågor slitas, desto bättre både för Riksdagen och för Norrland.

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

På dessa skäl anhåller jag om bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr von Geyer: Att äfven mindre stater förmå utan fara beträda statsskuldssystemets bana, då sådant sker för produktiva ändamål, derpå hafva vi sett ett lyckligt exempel äfven i Sverige under senaste tid. Äfvenledes har man sett stater slå in på nämnda bana, till och med för improduktiva ändamål, men då af hög ideel art, hvilket ock synes deraf, att största delen af statsskuldsbördan tillkommit i och för krigföringen i syfte att försvara antingen statens tillvaro eller det europeiska jemnvigtsystemet. Man har icke heller sett någon stat gå under af en sådan anledning. Men att en stat skulle kunna fortsätta statslånesystemets i och för improduktiva ändamål, kan icke antagas ostraffadt kunna försiggå. Det är ifrån denna uppfattning jag utgår; ty jag föreställer mig nemligen, att vi just nu stå vid en sådan gräns mellan det produktiva och improduktiva användningssättet, jag kallar den Håssjö-linien. Om meningen är, och den blifver så om Håssjö-linien kommer till stånd, att med alla medel och i närmaste framtid söka fullfölja denna sträckning uppåt Norrland, föreställer jag mig nemligen, att vi mycket snart äro inne på improduktivitetens område för användandet af våra lånta penningar. Ja, att vi då redan snarligen befinna oss der äfven improduktivitetens gräns öfverskrides, och den norrländska jernbanstatistiken vill komma att med afseende på jernbanstatistiken i sin helhet spela samma rol, som de 7 magra nöten i Pharaos dröm. Jag anser således, att frågan om valet af Håssjö- eller Refsunds-linien är ganska stor och betydelsefull.

Många hafva här uttalat sig om Refsunds-liniens företräden framför Håssjö-linien; och dessa företräden hafva knappast af någon kunnat bestridas, icke ens af Herr Treffenberg. Herr Treffenberg har till och med sagt, att, om det endast gälde rentabiliteten och de fördelaktiga förhållandena i öfrigt i afseende å tvärbanan, ville han medgifva, att regeringens nu framlagda förslag vore det rigtiga; men han tillade, att antagandet af Stats-Utskottets förslag vore att draga vexel på framtiden, enär Håssjö ligger snart sagdt i ödemarken och banan således omöjligen kan der afslutas, utan måste fortsättas vidare norr ut. För min del kan jag icke heller tillerkänna fullt förtroende åt samme talares uppgifter angående den stora exporten i Norrland norr om Håssjö. Herr Lithner har för öfrigt redan vederlagt dem. Och äfven om jernvägen droges norr ut på andra sidan Håssjö, kan jag icke se, att detta skulle i någon afsevärd mån öka denna export. Ty exporten kommer nog att ändå gå sina gamla vägar, antingen på sjöarne eller strömmarne, hvilka utgöra de naturliga stråkvägarne. För Norrland sjelft anser jag det också vara af allra största vigt, att fortsättandet af banan kunde afstanna, så att man kunde vinna erfarenhet, huru trafikförhållandena komme att gestalta sig just de månader af året, då den norrländska jernvägstrafiken skulle hafva sin betydelse. Utfalla dessa försök fördelaktigt i rentabelt afseende, måste också chancerna för Norrland att få en stambana

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

stiga. Jag anser det sålunda ligga i Norrlands eget intresse att afvakta tiden, ty om linien Håssjö anlägges och kommer att hvila tungt på statsbanebudgeten, torde detta för längre tid afskräcka från vidare fortsättande norr ut på denna bana.

Det är vidare min uppfattning af denna sak, att äfven om Håssjö-linien skulle bättre förmedla de olika intressena inom Norrland och bättre tillgodose fortgången af jernvägsbyggnaderna i Norrland, så borde i alla fall äfven då ett längre uppehåll i norrländska stambanebyggnaden göras. Men nu är väl utan allt tvifvel att Refsundslinien, lättare anlagd, billigare i anläggning — genomgående vida rikare trakter än den öde Håssjö-linien, möjlig att öppna för trafik i mån af arbetets fortgång — skall visa ett så gynsamt resultat, jemfördt med Håssjö-linien, att de ränteförluster, hvilka under dessa år skulle uppstå, om denna senare linie antages, snart skulle närma sig kostnaden för en utsträckning af statsbanan från Refsunds-linien t. ex. Gällö till Håssjö.

Från hvilken sida jag än ser saken, finner jag således att allt talar till fördel för Kongl. Maj:ts förslag, äfven om man icke tager i betraktande det rent af oformliga, att nu bestämma sig för en ny linie, mellan Hybo och tvärbanan till Norge, hvilken ännu icke blifvit af Regeringen fullständigt undersökt eller till sitt läge bestämd. Det vore, som om Riksdagen beviljade ett anslag, utan Stats-Utskottets föregående pröfning.

Ju längre diskussionen fortgått, ju lättare blir det för den talare, som då får ordet att fortsätta densamma, ty under öfverläggningen uppstå så många nya momenter och åsigter, som man skulle vilja försöka att bemöta. Men då i samma mån åhörarnes förmåga, att med intresse följa föredraget, så naturligen försvagas, så är detta för mig en anledning att icke vidare upptaga Kammarens tid; utan vill jag derföre inskränka mig till att yrka bifall till Kongl. Maj:ts förslag och afslag å Stats-Utskottets hemställan.

Herr Pehr Nilsson i Vittjerf: Herr Grefve och Talman! Mina Herrar! Jag har icke begärt ordet i denna fråga för att söka framlägga några nya upplysningar angående Utskottets förslag, emedan de redan äro så rikligen framhållna af föregående talare af begge partien. Broschyrer och skrifter i detta ämne hafva äfven blifvit Kammarens ledamöter tilldelade, så att dertill är just ingenting att tillägga. Jag förmodar ock, att hvar och en deraf redan bestämt sitt handlingssätt, hvilket för oss norra norrlänningar ingalunda höres blifva gynsamt, om man får döma efter de tal, som af de fleste föregående talare blifvit hållna, samt af den kritik och det klander, som blifvit tilldelade Stats-Utskottets majoritet i denna fråga — ett klander och kritiserande, som synes gått nog långt, då till och med en prest funnit sig föranlåten att anställa en så sträng kritik, som nu skett.

Jag har nu blott en fråga att framställa till Kammaren, om och huruvida det är så ekonomiskt eller politiskt klokt af södra och mellersta Sveriges representanter att lemna oss inbyggare i

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

norra Norrland alldeles utan jernvägar, oss som ovedersägligen äro i största behof deraf och det af naturlig orsak nog. Ty vår kommunikation till sjös med den öfriga verlden är åtminstone under 8 månader af året stängd. Med vårt nordliga läge inträffar tidt och ofta missväxt genom frost; hvarför vi då äro nödsakade att från de södra orterna anskaffa spanmål och då sjöfarten om vårarne är stängd har det händt att spanmålen måst forslas ända till 50 mil med häst.

Jag vågar derför vädja till Eder, som sjelfva äro ganska rikligt tillgodosedda med den stora förmånen af jernvägar och jag beder Eder att betänka Eder mer än en gång, innan I tagen det afgörande steget i denna för oss så vigtiga fråga. Och härmed vågar jag anhålla om bifall till Stats-Utskottets utlåtande.

Herr Dickson: Då jag vågar antaga att ganska många af denna Kammares ledamöter uti denna fråga befinna sig på alldeles samma ståndpunkt som jag, det vill säga att de icke kunna på grund af egen lokalkännedom bestämma huru de böra rösta, är det helt naturligt att man vid afgifvandet af denna röst mer eller mindre måste grunda sitt omdöme på de i frågan tillgängliga kartor och handlingar, som blifvit framlagda. Jag har visserligen för flera år sedan rest uppe i Norrland; men jag tror mig derför alldeles icke vara mera berättigad än vi andra icke-norrländingar att yttra mig till fördel för hvarken den ena eller andra linien. Deremot har jag så samvetsgrant jag kunnat sökt att pröfva icke blott alla möjliga kartor, som framvisats och Kongl. Maj:ts proposition i frågan, utan äfven Stats-Utskottets förslag samt de broschyrer, som från alla möjliga håll stuckits oss i händerna. Jag har genomläst dem alla, men jag bekänner för eder, mine herrar, att ju flera sådana broschyrer jag genomläst, desto mera villrådig har jag funnit mig, ty hvad man i den ena söker bevisa, det rifver man i den andra fullkomligt ned. Jag har af alla dessa skrifter endast kunnat draga den slutsatsen, att de icke varit fullt opartiska, utan hvar för sig talat för något visst ortintresse. Då jag önskade gå till den auktoritet, hos hvilken man kunde förutsätta den största opartiskheten, har jag derföre vändt mig till det af Kongl. Maj:t afgifna förslaget, och på denna subjektiva grund kommer jag att rösta för bifall till detsamma.

Det är dock icke nog med detta subjektiva skäl, utan jag har äfven vid granskning af det Kongl. förslaget funnit tre objektiva skäl för detsamma.

Det ena af dessa skäl inses lätt, om man betraktar de båda ändpunkterna för linien nämligen Trondhjem i Norge och Sundsvall i Sverige. Man finner då genast att sammanknytningen af dessa båda ändpunkter både är kortare och billigare enligt det Kongl. förslaget, än efter något annat, och att detta derför bör förordas.

Vidare har jag funnit att genom antagande af förslaget om en tvärbana öfver Torpshammar och vidare öfver Gällösund uppåt Östersund vinnes den stora fördelen att banan kan underhand

öppnas för trafik och derigenom åtminstone i någon mån bidraga till att anläggningen betalar sig, hvilket deremot är omöjligt om banan drages öfver Håssjö. Detta är det andra skälet, som talar för Kongl. Maj:ts förslag.

Ang. statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Härtill kommen ett tredje skäl, som enligt min tanke är det vigtigaste, nemligen det ekonomiska. Skulle det icke vara skäl, mine herrar, att man vid anläggande af statsjernvägar i Norrland sökte komma till den punkt, att man åtminstone för någon tid kunde pausera och se tiden an och, innan man beslutar sig för något vidare jernvägsbyggande derstädes, se till huruvida den redan beslutade banan vore i stånd att lemna någon afkastning och sålunda uppmuntra till dess vidare utsträckning? Man hyser i allmänhet stora förhoppningar om, att de svenska jernvägarne skola lemna staten ganska betydliga inkomster. Men det kan vara skäl att befara, att de långa jernvägar Norrland kräfver, åtminstone att döma efter den lilla erfarenhet man ännu kan hafva om deras förmåga att bära sig, i stället för att lemna inkomster skola blifva en kräfta för statskassan.

Jag tror att dessa objektiva skäl äro så talande, att det torde vara skäl för Kammaren att väl betänka sig, innan man beslutar sig för att bifalla Utskottets förslag att anlägga jernväg till Håssjö. Hafva vi nemligen en gång beslutat oss för att gå den vägen, mine herrar, då hafva vi också i och med detsamma verkligen gifvit på hand att banan skall gå ännu längre norrut. Ty går banan endast till Håssjö, är dermed icke vunnet hvad som med henne åsyftats. Går banan deremot i den rigtning regeringen föreslagit åt Ånge och vidare öfver Gällösund uppåt Östersund, finnas alldeles inga svårigheter vid att sedermera draga banan uppåt Ångermanland och ännu längre, om så skulle finnas nödigt.

På nu anförda skäl önskar jag således bifall till Kongl. Maj:ts och afslag å Utskottets förslag.

Som tiden var långt framskriden och ytterligare åtskillige ledamöter begärt ordet för att yttra sig rörande det förevarande ärendet, uppsköts den vidare öfverläggningen derom till kl. 7 e. m., då detta sammanträde komme att fortsättas; och åtskildes nu Kammarens ledamöter kl. 3. e. m.

In fidem
Gustaf Westdahl.