RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1876. Andra Kammaren. N:o 49.

Lördagen den 29 April.

Kl. 7 e. m.

§ 1.

Fortsattes den i förmiddagens sammanträde började öfverläggningen angående *punkten 1* i 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. *Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland.*

Herr Nils Larson erhöll ordet och anförde:

Då jag tog mig friheten att begära ordet stod min närmaste granne till venster, som tillika är min länskamrat, förut antecknad; och jag trodde således, då jag anhöll om ordet, att jag möjligen skulle kunna få anledning att till besvarande upptaga ett eller annat af hvad han möjligen kunde komma att i saken anföra. Nu har jag emellertid erfarit, att han låtit stryka sitt namn på listan öfver anmälda talare och jag har vid sådant förhållande icke synnerligen stor anledning att nu uppträda, men jag har icke velat följa det exempel, som här gifvits, att först anmäla sig till erhållande af ordet och sedermera stryka sitt namn för att flytta det längre ned på listan. Det kan således icke blifva mycket, som jag nu har att i föreliggande fråga andraga, helst som det allra mesta, som från den sida jag tillhör bör sägas, redan är under förmiddagens lopp anfördt af åtskilliga andra och på ett mycket bättre sätt, än jag skulle kunna göra det. Men jag skall likväl begagna tillfället att nu yttra några ord.

Jag ber till en början få anmärka hvad som förefallit mig i viss mån anmärkningsvärdt, nemligen att Stats-Utskottet eller pluraliteten af Stats-Utskottet, som förordat icke allenast tvärbanan från Torpshammar öfver Håssjö och Dusnäsviken till Östersund, utan äfven för sin del föreslagit, att Riksdagen redan nu skulle bestämma sträckningen af den uppåtgående stambanan, att Stats-Utskottet eller denna pluralitet af Stats-Utskottet, säger jag, icke inlåtit sig i någon slags pröfning af frågan om rätta sträckningen för tvärbanan i och för sig, utan låtit frågan härom helt och hållet bero af sin mening om huru den uppåtgående stambanan skulle gå. Nu förhåller sig likväl med

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

afseende å den uppåtgående stambanan så, att båda Kamrarne under nästlidne riksdag förklarade, att närmare undersökningar borde föregå, innan Riksdagen skulle med full tillförsigt kunna besluta om sträckningen af densamma. Jag förmodar att det för hvarje ledamot af denna Kammare är kändt — hvilket för öfrigt redan på förmiddagen blifvit anfördt — hvad som vid nästlidne riksdag utgjorde flertalets inom hvardera Kammaren mening i afseende på den uppåtgående stambanan; den var nemligen inom Första Kammaren, att man borde vidtaga närmare undersökningar i fråga om densamma icke allenast norr om tvärbanan, utan äfven från Hybo till tvärbanan; och Första Kammaren beslöt definitivt för sin del huru tvärbanan skulle komma att förläggas. Inom Andra Kammaren deremot fattades icke något definitivt beslut om sträckningen ens af tvärbanan, utan Andra Kammaren uppstälde såsom sitt beslut den meningen att uppskjuta allt till en kommande riksdag och hos Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t ville låta verkställa närmare undersökningar utan att Andra Kammaren likväl bestämdt uttryckte hvilka delar dessa undersökningar skulle omfatta. Men om man noga följer den diskussion, som då inom denna Andra Kammare fördes, framgår också deraf, att meningen här bland flertalet ledamöter i hufvudsak var densamma i afseende å tvärbanan, som genom definitivt beslut af Första Kammaren uttrycktes, eller att den rigtning, som Kongl. Maj:t då i det första alternativet i dess proposition föreslog med afseende å denna samma tvärbana, var den rätta. Nu föreslår pluraliteten af Stats-Utskottet detta oaktadt, och fastän dessa ifrågavarande undersökningar ännu icke äro afslutade, att Riksdagen likväl nu skulle bestämma sträckningen af den uppåtgående stambanan och att rigtningen af tvärbanan skulle blifva beroende af sträckningen för denna uppåtgående stambana.

Jag vill icke säga synnerligen mycket derom, att pluraliteten af Stats-Utskottet, som nu till allra största delen består af samma ledamöter, som i fjol vid behandlingen af samma fråga utgjorde pluraliteten af Utskottet, måhända haft litet svårt att nu framlägga en annan mening än då; men det får jag likväl säga, att jag för min del tror, att en delegation af Kamrarne icke bör envist hålla fast vid en förut fattad mening, utan taga till rättesnöre för sitt handlingssätt de meningar, som finnas uttryckta af flertalet bland Kamrarnes ledamöter. Dermed må nu emellertid vara huru som helst; jag skall såsom jag nyss nämnde, icke klandra utskottspluralitetens sätt att behandla frågan, men låtom oss då se till, huruvida ett godt resultat antagligen skulle kunna vinnas genom ett bifall till Utskottets framlagda förslag. Jag nämnde i början af mitt anförande, att Utskottet icke inlåtit sig i pröfning af frågan om rätta sträckningen af tvärbanan i och för sig, utan låtit denna banas rigtning bero af Utskottets mening om den uppåtgående banan. Jag tror, att Utskottet genom att icke inlåta sig i denna pröfning, medgifvit, att den rigtning Kongl. Maj:t föreslagit är den rätta, men att saken i fråga derom endast fått bero på Utskottets tanke i afseende på den andra frågan. Men då nu de önskade undersökningarne i afseende på den uppåtgående stambanan icke äro afslutade, är det ju icke gifvet, att den mening derom, som Utskottet uttryckt, är den rigtiga. Man kan ju lätt tänka sig att efter

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

fullbordandet af ifrågavarande undersökningar det skall kunna befinnas, att den uppåtgående stambanans sträckning kan komma att bestämmas på annat sätt än det nu ifrågavarande, och om så skulle hända, hvilket alls icke är otroligt eller otänkbart, skulle man genom ett bifall till Stats-Utskottets föreliggande förslag hafva kommit till det resultat, att man för det första med hänsyn till den uppåtgående stambanan dragit tvärbanan i orätt rigtning och för det andra att den uppåtgående banan i och för sig sjelf också kommit att läggas uti en olämplig rigtning. I sådant fall måste man medgifva, att resultatet i händelse af bifall till Utskottets förslag vore temligen misslyckadt.

Men hvad är nu egentliga grunden till Utskottets förslag om att sammankoppla stam- och tvärbanor till en gemensam bana från Torpshammar till Håssjö? Jo, det är, såsom Utskottet sjelf säger, endast afsigten att redan nu mera tillgodose det öfra Norrland. Det kan dock tala vid att närmare undersöka, huruvida det öfra Norrland i verkligheten skulle blifva tillgodosedt med ett beslut i enlighet med detta förslag. Det öfra Norrlands representanter hafva, då de i motioner påyrkat den nu föreslagna rigtningen, dermed, såsom af dem tydligen blifvit uttaladt, afsett, att staten skulle, efter afslutandet af byggandet utaf de bandelar, som hittills äro beslutade, från Håssjö — om nemligen denna linie skulle blifva beslutad — fortsätta vidare på den uppåtgående stambanan, åtminstone till Sollefteå. Men derom ser det ut som Utskottet skulle hysa en annan mening. Utskottet talar nemligen i sin motivering till förslaget derom, att man borde kunna vänta, att i enlighet med hvad som uti statsrådsprotokollet vid den Kongl. propositionen till 1873 års Riksdag uttalades, det skulle ankomma på den enskilda företagsamheten i orterna att bekosta anläggandet af en bibana från Håssjö till Sollefteå.

Skulle Riksdagen framdeles komma att strängt hålla på den meningen, då fruktar jag att det öfriga Norrland icke skall blifva synnerligen betjenadt af ett sådant beslut; men jag tror tillika, att Riksdagen sjelf gjort sig skyldig till en missräkning, i fall Riksdagen räknade på att den omtalta bibanan skulle på enskild bekostnad anläggas. Det är åtminstone min fullkomliga öfvertygelse att Ångermanland, sedan det nu varit så mycket tal om att staten skulle bygga stambana åtminstone till Sollefteå, icke skulle besluta sig för att på egen bekostnad företaga byggandet af denna bana, utan att det slutligen måste gå derhän, att staten komme att bygga den, helst som, i fall man beslutade att draga banan upp till Håssjö, denna i annat fall skulle gifva ett dåligt resultat i afseende på trafiken, något hvarom jag hoppas att vi äro temligen ense.

Jag gör mig den föreställningen af hvad jag hört under förmiddagens diskussion, icke allenast af dem, som talat för Refsundslinien, utan äfven af en framstående förfäktare för Håssjölinien, och jag vill i detta afseende åberopa hvad sistberörde talare, nemligen Vesternorrlands läns landshöfding, i den saken yttrade i fråga om hvad som kunde vara den rätta sträckningen, om man betraktade hvarje bana i och för sig. Han medgaf nemligen, att, om man betraktade tvärbanan såsom fristående, skulle det icke vara tvifvel om att Refsunds-

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

linien vore den rätta; och att, om man droge banan till Håssjö, skulle staten nödgas bygga vidare till Sollefteå.

Jag skall helt och hållet underlåta att framlägga några sifferkalkyler i fråga om den beräkneliga trafiken i den ena eller andra rigtningen. Jag tager nemligen för alldeles gifvet, att vi numera äro ense derom, att Håssjölinien icke kan jemföras med Refsundslinien, lika litet i afseende på trafik, som afstånds- och terrängförhållanden. Men hufvudsaken för Utskottet och äfven för det öfre Norrlands representanter har varit, att utan hänsyn till banornas lämplighet eller olämplighet i öfrigt komma så långt norrut som till Håssjö. Nåväl, jag vill också komma så långt norrut som till Håssjö och ännu något längre, då tiden dertill är inne, men, mine herrar, det finnes, dess bättre, mer än en väg, på hvilken man kan komma dit. Man behöfver nemligen icke, för att komma så långt norrut, rycka tvärbanan ur dess rätta läge. Mig förefaller det som om man gör klokast uti att, på sätt Kongl. Maj:t antydt, skilja emellan tvärbanan och den uppåtgående banan, samt tillse, att hvar och en af dem på bästa sätt uppfyller sitt hufvudsakliga syfte. Man kan ju, äfven om tvärbanan bygges i enlighet med Kongl. Maj:ts förslag, mycket lätt komma till Håssjö; och i alla fall må det ju anses vara säkrast för den uppåtgående banans rigtiga behandling, att afvakta utgången af de undersökningar rörande densammas sträckning som påbörjats, men ännu icke afslutats, och att således icke nu på förhand och i saknad af de nödiga upplysningarne binda sig hvarken i ena eller andra afseendet i fråga om den uppåtgående banan. Derföre är det ock lämpligast att nu, i enlighet med Kongl. Maj:ts proposition, bestämma sträckningen endast för tvärbanan, hvarom vidare undersökningar icke ansetts erforderliga.

Jag ber att få nämna att under förlidet år uppkom inom det norska storthinget en tvist af enahanda beskaffenhet, som den nu förevarande. Der hade nemligen väckts yrkande om att tvärbanan inom det norska området skulle från Trondhjem eller rättare från Stjördalshalsen dragas i mera nordlig rigtning än som förut varit bestämdt, hvarigenom skulle vinnas den fördelen att tvärbanan till en längd af omkring 5 mil och till motsvarande minskning i anläggningskostnad skulle sammanfalla med en annan statsbana som man tänkte sig skulle komma att i en framtid gå ända upp till Namsos. Derigenom skulle, i fall sådant yrkande vunnit bifall, tvärbanan mellan Trondhjem och Östersund hafva blifvit förlängd, på samma sätt som hos oss, med omkring tre mil. Storthinget som behandlade denna fråga, hade dock nog klar blick att inse, att för Norges handel och i synnerhet för handeln i en så stor köpstad som Trondhjem, det icke allenast icke skulle vara nyttigt, utan tvärtom skadligt, att på detta sätt förlänga vägen till ett så vigtigt handelsområde som Jemtland. Förslaget afslogs derför också med en mycket stark pluralitet. *Vår Regering* har af enahanda hänsyn till *svenskt* intresse, nu för andra gången förordat genaste vägen mellan detta inland och Norrlands förnämsta handelsplats vid Östersjön norr om Gefle. Det beror nu på det beslut, som den svenska Riksdagen går att fatta, huruvida den svenska handelns täflan med den norska skall försvåras utöfver hvad de naturliga förhållandena betinga eller icke.

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland (Forts.)

Jag vågar hoppas, att Riksdagen, så som Regeringen redan visat sig hafva gjort, skall inse nödvändigheten af att göra förbindelsen mellan Sveriges handelsplatser och det inre landet så lätt som möjligt.

Jag vill blott tillägga ett par ord. I afseende på ofvanberörda, inom norska storthinget uppkomna fråga, har en af Norrlandsrepresentanterne på förmiddagen uppläst ett telegram från en norsk storthingsman, ställdt till Chefen för statens jernvägsbyggnader, öfverste Beijer, och innehållande förfrågningar huruvida några åtgärder i afseende på jernvägsbyggnaderna inom Sverige vidtagits, som skulle göra det otänkbart att Sverige ville gå norska storthinget till mötes, om detta beslöte att, på sätt förut uppgifvits, förlägga tvärbanan inom det norska området i annan rigtning än förut öfverenskommits. Den värde ledamoten nämnde att chefen för jernvägsbyggnaderna hade på detta telegram svarat, att man vore betänkt på att redan under sommaren 1875 påbörja jernvägsarbetena i närheten af Storsjön i Jemtland. Det var, såsom jag tyckte mig finna, icke i något annat syfte än att framställa klander mot chefen för jernvägsbyggnadsstyrelsen, som Herr Hörnfeldt kom fram med telegramhistorien. Han gjorde nemligen anmärkning mot att Öfverste Beijer svarat, att arbetet skulle börja redan under år 1875, oaktadt, såsom Herr Hörnfeldt yttrade, Riksdagen beviljat anslag först för år 1876.

Jag skall, för att så godt jag kan taga bemälde chef i försvar, be att få fästa Herr Hörnfeldts uppmärksamhet på att han genom detta sitt yttrande gjort sig skyldig till ett misstag; ty redan 1874 års Riksdag beviljade ett anslag af icke mindre än 3,000,000 kronor för påbörjande af arbetena, dels på den uppåtgående stambanan från Storvik och dels på tvärbanan mellan Näskott och riksgränsen, hvarföre Herr Beijers svar på telegrammet var fullkomligen välgrundadt, i ty att styrelsen hade icke allenast rätt att under år 1875 påbörja arbetena, utan jemväl gjort början dermed ungefär vid den tid som Öfverste Beijer uti sitt svar på storthingsmannens förfrågan uppgifvit.

Här har af Utskottet äfvensom af en och annan talare i Kammaren i dag blifvit såsom skäl för Håssjöliniens antagande anfördt, bland annat, att man borde nu genast tillgodose, såsom det heter, den betydligt öfvervägande större delen af Norrland, hvarmed jag förmodar att icke allenast Utskottet, utan äfven de af Kammarens ledamöter, som yttrat sig på detta sätt, menat det öfre Norrland norr om tvärbanan.

I afseende härå har redan på förmiddagen framstälts åtskilliga erinringar derom, att Norrland dock är något mer än den delen deraf, som ligger norr om Sundsvall, att till Norrland hör icke allenast Ångermanland, Vesterbotten och Norrbotten, utan jemväl Gestrikland, Helsingland, Medelpad och Jemtland. Således, då man talar om Norrland, bör man icke säga, att de tre förstnämnda provinserna utgöra den öfvervägande delen deraf, utan tvärtom torde man med fullt fog kunna påstå motsatsen, för så vidt afseende bör fästas vid annat än de särskilda landsdelarnes ytvidd. En talare i dag åberopade några siffror, som i detta afseende tyckas böra vara ganska bevisande, nemligen rörande tulluppbörden vid de olika tullplatserna i Norrland. Det framgick af dessa siffror, att, under det tulluppbörden vid samtliga

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

tullplatser norr om Sundsvall under år 1874 uppgick till 315,000 kronor, denna uppbörd samtidigt i Sundsvall med Östersund och Dufed samt de söder derom belägna norrländska tullplatserna belöpte sig till 1,536,000, således till ungefär 5 gånger så mycket som vid de nordligare tullplatserna. Ensamt i Sundsvall utgjorde tulluppbörden öfver 50 procent mera än i Hernösand, Umeå, Piteå, Luleå och Haparanda tillsammans.

Här finnas för öfrigt åtskilliga andra omständigheter som kunna åberopas till fördel för de södra delarne af Norrland vid jemförelse med de norra. Jag skall blott nämna ett par af dem.

Ser man till exempel på bankväsendets utveckling i de olika delarne af Norrland, så finner man i de södra städerna, till och med Sundsvall följande bankinrättningar, nemligen: Gefleborgs läns enskilda bank med eget fondkapital af 1,674,000 kronor; Helsinglands enskilda bank med 1,607,000; Aktiebolaget Gefle bank med 1,022,000; Sundsvalls enskilda bank med grundfond, reservfond och besparingsfond af tillsammans 3,394,000 kronor; Sundsvalls handelsbank med 1,517,000 kronor, Sundsvalls kreditaktiebolag med en grundfond af 703,000 kronor. Dertill kommer Sundsvalls folkbank, hvars grundkapital jag icke till beloppet känner. Så vidt jag har mig bekant, bedrifves inom de sex nordligare städerna bankrörelse endast af Hernösands enskilda bank med, såsom jag tror, en grundfond af 1,500,000 kronor och cirka 300,000 kronor reservfond, af Vesterbottens enskilda bank med en grundfond uppgående till ungefär enahanda belopp eller möjligen till 1,700,000 kronor jemte ett par hundra tusen kronors reserv- och besparingsfond, och slutligen Luleå lånekontor, som, enligt hvad Kammarens ledamöter hafva sig bekant, har från Riksbanken sitt rörelsekapital, hvilket under förlidet år utgjorde omkring 1,400,000 kronor, hvarå lånekontoret då gaf en behållning af tre hela och sjuttiosex hundradedels procent. Då bankverksamheten inom en ort torde temligen säkert ådagalägga vigten af affärsrörelsen inom samma ort, torde äfven af de utaf mig nu anförda siffror någorlunda klart framgå, hvilken betydelse i afseende på handel och rörelse den norr om Sundsvall belägna delen af Norrland har i jemförelse med den södra delen. Den sistnämnda delen har således i detta hänseende en mycket större betydelse.

Ser man vidare på den ångbåtsflotta, dessa städer hvar för sig ega, finner man, att Sundsvall ensamt i det allra närmaste har lika många ångbåtar med lika stort lästetal och lika många hästkrafter som alla de nordligare sex städerna tillhopa. Så var åtminstone förhållandet i slutet af år 1873, och jag förmodar att proportionen dem emellan icke sedan dess synnerligen förändrats, äfven om, såsom sannolikt skett, antalet och drägtigheten på det hela taget ökats.

Jag skulle visserligen ännu kunna hafva mycket att säga i denna sak, men, såsom jag nämnde i början, det mesta har blifvit sagdt förut, och för att icke onödigtvis förlänga diskussionen, på hvilken jag, såsom många med mig, önskar få ett snart slut, skall jag nu sluta med hemställan om afslag å Utskottets förslag och bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Herr Casparsson: Då jag genomläste Stats-Utskottets föreliggande betänkande, blef jag af deri anförda skäl fullt öfvertygad att Stats-Utskottet vexlat in på orätt spår. Stats-Utskottet hade nemligen, med tillämpning af den moderna sammankopplingsteorien, sammanbundit frågan om den uppåt gående stambanan med frågan om tvärbanan, då deremot Kongl. Maj:t i sin proposition, som jag tror särdeles välbetänkt, särskilt dessa frågor. Men, tänkte jag, ingen bör dömas ohördan; måhända får jag här under diskussionen af Stats-Utskottets herrar ledamöter höra skäl anföras, som kunna bibringa mig en annan uppfattning. Den förste statsutskottsledamoten, som uppträdde, var, såvidt jag minnes rätt, Utskottets vice ordförande. Han hänvisade oss till den karta, hvilken är upphängd till venster om taflan, såsom han uttryckte sig, och yttrade, att, derest icke Stats-Utskottets förslag antoges, den norrländska jernvägen komme att bilda en uppåtgående gaffel, men då en uppåtgående betingar en nedåtgående, skulle äfven norr ifrån göras en dylik gaffel med nedåtgående spets; detta för såvidt jag kunde uppfatta hans anförande. Ehuru samme ärade talare började sitt anförande med det förklarande, att han icke skulle anföra några siffror, hade han dock strax »på gaffeln», huru mycket detta gaffelformiga system skulle komma att kosta. *Femtio millioner kronor!* Och då han med höjd röst utropade dessa femtio millioner, tyckte jag mig förmärka en kall rysning öfvergå äfven de ledamöter, som ej eljest äro kända att vara lättskrämda eller nervsvaga. Då jag för några dagar sedan tillät mig att anföra några siffror, förklarade han dem för poetiska fantasier, men jag tror verkligen, att dessa 50 millioner kunna hänföras till området af den reproduktiva inbillningskraften. Detta var emellertid, såvidt jag uppfattade hans yttrande, hufvudskälet för Utskottets förslag. De öfriga skäl, han anförde, vill jag nu icke upptaga till besvarande; ty den, som bär ansvaret såsom Stats-Utskottets ministre orateur, bör man icke besvära med andra anmärkningar än de vigtigaste.

Jag öfvergår derföre till Utskottets betänkande, och får då derom säga, att detsamma synts mig mera *belysande* än *upplysande;* belysande för situationen men icke upplysande för den norrländska stambanefrågan. Det som deri skulle vara mest upplysande, är väl de deri intagna jemförelsetabellerna angående väglängd och anläggningskostnad; men för min del får jag upprigtigt tillstå, att jag icke förstår dem. Jag säger derföre om dem, hvad Luther yttrade om de skriftställen han icke fattade: »Jag går dem med vördnad förbi». Stats-Utskottets föreliggande utlåtande föranleder emellertid till åtskilliga både studier och kritiker. Studierna har jag naturligtvis redan undangjort, hvaremot kritikerna återstå. Jag skall dock, för min del, låta dem innestå af den orsak, att då inom Norrland i denna fråga finnas två berättigade intressen — det vestliga och det östliga — vill jag åt representanterna för dessa olika intressen öfverlemna att sjelfva sins emellan och med Stats-Utskottet uppgöra dessa kritiker. Jag åter skall göra som de gamla kuskarne, höra på smällen, om jag ock icke alltid kan glädja mig deråt.

Men *en* sak ber jag dock få beröra. Af Stats-Utskottets utlåtande likasom af bilagan till Kongl. Maj:ts proposition finner man, hurusom

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Kongl. Maj:t ansett en vidare utredning för den uppåtgående stambanan behöfva verkställas, och att en sådan utredning också blifvit anbefald, samt att enligt departementschefens åsigt, som Kongl. Maj:t biträdt, tiden ännu icke ansetts vara inne att inhemta Riksdagens yttrande i detta afseende förr än undersökningarne försiggått. Det oaktadt kommer nu Stats-Utskottet och säger: här behöfvas icke några undersökningar; vi föreslå Riksdagen att fatta beslut oaktadt sådana icke skett. Och detta till och med beträffande en linie, om hvilken det förklaras, att den »bland alla de ifrågasatta företedde den mest brutna profil och de största svårigheter vid trafikerandet»; och derföre »ej vidare behöfde komma i betraktande». För mig åtminstone har denna omständighet varit öfvertygande. Ty under sådana förhållanden, att Kongl. Maj:t ansett vidare undersökning nödig och att den af Stats-Utskottet föreslagna linien är den mest brutna och erbjuder de största svårigheterna vid trafiken, föreställer jag mig, att det skall vara ganska kinkigt att bifalla det förslag, Stats-Utskottet här framlagt.

Det har här vid början af denna riksdag såväl i pressen som ock, om jag icke missminner mig, i Kamrarne blifvit taladt om att inom Riksdagen skulle finnas en regeringsvänlig majoritet, hvilket i och för sig är en mycket glädjande företeelse. Då nu majoriteten tillsätter Utskotten, hade jag tänkt mig, att man i dessa och i synnerhet i de politiska Utskotten, Konstitutions- och Stats-Utskotten, skulle finna koncentrerad qvintessencen af denna regeringsvänlighet. Hvad Konstitutions-Utskottet beträffar har detta också varit förhållandet, ty det har haft blommor och mycket blommor för regeringen. I Stats-Utskottet deremot har på senare tider en och annan tistel skjutit fram bland blommorna. När Riksdagens vigtigaste fråga — ordnandet af vårt sjöförsvar — förevar, hade Kongl. Maj:t framlagt en fullständig plan. Om denna plan säger Stats-Utskottet, sedan det först medgifvit att den står i öfverensstämmelse med de åsigter, Riksdagen förut uttalat, att »hvad denna plan i öfrigt angår, har det synts Utskottet, som borde Riksdagen för närvarande icke ingå i närmare pröfning af densamma», och affärdade den alltså på ett mycket knapphändigt och snäft sätt. Då Kongl. Maj:t uti den dernäst vigtigaste frågan vid denna riksdag — fortsättandet af norra stambanan i Norrland — säger att i detta fall tiden ännu icke synts honom vara inne att derom inhemta Riksdagens yttrande; då föreslår Stats-Utskottet Riksdagen att det oaktadt fatta beslut. En sådan vänskap kan jag för min del icke rigtigt förstå; är det vänskap, så synes den vara i öfverensstämmelse med den apostoliska åsigten: »Den man älskar, den agar man». För min del skulle jag finna mig ganska besvärad af en sådan vänskap. Då jag i dylika fall hyser hvarken sympatier eller antipatier, utan låter hvarje sak gälla hvad den kan; och då Kongl. Maj:t i denna fråga endast begärt att i fråga om tvärbanans sträckning få ett yttrande från Riksdagen, så tycker jag det lämpligaste vara att inskränka svaret till endast den framstälda frågan.

Jag förenar mig fördenskull härutinnan med den regeringsvänliga majoriteten i Kammaren och yrkar bifall till Kongl. Maj:ts förslag.

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Herr Treffenberg: Jag har begärt ordet för andra gången endast för att framställa några erinringar vid en del af Herr Lithners anförande under förmiddagen.

Han yttrade, bland annat, att Håssjö-linien, som jag i dag förordat, icke skulle vara afsedd i den underdåniga framställning, som Westernorrlands läns landsting under hösten 1874 till Kongl. Maj:t ingifvit, och hvari i underdånighet anhållits om aflåtande till nästlidet års Riksdag af nådig proposition om norra stambanans sträckning, liksom också att Håssjö-linien icke skulle vara omnämnd i det utlåtande, hvarmed Konungens Befallningshafvande i länet beledsagat landstingets framställning. Jag förstår icke rätt ändamålet med den uppgift, Herr Lithner sålunda lemnade Kammaren, såvida han icke dermed afsåg att antyda sannolikheten eller åtminstone möjligheten af, att jag antingen nu mera skulle hafva ändrat åsigter eller också råkat i någon sorts motsägelse mot mig sjelf. Det intryck, hans uppgift möjligen kunnat åstadkomma, måste det naturligtvis för mig vara ytterst angeläget att utplåna. Herr Lithners uppgift hör till det slag af sanningar, som kallas sanning med modifikation. Den är nemligen sann, om han dermed menat att Håssjö-linien icke uttryckligen omnämnes vare sig i landstingets framställning eller länsstyrelsens utlåtande, men den är icke sann, om han dermed menat, att antagandet af Håssjö-linien skulle stå i strid med landstingets framställning. Klämmen i denna framställning är mycket kort, och jag skall anhålla att få uppläsa den, på det att Kammaren må komma i tillfälle att kontrollera, om hvad jag nu sagt eger sin rigtighet eller icke. Westernorrlands läns landsting anhöll nemligen såsom orden lyda: »att Kongl. Maj:t täcktes till nästkommande års Riksdag aflåta nådig proposition om norra stambanans sträckning i en linie från Hybo i rigtning åt sjön Dellen och vidare förbi Stödesjön, den från Norge kommande tvärbanan till mötes, samt derifrån genaste vägen till södra ändan af Hellgumsjön och vidare till Sollefteå vid Ångermanelfven». Herrarne behagade observera, att landstinget sålunda begärt, att Kongl. Maj:t måtte föreslå stambanans sträckning från Hybo i rigtning åt sjön Dellen förbi Stödesjön. Såsom herrarne finna, inträffar väl icke detta med Håssjö-linien, ty den går icke i rigtning mot sjön Dellen, men den går dock »förbi Stödesjön» och vidare »den från Norge kommande stambanan till mötes» vid Håssjö, och som samma bana, i händelse den fortsättes, skulle komma att beröra södra ändan af Hellgumsjön och vidare gå till Sollefteå — alldeles så som på kartan der borta finnes utmärkt — så lära herrarne medgifva, att denna linie i hufvudsak stämmer öfverens med hvad landstinget begärt, hvarför jag också under förra riksdagen kunde vid behandlingen af den norrländska stambanefrågan säga, att ett af de skäl, hvarför jag understödde Håssjö-linien, var, att den »mest» öfverensstämde med landstingets begäran.

Men det var oförsigtigt af Herr Lithner att röra vid denna punkt, ty jag undrar, huru hans stambana skulle komma att ställa sig; och jag vill erinra honom, att det var först efter en lång strid inom landstinget, och just på hans initiativ, som landstinget förenade sig om den formulering af sin framställning, som kunde omkring sig samla landstingets alla röster. Jag vill derför nu se till, huruvida Herr Lithners

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.).

stambana stämmer mera öfverens med landstingets beslut. Han förordade i dag Refsunds-linien, men då har man inga andra möjliga alternativ för stambanans fortsättning från Hybo än antingen till Torpshammar eller också till Ånge, och jag förmodar, att Herr Lithner icke vill på allvar påstå, att, om Refsunds-linien beslutas, det kan falla någon in att fortsätta stambanan till Torpshammar, utan att den då skall komma att dragas i vestlig rigtning till Ånge. I sådant fall skulle den ju icke alls komma att beröra Stödesjön, som landstinget begärt; den skulle stadna vid Ånge och der möta tvärbanan, utan att någonsin sedermera gå genaste vägen till Hellgumsjön och Sollefteå, då det nemligen måste antagas, att, sedan Refsunds-linien blifvit besluten, man icke vidare skulle ifrågasätta att från Ånge eller någon nordligare punkt vidare fortsätta stambanan norrut, utan i stället då, om någon vidare stambanas byggande skulle i framtiden komma i fråga, alla bemödanden skulle komma att koncentreras på dess dragande i östlig rigtning, utefter kusten, såsom Herr Casparsson antydde.

Här hafva efter mitt anförande under förmiddagens diskussion en och annan af mina vänner i Kammaren sagt mig, att jag yttrat mig oförsigtigt och opolitiskt, då jag såsom hufvudskäl för min åsigt om Hässjö-liniens företräde framhållit, att denna linie innebure ett löfte om stambanans fortsättning längre norrut; detta argument, sade man mig, vore opolitiskt, enär det skulle afskrämma en mängd ledamöter, som måhända eljest vore böjda för den östra linien, att rösta för densamma, emedan de ansågo att man, sedan Hässjö-linien blifvit färdigbyggd, borde upphöra eller åtminstone tills vidare pausera med stambanebyggandet i Norrland. Ja, det är mycket möjligt, att min argumentation i förmiddags kunnat åstadkomma en sådan verkan på åtskilliga ledamöter i Kammaren; men herrarne kunna vara fullkomligt öfvertygade om att jag, innan jag på ofvan nämnda sätt yttrade mig, gjorde fullt klart för mig den verkan, som möjligen skulle följa på denna argumentation. Men jag brukar, upprigtigt sagdt, icke så synnerligen mycket bry mig om på hvad sätt mina argument komma att taga skruf; för mig har det varit nog att, sedan jag i denna fråga bildat mig en öfvertygelse, som jag anser vara den rätta, med min åsigt stå klar inför landet, inför det län, som är mig anförtrodt, och framför allt inför mitt eget samvete.

Herr Carl Ifvarsson: I afseende å den fråga, som nu föreligger, äro utan tvifvel förhållandena af den beskaffenhet att man, derest sådant läte sig göra, helst skulle vilja tiga och draga sig undan allt ansvar för resultatet af det beslut, som i ämnet kommer att fattas. Men då man är skyldig att deltaga i detta beslut, kan man icke heller undandraga sig det dermed åtföljande ansvaret, och man fullgör icke sin skyldighet såsom representant, om man uteblifver från omröstningen i förekommande frågor. För att nu efter bästa samvete kunna fullgöra sitt uppdrag såsom representant, måste man naturligtvis göra sig reda för hvad man vill i hvarje fråga som behandlas. Så har ock jag sökt göra och jag antager såsom alldeles säkert, att förhållandet är detsamma med Stats-Utskottets öfrige ledamöter, ehuru icke alla stannat i samma beslut som jag, utan, såsom en talare yttrade sig, åkt in

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

på hvar sitt spår. Jag tror att detta härleder sig af hvars och ens olika uppfattning af den ena eller andra liniens företräde, men alldeles icke af några andra motiv. Vanligtvis har jag, så ofta jag uppträdt i sådana frågor, som utgjort föremål för Stats-Utskottets behandling, haft nöjet att kunna försvara Utskottets tillgöranden i ena eller andra afseendet, och jag skulle i visst hänseende vilja göra detsamma äfven nu, emedan jag anser att Utskottets pluralitet blifvit oförskyldt anfallen. Men då anfallen till större delen gått utom ärendet, och följaktligen försvaret äfven i dessa hänseenden skulle ligga utom detsamma, vill jag ej dermed upptaga Kammarens tid.

Hvad sjelfva saken beträffar, står jag på en annan ståndpunkt än Utskottets majoritet och kan derföre desto mindre hafva skyldighet att försvara Utskottet i detta hänseende, som jag vill åt annat håll än Utskottets majoritet. Detta framgår äfven af min reservation, ehuru den är ganska kort. Jag väntar visst icke, att hvad jag i denna reservation yrkat skall utöfva någon stor inverkan på Kammaren, och detta så mycket mindre som reservationen saknar all motivering; jag vill derföre nämna de hufvudskäl, hvarpå den är grundad. Jag skall härvid icke ingå i några detaljer, ty sådana hafva redan i tillräcklig mängd blifvit anförda, men frågan är dock, såsom herrarne känna, ännu icke på långt när på det klara.

Redan vid 1873 års riksdag kom frågan på tal; det gälde då blott att afgöra, *huruvida* en statsbana i Norrland borde byggas eller icke; om denna sak voro meningarne då mycket delade, helst en närmare undersökning af på frågan inverkande förhållanden saknades. Den som vid den tiden, i likhet med mig, var af den åsigt, att anslag borde beviljas till en närmare undersökning i detta afseende, utan att då fatta definitivt beslut om banans anläggning, den stämplades nästan som en förrädare mot Norrland. Det hette då, att man ville ingenting, att yrkandet om en närmare undersökning endast innebure ett svepskäl, o. s. v. Efter hvad sedan dess passerat i denna fråga, har det nogsamt besannats, att närmare undersökningar i detta afseende verkligen behöfts, samt att, om så hade skett, man skulle hafva kunnat bestämma sjelfva sträckningen af denna bana på samma gång man bestämde det första anslaget till densamma. Sedan dess hafva, såsom bekant, flera förändringar blifvit vidtagna i afseende å denna jernväg. Så till exempel beslöts vid 1874 års riksdag, att tvärbanan till Norge skulle byggas bredspårig i stället för smalspårig, såsom först beslutades. Samma fråga var äfven före vid sistlidne riksdag, då Kongl. Maj:t framstälde tvenne alternativa förslag för sträckningen af så väl den stridiga delen af tvärbanan som ock för den uppåtgående banan. Det ena af dessa alternativ, det vestra, var då behäftadt med en liten utväxt, nemligen banan Gällösund—Håssjö. På denna ståndpunkt befann sig frågan då, och jag, som icke kunde biträda Utskottets förslag, reserverade mig deremot. Som Kongl. Maj:t framlagt tvenne alternativa förslag och således sjelf var tveksam i frågan, sökte jag af samma skäl göra mig reda för hvilket af dessa förslag kunde hafva företrädet, hvarvid jag kom till den slutsats, att det vestliga alternativet var att föredraga framför det östra, och detta af det skäl, att, enligt det förra, banan efter de undersökningar och uträkningar, som förelågo,

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

komme att gå i en rakare rigtning, blifva mindre kostsam och med all sannolikhet medföra större trafikinkomster än enligt det östra alternativet. Beträffande kostnaderna fick man naturligtvis icke taga med i beräkningen hvad som icke hörde dit, nemligen frågan om en stambana norrut. Alla dessa omständigheter bestämde mig sistlidet år för att tillstyrka det af Kongl. Maj:t föreslagna vestra alternativet, med uteslutande af den ifrågasatta sträckningen Gällösund—Håssjö, i hvilken rigtning Riksdagen icke beslutat sig för någon bana och rörande hvilken för öfrigt hvarje utredning saknades.

Frågan står beträffande så väl det vestra som östra alternativet nu så till vida på samma ståndpunkt som i fjor, nemligen att frågan om en uppåt gående stambana, såsom för närvarande outredd, alldeles måste lemnas å sido. Kongl. Maj:t har icke desto mindre nu, efter ytterligare undersökningar, bestämdt föreslagit antagandet af det vestliga alternativet såsom tvärbana, och detta styrker mig i den tron, att jag hade rätt, då jag sistlidet år stälde mig på det sistnämndas sida. Hvad angår frågan om i en framtid en stambana skall byggas i Norrland eller ej, så är den frågan från begge hållen tydligen framkallad endast för att afskräcka Riksdagen från att besluta sig vare sig för den ena eller den andra rigtningen.

Såsom ett skäl mot den vestra rigtningen har jag förut hört uppgifvas, att, om man beslutar sig derför, det otvifvelaktigt blir nödvändigt att bygga en ytterligare bana öster ut; och nu har jag hört landshöfdingen i Vesternorrlands län förorda det östra alternativet hufvudsakligen på den grund, att Riksdagen genom antagande deraf gåfve på hand, att den komme att bygga en stambana vidare norrut. Min öfvertygelse är, att Norrland, utan afseende på hvilken rigtning, som än blir beslutad, under alla omständigheter kommer att erhålla en bana till, under förutsättning naturligtvis, att den tvärbana, som nu beslutes, kommer att bära sig. Jag vill härvid i förbigående uttala min glädje öfver att från statsrådsbänken hafva fått höra den förklaring, att det icke kan komma i fråga att bygga en stambana norrut, förrän tvärbanan blifvit färdig samt det visat sig om den bär sig eller ej. Bär den sig bra, så skall Norrland icke nöja sig endast med den banan, utan säkert skaffa sig flera, om möjligen ock genom enskilda uppoffringar. Bär den sig deremot icke, så lärer nog klokheten bjuda att icke kasta bort penningar på vidare jernvägsföretag i dessa nordliga trakter. Man kan således efter mitt förmenande gerna lemna dessa argument ur sigte, utan att tänka på huruvida den ena eller andra bansträckningen gifver mer eller mindre utsigt till erhållande af en uppåtgående stambana. Gör man emellertid det, så anser åtminstone jag, att det egentliga skälet, som blifvit anfördt för den östliga linien, helt och hållet förfallit.

Jag håller således före, att man numera står på den punkt, att man tryggt kan bifalla Kongl. Maj:ts förslag i ämnet. Det enda, som jag skulle vilja beklaga, vore att vi ännu icke kommit på det klara med anläggningen af den uppåtgående banan från Hybo, men jag tager för gifvet att, sedan det blir bestämdt hvar tvärbanan skall ligga, den uppåtgående banan lämpas efter den, så att det blir form på banans

sträckning. Då jag tager detta för gifvet, tror jag också, att det icke kan vara farligt att nu besluta tvärbanans rigtning.

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Af dessa skäl och omständigheter och i synnerhet med afseende å den förklaring från statsrådsbänken, som var mycket lugnande i fråga om det befarade förhastade beslutet om en ny stambana i Norrland, får jag på det varmaste förorda bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr Axel Bergström: Herr Talman! Under en lång öfverläggning såsom denna, inträffar ofta, att den ene talaren uppkallar den andre genom yttranden, som icke kunna lemnas obesvarade. Så hafva Herr Hörnfeldt och till en del äfven Herr Key genom sina yttranden ånyo uppkallat mig. Herr Hörnfeldt har nemligen sökt försvaga jernvägsbyggnadsstyrelsens auktoritet genom att framställa tvenne fakta, hvilka enligt hans åsigt skulle ådagalägga att denna styrelse icke förjenar trovärdighet. Först behagade han yttra, att styrelsens ord icke äro Guds ord, och till bevis derpå åberopade han innehållet af ett telegram, aflåtet af styrelsens chef till någon bland stortingsmännen i Norge, hvilket telegram innehöll, att arbetet å linien riksgränsen—Näskott skulle oförtöfvadt påbörjas. Detta telegram var affärdadt någon dag i Juni 1875. Härvid tillåter jag mig först anmärka, att ingen menniska gör anspråk på att hvad han säger eller skrifver skall anses som Guds ord; men chefen för jernvägsbyggnadsstyrelsen kan såsom en redlig man göra anspråk på, att hvad han yttrat i berörda telegram må anses som sanning, endast sanning, fullkomlig sanning. Det bör ock så anses, ty kort efter aflåtandet af telegrammet påbörjades verkligen arbetet å den till rigtningen ostridiga bandelen Näskott—norska gränsen och fortgick så länge väderleken tillät. Att så förhåller sig kan af många vittnen intygas, och särskildt hafva vi här närvarande riksdagsmännen från Jemtland, hvilka kunna intyga förhållandet. Kapten Zander har ledt arbetet å nämnda linie och en icke obetydlig del af terrasseringsarbetena är fullbordad. Naturligtvis är detta arbete en följd deraf att Riksdagen, genom att uppskjuta med bestämmandet af rigtningen för tvärbanan från Torpshammar till Näskott, omöjliggjort allt arbete på sistnämnda bandel. Redan hösten 1874 hade styrelsen, i förhoppning att frågan om tvärbanans sträckning från Torpshammar skulle bestämmas vid näst sammanträdande riksdag, låtit till Sundsvall uppföra all den byggnadsmateriel, som begagnats vid östra stambanan, men derstädes blifvit öfverflödig, sedan hela banan färdigbygts. Då det nu befans, att arbetet icke — såsom bäst varit — kunde påbörjas vid Torpshammar, så var styrelsen tvungen att flytta all arbetsmateriel till den i fråga om rigtningen redan bestämda bandelen Näskott—riksgränsen, och Kongl. Maj:t var i sin goda rätt att anbefalla arbetets påbörjande på denna bandel. Ty det för 1875 beviljade anslaget afsåg den sträckning af banan, som var till sträckningen ostridig. Häraf följer tydligt, att Herr Hörnfeldt hade mycket orätt, då han ville åberopa oftanämnda telegram såsom bevis på, att jernvägsbyggnadsstyrelsen icke förtjenar trovärdighet.

Vidare påstod samme talare, att jernvägsbyggnadsstyrelsen, såsom han uttryckte sig, »lagt en *linie 108 fot i luften*». Han utvecklade icke saken närmare, men, så vidt jag kan föreställa mig, syftade han

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

derpå, att den berömde ingeniören Larsson uppgifvit, att man med jernvägen kan komma ner till Ljungan med undvikande af en höjd på 108 fot. Med den saken förhåller sig på följande sätt. Ingen har kunnat påvisa ett enda fel i den profil för Hybo—Välje—Torpshammar-linien, som styrelsen förelagt regeringen; men förlidet år, sedan styrelsen fått befallning från Kongl. Maj:t att låta verkställa undersökningar för att utröna, 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; så lät styrelsen, såsom naturligt var, anställa rekognosceringar och okulära undersökningar, huruvida en bättre passage finnes öfver den landthöjd eller vattendelare, som skiljer Ljusnans och Ljungans vattendrag. Denna undersökning slog så ut, att förrättningsmannen förklarade, att det icke fans någon bättre öfvergång mellan Stödesjön och Ange än vid sistnämnda ställe. Nu har deremot den berömde ingeniören Larsson trott sig finna ett lägre beläget pass, genom hvilket man skulle kunna leda jernbanan ner till Ljungan med undvikande af så starka stigningar som en på sextio, och detta pass skulle vara beläget mellan Lomsjön och Mörtsjön eller Mörtkärn, hvilket senare ställe utgör skärningspunkten för den år 1870 utstakade linien Hybo—Välje—Torpshammar. Emellertid befans vid kontrollundersökning, att den linie han tänkte sig dragen från Lomsjön eller en punkt mellan Lomsjön och Mörtsjön öfver Ljungan till Nordaned, som ligger norr om Ljungan och hvarest Larssons linie å nyo skulle sammanfalla med den af jernvägsbyggnadsstyrelsen utstakade Håssjölinien, skulle, såsom en reservant i Stats-Utskottet visat, komma att med en mil förlänga afståndet mellan Lomsjön och Nordaned, hvilket afstånd enligt styrelsens utstakning utgör 4 mil 14,000 fot, och betinga en högre anläggningskostnad af 3,362,000 kronor.

Det förefaller mig alldeles uppenbart, att man icke på det viset kan bygga jernvägar i Norrland. När starka stigningar förekomma, finnes det icke mer än 2 sätt att undvika dem: antingen att genom sprängning eller annorledes undanskaffa dem eller ock kringgå dem. Att spränga igenom den landthöjd, hvarom här är fråga, skulle blifva ett ofantligt arbete; det blefve en tunnel ungefär af den utsträckning som Mont Cenis-tunneln. Icke heller kan man med fog begära, att dessa stigningar skola undvikas med uppoffring af 3,362,000 kronor och en förlängd väg af en mil. Också har Stats-Utskottet helt öppenhjertigt yttrat att, »ehuru denna granskning (nemligen den af några utaf Utskottets ledamöter verkstälda) ej bestyrkt rigtigheten af Herr Malmbergs förmodan, att väglängden skulle kunna med i rundt tal en mil förminskas, samt de verkstälda undersökningarne ej heller synas kunna föranleda något nytt förslag i afseende å banornas sträckning, framgår af desamma, 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 derigenom torde komma att ökas.»

Ja, skulle Riksdagen verkligen hafva lust att för denna vinst utgifva 3,362,000 kronor, då är det rätt och bra, men annars är det icke värdt att tala om ingeniör Larssons undersökning.

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Vidare har Herr Hörnfeldt missförstått mig då han antog att jag talade om Hernösands eller Vesternorrlands läns jernvägskomiterades frånträdande af linien B eller det östligaste alternativet. Jag tillät mig att i den historiska framställning angående denna jernvägsfråga, som jag tog mig friheten göra, omtala hurusom det var jernvägsmötet i Hernösand den 31 Augusti 1870, som föreslog den östligaste sträckningen för den uppåtgående banan, eller från Hybo till Nylands lastningsplats och tvärbanans dragande derifrån till Näskott. Då den Kongl. propositionen till 1873 års Riksdag skulle afgifvas, var det min pligt att äfven omförmäla denna linie. Jag skall tillåta mig att uppläsa hvad jag då yttrade angående denna linie, som förordades af Vesterbottens läns landsting. Jag yttrade: »Ehuru jag delar de af Vesterbottens läns landsting hysta och uttalade förhoppningar, det norra stambanan en gång, möjligen inom en icke så aflägsen framtid, skall varda utsträckt till gränsen af eller kanske genom Vesterbottens län, kan sådant icke berättiga dertill att, för närvarande och då frågan lika mycket gäller åstadkommande af en tjenlig sammanbindningsbana mellan Bottniska viken och Nordsjön som utsträckning af norra stambanan, låta läget för den förra (d. v. s. sammanbindningsbanan) bestämmas af de synpunkter, hvarifrån denna angelägenhet uppfattats af nämnda landsting.» Och jag anser mig hafva haft fullt fog till detta yttrande, ty det Kongl. reskriptet 1870 afsåg en sammanbindning mellan Trondhjem och Sundsvall, mellan Bottenhafvet och Vesterhafvet.

Då jag i omedelbart sammanhang dermed vidare yttrade de af Herr Key åberopade orden: *»mera skäl synes mig den särskilda mening hafva, som påyrkar tvärbanans dragande norr ut till Håssjö och först der vester ut»*, så synes väl deraf uppenbarligen framgå att C-linien af mig tillerkändes företräde *endast i jemförelse med B-linien.*

Detta oaktadt har Herr Key tillåtit sig yttra, att jag obetingadt gaf företräde åt C-linien. Detta förvånar mig så mycket mera, som samma anmärkning gjordes vid förra riksdagen af Herr Peter Olsson och af mig då bemöttes. Jag vill nu icke upprepa hvad jag då yttrade, men jag hänvisar i detta hänseende till Andra Kammarens protokoll för den 21 Maj 1875, 5 delen, n:o 55, sidan 74.

Då Herr Hörnfeldt talade om Hernösands jernvägskomiterades frånträdande af B-linien eller den östligaste linien, så tillåter jag mig att omtala huru dermed sig förhöll, helst han antydde, att komiterade skulle i någon mån blifvit förledda af mig att frånträda anspråken på denna linie.

Efter det 1873 års Riksdag bifallit Kongl. Maj:ts proposition, förordnade Kongl. Maj:t genom nådigt bref den 27 Juni samma år att för bestämmande af lämpligaste sträckningen för ej mindre den del af beslutade jernbanan, som skulle afse att förbinda Hybo i Helsingland med Torpshammar i Medelpad eller annan punkt på linien mellan Sundsvall och riksgränsen, än ock den del af tvärbanan, som, utgående från Torpshammar eller annan punkt på berörda linie, borde fortlöpa, vare sig i sydligare eller nordligare rigtning, med direkt eller indirekt beröring af Östersund, till Aspåsnäset eller Krokom, undersökningar skulle på statens bekostnad genom styrelsens öfver statens jernvägsbyggnader försorg verkställas i följande ordning.

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Undersökningen skulle afse 1:o linien C, eller Hässjö-linien.

Vidare och i andra rummet skulle undersökning anställas »i ändamål att från den norr om Hybo belägna punkt, hvarest sjöarne Storsjön och Hännan sammanträffa», d. v. s. Välje, söka utleta en fördelaktigare sträckning för den uppåtgående banan i sådan rigtning, att nämnda bana komme att vid någon punkt vester om Torpshammar ansluta sig till tvärbanan från Sundsvall till riksgränsen.

För det tredje skulle undersökning ske rörande den redan undersökta, med *A* betecknade linien från Hybo till Torpshammar och derifrån vidare i nordvestlig rigtning till Krokom eller Näskott i ändamål att söka åstadkomma nödiga förbättringar i den för samma linie föreslagna sträckning, hvilka undersökningar komme att omfatta jemväl sträckningen för den bandel, som, derest den här ofvan omförmälda jernvägslinie, som i andra rummet skulle undersökas, blefve antagen, borde sammanbinda Torpshammar med ändpunkten af den uppåtgående banan.

I fjerde och sista rummet skulle undersökning anställas beträffande den med B betecknade, å kartorna med grön färg uppdragna linie från Hybo förbi sjön Dellen, Vifsta varf och Maja-ån samt derifrån norr om Indalselfven till Aspåsnäset eller Krokom, så vidt nemligen samma linie sträckte sig från Helsinglands gräns genom Medelpad, Ångermanland och Jemtland; hvarjemte Kongl. Maj:t fann godt föreskrifva, att dessa undersökningar skulle oförtöfvadt påbörjas och under 1873 års sommar fortgå till den omfattning som omständigheterna medgåfve, samt 1874 års sommar så fort sig göra läte fortsättas och, om möjligt, afslutas.

Vidare förordnades, att under stadgade vilkor finge anställas ytterligare undersökningar af särskilda jernvägslinier, den ena från lämplig punkt å C-linien öfver Indalselfven till Ångermanelfven, och den andra från Maja-ån eller annan lämplig punkt å linien *B*, likaledes till Ångermanelfven.

Dessa undersökningar, hvilkas ordning utmärker, att linien B förutsattes vara minst vigtig, pågingo nu båda åren 1873 och 1874. Under sommaren 1874 företog chefen för statens jernvägsbyggnader en resa till Norrland för att inspektera undersökningarne, och på denna resa var jag honom följaktig. Vår färd gick ända till Sollefteå. På återfärden derifrån besöktes Hernösand, och der sammanträffade vi med Vesternorrlands läns jernvägskomiterade, dock icke officielt, utan fullkomligt enskildt. Chefen för statens jernvägsbyggnader upplyste då att undersökningarne icke medhunne att afslutas år 1874, om hela linien B jemväl skulle blifva föremål derför, och framstälde angelägenheten af att frågan blefve afgjord vid 1875 års riksdag.

Äfven jag tillät mig yttra, i enlighet med hvad jag anfört till statsrådsprotokollet, som åtföljde den Kongl. propositionen till 1873 års riksdag, att jag ansåg linien B icke hafva någon utsigt för sig.

Detta allt hade till följd de modifikationer i undersökningarne, som föranleddes af två särskilda framställningar, hvarom jag nu vill tala.

Den ena framställningen kom från den af Gefleborgs läns landsting utsedda jernvägskomité, som med frånträdande af anspråket, att linien B borde från Elfsund (vid Längsterbosjön i Bergsjö socken af

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Helsingland) fortlöpa till sjön Malungen, begärde att från Elfsund eller annan der nedanom belägen punkt på linien B måtte undersökas en vestligare sträckning genom Hassela socken till Johannisfors' jernbruk mot gränsen af Medelpad och vidare genom nämnda landskap till någon punkt å tvärbanan vid vestliga ändan af Stödesjön. Detta var den så kallade Staaffska linien.

Den andra framställningen gjordes från Wester-Norrlands läns landsting. Den har af Herr Treffenberg blifvit uppläst, men jag tillåter mig att ånyo meddela densamma.

Landstinget förordade en sådan rigtning för den uppåt gående delen af i fråga varande jernväg, att den komme att sträcka sig från Hybo åt sjön Dellen och förbi Stödesjön, den från Norge kommande tvärbanan till mötes, men derjemte ville Landstinget hafva denna bana dragen österut till Heligumsjöns södra ända och derifrån till Sollefteå vid Angermanelfven.

Dessa modifikationer föranledde att i fråga varande jernvägsundersökningar kunde afslutas under 1874 och lågo också till grund för Kongl. Maj:ts proposition i denna del till 1875 års riksdag.

Till slut vill jag nämna blott några ord i afseende å den i fråga varande tvärbanans spårvidd.

Beslutet om denna banas förändring från smal- till bredspårig fattades vid 1874 års riksdag. Herr Key yttrade sig då liksom nu på ett sätt, som innebar en icke tvetydig anspelning derå, att man i Sverige velat hålla Riksdagen i schack med Norge och i Norge schacka Stortinget med Sverige. Jag skall icke tillåta mig att vidare bemöta denna anspelning, helst som den blifvit bemött vid 1874 års riksdag. Men dem, som äro intresserade af att få kännedom om rätta förhållandet, ber jag såsom en ynnest att de vilja genomläsa Andra Kammarens protokoll för nämnda riksdag, 5 delen pag. 277 och jag hoppas att de deraf skola finna, att anledning saknas till att framkomma med en sådan anspelning. För närvarande kan jag inskränka mig till hvad jag nu yttrat, då jag i sjelfva saken just ej har mycket att tillägga till hvad förut af mig och andra talare på min sida anförts, samt yrkar fortfarande afslag å Utskottets hemställan och bifall till Kongl. Maj:ts förslag.

Herr Hjelm: Herr Axell yttrade på förmiddagen att Håssjö-linien icke vore i det öfra Norrlands intresse. Dermed ville han förmodligen antyda, att vi representanter för denna del af Norrland, som hafva instämt i Herr Malmbergs motion, icke hafva fullt satt oss in i förhållandena. Deruti har han dock misstagit sig. Man behöfver blott kasta en blick på kartan här midtemot till venster om biskop Sundbergs porträtt, härifrån sedt, för att inse, att Håssjö-linien mera komme att befrämja det öfra Norrlands intresse, än den linie, som af Kongl. Maj:t blifvit förordad.

Skulle jag nu gifva mig in på att vederlägga dem, som försvarat den senare linien, komme jag att allt för länge upptaga Kammarens tid, hvarföre jag, åtminstone tills vidare, afstår från ordet med tillkännagifvande, att jag ur synpunkten af *landets allmänna intresse* yrkar bifall till Utskottets förslag.

Angående statens jernvägsbygnader i Norrland. (Forts.)

Herr Liss Olof Larsson: Flere talare hafva börjat sina anföranden med att lofva Kammaren det de icke skulle trötta oss med sifferuppgifter, detta lofvade äfven en af de nästföregående talarne, men höll sitt löfte så litet att han tvärtom rigtigt bombarderade oss med siffror, och hvad värre var, sådana som i ingen mån hörde hit. När jag nu lofvar att icke trötta med siffror, så lofvar jag äfven att hålla löftet.

Min åsigt i denna fråga är känd förut, dels af Stats-Utskottets betänkande i samma fråga förlidet år, dels af mitt uppträdande i denna Kammare, då samma betänkande behandlades, och dels slutligen af nu föreliggande betänkande, uti hvilket jag, utom i en mindre detalj, instämmer. Det är således för mig icke af nöden att uppträda för att säga, hvilken väg jag vill gå. Men jag kan icke underlåta att till bemötande upptaga åtskilligt, som här blifvit anfördt emot Stats-Utskottets nu föreliggande betänkande, i synnerhet som det blifvit temligen hårdt angripet, och jag finner mig desto mera uppmanad dertill, som Herr Presidenten Bergström uppträdt särdeles ifrigt emot detsamma. Jag hade nemligen trott att Utskottet skulle kunna påräkna understöd från hans sida, enär han, vid frågans behandling förlidet år, förfäktade den åsigten, att bestämmandet af den ifrågavarande tvärbanans rigtning endast borde ske i sammanhang med behandlingen af frågan om den uppåtgående banans rigtning. Emellertid är han i år af en annan åsigt och anser, i likhet med hvad regeringen föreslagit, att dessa frågor både kunna och böra behandlas åtskilda. Såväl Utskottets som Kongl. Maj:ts förslag äro hans foster sedan i fjor, men under det Kongl. Maj:t stympat hans egna foster, har Utskottet upptagit det andra ostympadt, och jemväl af denna anledning hade jag påräknat understöd af honom, men så der kan man missräkna sig.

En annan talare, som äfven uppträdde emot Utskottets förslag, nemligen Herr Jöns Rundbäck, påstod att den fråga, som nu föreligger, vore mycket enkel, och att man vid bedömandet af hvilken sträckning för tvärbanan vore den lämpligaste, endast behöfde taga hänsyn till hvilken vore den kortaste, naturligaste och mest vinstgifvande. Härefter kom han till den slutsats, att Kongl. Maj:ts förslag vore det rigtigaste, och att vi följaktligen borde besluta oss för den så kallade Refsunds-linien. Ja, må vara att denna i hans tanke är den lämpligaste, men andra kunna hafva en annan åsigt. Man kunde ju säga såsom Herr Axell, att alla opartiska äro ense om saken, och att man derföre ej behöfver några bevis. När man emellertid uttalar en åsigt, bör man väl för densamma anföra giltiga skäl och bevis, och icke stödja sig på andras uppgifter. Ser man nu efter hvilka bevis och fakta som blifvit anförda af dem, som förordat Refsunds-linien, finner man att de allra flesta äro underskrifna af personer från Sundsvall. Jag vill icke sätta i fråga att dessa ej äro hederligt och trovärdigt folk, men, när man förebrår dem, som äro af motsatta åsigter, att de drifvas af enskilda intressen, borde man väl alldra minst till stöd för sina egna åsigter åberopa så kallade fakta och bevis, hvilka äro undertecknade af personer, hvilka väl torde få anses ha egna intressen, om de någonstädes skola vara tillfinnandes. Utskottets förslag deremot synes mig vara så väl motiveradt, att jag icke anser mig

behöfva framlägga några andra skäl derför. Man behöfver för öfrigt endast kasta en blick på kartan för att finna, att Utskottet sökt medla mellan de olika intressena och att det således sökt komma det rätta så nära som möjligt.

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Kongl. Maj:t anför såsom skäl för sin åsigt, att man nu endast bör afgöra frågan om tvärbanans rigtning, att jernvägsstyrelsen framhållit nödvändigheten af ytterligare undersökningar med afseende å den sträckning, som den uppåtgående banan bör erhålla. Jag vill icke klandra regeringen derför, emedan den naturligtvis i det fallet måste lita på jernvägsstyrelsens uppgifter. Men det förefaller högst besynnerligt, att jernvägsstyrelsen förlidet år kunde förorda bestämmandet af stambanans sträckning, oaktadt terrängen då ännu icke var tillräckligt undersökt. Emellertid hör man nu personer, som vid förra riksdagen ansågo att frågan om tvärbanans rigtning borde afgöras på samma gång som frågan om stambanans rigtning, förklarade att det icke är lämpligt att dessa frågor samtidigt behandlas, och att den senare frågan bör uppskjutas till en kommande riksdag. Man kan således vara säker på att nästa riksdag åter få det nöjet att öfvervara en ny jernvägsstrid vid riksdagen; den som är road häraf, och som möjligen har lust att fiska i grumligt vatten, skall naturligtvis rösta för Refsunds-linien, men den som lika med mig tycker att jernvägsstriderna äro allt annat än behagliga, och som funnit att dessa strider hafva benägenhet för att draga jemväl andra frågor på sned, den torde icke hysa någon tvekan om att bifalla Utskottets förslag.

Man har här påstått, att, då meningarne äro så delade om den sträckning, som tvärbanan bör hafva, man borde kunna lita på den utredning af frågan, om hvilken regeringen med jernvägsstyrelsens biträde föranstaltat. Om så är, torde det väl icke heller vara så klandervärdt, att Utskottet nu förordar Håssjölinien, då den ju förlidet år utgjorde det ena alternativet af regeringens förslag. Hufvudskälet man då använde emot Håssjölinien, var att der förefunnos så svåra stigningar, men vid närmare granskning, fann man att Refsundslinien icke var stort bättre, och vid nu ytterligare skedd granskning, vill det nästan synas, som om styrelsen redan på förhand, innan några egentliga undersökningar blifvit vidtagna, bestämt sig för Refsundslinien, och för att få sin vilja gällande, synes det som om man enkom tillskapat svårigheter å Håssjölinien för att afskräcka oss att antaga eller ens tänka på den. Jag skall be att få yttra något härom. Till Utskottet hade, i fråga om de norrländska jernvägarna, inkommit en mängd handlingar, och deribland kartor och handlingar angående en af Herr Ingeniör Larsson på uppdrag af befolkningen omkring den så kallade Håssjölinien, under sistlidet år verkställd undersökning af delvis samma linie; lyckligtvis finnes inom Utskottet tvänne fackmän, nemligen Major Adelsköld och Kapten Nordenfelt, och granskningen af dessa undersökningshandlingar uppdrogs åt dem; resultatet blef att man fann det den nya undersökningen var gjord med så mycken omsorg, som tidens korthet, och årstidens beskaffenhet medgaf, och man fann ej mer än ett väsentligt fel i undersökningen; det befans nemligen vid jemförelse emellan styrelsens och de af Herr Larsson gjorda undersökningarne, att på ett och samma ställe, styrelsen befann sig högt uppe i luften,

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

och Larsson långt ner i jorden; naturligtvis skulle det vara Larsson som hade orätt, men hans afvägningsprotokoll syntes vara så ytterst noggrant, att man icke vågade uttala förkastelsedomen öfver hans undersökning, förr än man genom undersökning å stället fått konstateradt att han begått detta stora fel, då det sedan blefve lätt att påstå det hans arbete icke vore något värdt; man skickade således folk upp till den omtvistade punkten, för att kontrollera, och från dem ingick följande svar:

»Till Herr Ingeniör P. Larsson, Stockholm. Efter verkställd kontrollafvägning af linien vid Lomsjön i Medelpad, hafva vi funnit bemälde linie vara fullkomligt öfverensstämmande med den af Herr Ingeniör Larsson förut gjorda undersökning. Enligt af Ingeniören vid Statens jernvägsbyggnader, Herr Holmström, i dessa dagar verkställd afvägning har, efter hans afvägningsprotokoll, af hvilket vi tagit del, högsta punkten i jernvägsbyggnadsstyrelsens linie befunnits ligga 79 fot högre än högsta punkten i Herr Ingeniör Larssons linie; och har det visat sig, att den felafvägning Kongl. jernvägsbyggnadsstyrelsen tillskrifvit Herr Ingeniör Larsson af 108 fot icke är att finna hos Herr Ingeniörn, men att just samma 108 fots afvägningsfel förefinnes hos Kongl. jernvägsbyggnadsstyrelsen, hvilket allt synes af jernvägsbyggnadsstyrelsens ritningar öfver vattendelaren. Torpshammar den 25 Mars 1876. C. Aspegren, Löjtnant, f. d. biträde vid Gotlands samt Hudiksvalls—Herjeådalens jernvägsundersökningar. G. A. Hellberg, Nivellör, f. d. biträde vid Krokom—Hässjö—Lomsjön jernvägsundersökning.»

Naturligtvis säger man nu att i detta enda fall har jernvägsbyggnadsstyrelsen begått ett fel och deremot har Herr Larsson rätt, men i alla öfriga fall har styrelsen rätt och Herr Larsson orätt, fastän man vet att han åtminstone i ett fall har rätt. Det är ju en ledamot här i Kammaren, som har sagt, att man skall tro på byggnadsstyrelsen, som på Vår Herre, men nu har det emellertid visat sig att styrelsen i det enda fall, der man anstält kontrollering, har gjort ett misstag, men att deremot Herr Larsson haft rätt i sin uppgift. Det fordras sannerligen att vara stark i sin tro på styrelsens ofelbarhet, om man skall tro att allt hvad styrelsen för öfrigt gjort, det är rigtigt, men att Larsson har rätt endast i detta fall, men för öfrigt orätt, eller med andra ord, man skall lita på styrelsen i allt annat, men misstro Larsson, som befans ha rätt. Mina Herrar, är ej detta att begära orimligheter? Detta torde dock vara temligen bevisande i afseende på trovärdigheten af byggnadsstyrelsens afvägningar och jag för min del får säga att jag icke kan hafva den tillit till byggnadsstyrelsen i detta hänseende, som jag ville och borde hafva, när det visar sig att den meddelat uppenbart origtiga uppgifter.

Nu hade man på riksgäldsafdelningen i Stats-Utskottet en profilkarta med höjduppgifter, hvilken karta framlades vid frågans första behandling. Denna karta låg temligen länge hos afdelningen, men sedan det kommit telegram från Norrland med underrättelse att kartan efter verkstälda kontrollafvägningar befunnits origtig, så försvann kartan från afdelningen på ett obekant sätt och man sökte få reda på densamma, men det var alldeles omöjligt och ingen visste huru den

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

kunnat komma bort. Någon tid derefter fingo vi på afdelningen en ny karta, som sedan delades ut både i Utskottet och här i Kammaren och man sade att denna nya karta var alldeles lika med den förra; men det fans lyckligtvis qvar en kopia af den första kartan och man har sagt mig att den sista kartan icke skall vara så alldeles lika med den först utdelade kartan. Huru det är med den saken kan jag icke bestämdt säga, men nog har jag anledning att betvifla att de begge kartorna äro hvarandra fullkomligt lika. När man begagnar sådana medel för att få fram en sak, då tycker jag man kan vara berättigad att tro att saken är sjuk. Åtminstone tror jag att den, som är tveksam och som derföre säger att man bör bifalla Kongl. Maj:ts proposition, derföre att man bör lita på de uppgifter, som byggnadsstyrelsen meddelat, kommer att blifva ännu mera villrådig, ty för min del kan jag åtminstone icke lita på de uppgifter denna styrelse meddelar, sedan man nu sett hvilka misstag den kan göra. Innan jag slutar, ber jag att få påpeka en omständighet, som enligt min tanke bör vara mycket öfvertygande för den som är tveksam och i bryderi, hvilken mening han skall omfatta. Jag föreställer mig nemligen att, om det nu vore fråga om att bedöma sträckningen af en jernväg, t. ex. inom Småland eller Skåne, och om det då vore två särskilda linier, hvilka framhöllos, såsom de bäst belägna för landet; om jag då antager att af 20 riksdagsmän från den delen af landet, som närmast kände till förhållandena, 15 eller 16 vore för den ena sträckningen och 4 eller 5 för den andra, så tänker jag mig att jag skulle för min del lita mera på de 15 eller 16, än på de 4 eller 5 riksdagsmännen från orten; ty jag kan icke föreställa mig att de senare skulle antagas hafva mera sannings- och fosterlandskärlek, än de andra och då anser jag att man bör mera lita på den mening, som omfattas af det större antalet och tro att densamma är för provinsen den mest nyttiga och icke förutsätta raka motsatsen.

När jag då ser på huru förhållandena gestalta sig i afseende på de norrländska förhållandena, så finner jag att ifrån Norrland finnas 17 riksdagsmän i Andra Kammaren och 5 i Första Kammaren. Jag får då upplysa, att jag i detta fall icke räknar Gefleborgs län utan blott Wester-Norrlands, Jemtlands, Westerbottens och Norrbottens län. Ser jag då på hvilka åsigter dessa riksdagsmän från Norrland uttalat, så finner jag att det finnes i Andra Kammaren 14 riksdagsmän, som vilja hafva Håssjölinien och 4 riksdagsmän i Första Kammaren, som hysa samma mening; under det att den sträckning, som innefattas i Kongl. Maj:ts förslag eller Refsundslinien omfattas af allenast 3 riksdagsmän från Norrland i Andra Kammaren och 1 i Första Kammaren. Af samtlige Norrlandsrepresentanterne i båda Kamrarne äro således 18 riksdagsmän för Håssjölinien och 4 riksdagsmän för Refsundslinien, eller den som innefattas i Kongl. Maj:ts förslag. Jag ber dock att få lägga märke till, att då jag räknar Norrlandsrepresentanterna i Första Kammaren till fem, så medtager jag blott dem, som representera ofvannämnde provinser och som äro der bosatte samt sålunda kunna anses hafva någon lokalkännedom, men icke de riksdagsmän för Norrland, hvilka äro från andra trakter och icke egentligen kunna räknas dit.

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Nu har man sagt att den, som vill hafva Håssjölinien, icke bedömer saken opartiskt, hvilket deremot den som önskar Refsundsliniens framgång skulle göra, — så har nemligen en talare sagt, — men jag tycker lika gerna man kan säga att den som vill hafva Håssjölinien är lika opartisk. Det är åtminstone ganska svårt att afgöra hvem som är mest opartisk. Om man emellertid ser på hvilka af Norrlandsrepresentanterne, som yttrat sig för Kongl. Maj:ts förslag, så finner man att den ene är representant för Sundsvall och det är ju helt naturligt att han vill kasta öfver bord hela Norrlands intressen för öfrigt och endast försöka att få tvärbanan färdig, hvilken synes nästan bara vara till för att bereda Sundsvall en fördel, en annan är bosatt alldeles invid Refsundslinien och man kan ju lätt förstå att han icke kan vara annat än angelägen att den linien så fort som möjligt blir färdig; jag har härmed icke velat säga att dessa handla ur synpunkten af eget intresse, men då de sjelfve talat om sin opartiskhet, och att de som tala för Utskottets förslag icke äro opartiska, har jag ansett mig böra påpeka denna omständighet. Jag tror således att om man betraktar antalet representanter för Norrland, som önskat den ena eller andra sträckningen, så borde man lätt finna hvilken linie, som för Norrland är den förmånligaste; och är den förmånligast för Norrland — ja, då är den ock den förmånligaste för landet i sin helhet, hvarföre jag ock slutit mig till denna åsigt, trots de skäl, som å andra sidan blifvit framhållna.

Jag vill således yrka bifall till Stats-Utskottets förslag, men vill dock deri göra en enda liten ändring. Utskottet har nemligen i år frångått den åsigt det uttalade vid sista Riksdagen. Utskottet har nemligen nu föreslagit att banan skall gå direkt från Dusnäsviken öfver Östersund till Näskott, men förra året ansåg Utskottet att den borde gå från Dusnäsviken till Näskott samt att en bibana skulle anläggas till Östersund. Jag kan icke i år mera än i fjol anse att Östersund är en så vigtig punkt, att den skulle föranleda den stora trafiken mellan Vesterhafvet och Bottenhafvet att gå en mils krok till Östersund för att helsa på den lilla staden, som icke har mera än omkring 2,000 innevånare, fastän den är den enda staden i hela Jemtland. Jag kan icke finna att det kunde behöfvas någon jernväg alls till en så liten stad, men eftersom jemtlänningarne tyckas vara så angelägna att få en jernväg till staden Östersund, så kunna de väl vara nöjda med en bibana dit. Jag skulle icke hafva så mycket emot om banan droges direkt till Östersund, eftersom jemtlänningarne hålla så mycket på denna i deras ögon vigtiga punkt, om der icke vore ofördelaktiga terrängförhållanden, ty af undersökningarne finner man att af de 3 mil 35,500 fot, som utgöra afståndet mellan Dusnäsviken och Östersund, hafva på icke mindre än 1 mil 6,600 fot en lutning af 1 : 60.

Man har visserligen sagt att det skulle låta sig göra att genom noggrannare undersökningar leda banan i en sådan rigtning, att dessa svåra terrängförhållanden skulle undvikas, men om äfven detta skulle vara möjligt, så föreligger dock icke någon utredning derom nu. Jag vill derföre föreslå den ändring i Utskottets förslag, att i stället för orden: »äfvensom att en jernbana skall dragas från Håssjö till Dusnäsviken och derifrån öfver Östersund till Näskott» insättas orden: »äfvensom att en jernbana skall dragas från Håssjö till Dusnäsviken

och derifrån till Näskott med direkt eller indirekt beröring af Östersund», d. v. s. att man skulle öfverlemna till Kongl. Maj:t att bestämma, om den skall gå direkt till Östersund, eller om dit skall anläggas en bibana, hvilket naturligtvis icke kan blifva behöfligt om de nu befintliga svåra terrängförhållandena kunna undvikas.

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Man har här talat om att hela Jemtlands intresse vore att få banan att gå i Refsundslinien, men jag tror att man kan påstå »att dermed är det icke så helt, enär Jemtland har tre representanter här i Kammaren och om jag icke är illa underrättad så vill blott en af dessa hafva Refsundslinien, då deremot de två andra önska att få Håssjölinien. Om jag nu antager att Jemtlands representanters uttalanden äro ett verkligt uttryck af önskningarne inom provinsen, så kan det väl icke vara så rigtigt att säga att hela Jemtlands intresse är för att få Refsundslinien. Jag tror åtminstone att detta icke är förhållandet.

På de skäl jag sålunda anfört, får jag yrka bifall till Stats-Utskottets förslag med den ändring jag förut omförmält.

Herr Key: En högt ärad talare här midt emot på uplandsbänken yttrade nyss några ord till mig i min förmenade egenskap af officiel försvarare för Utskottet. Den ärade talaren brukar ofta begära ordet efter en lång och envis debatt, då något af de stora skådespelen uti Andra Kammaren uppföres vid en vigtig frågas afgörande, och han måtte då anse ett humoristiskt yttrande nödvändigt, på det att icke detta dramas »lustiga person» skall saknas uti pjesen. Han undrade öfver hvarför icke Stats-Utskottet i allo kunnat instämma uti eller tillstyrka Regeringens förslag vid *denna* riksdag, då förhållandena ju föregifvits så förändrade, men han anförde såsom förklaringsgrund det gamla ordspråket som säger: »den man älskar, den agar man». Jag vet icke, om man kan vända om ordspråket härvid lag och säga, att den Herr Casparson »agar, den älskar han», men hvad jag bestämdt vet är, att, då det tyckes kosta på honom så mycket, att icke Stats-Utskottet kunnat i allo instämma i Regeringens förslag, man deraf bör kunna sluta till huru glad han skulle hafva blifvit, om så varit förhållandet.

En annan talare på stockholmsbänken, Herr Bergström, vände sig också emot mig i afseende å tvärbanan och dess förändring från smalspårig till bredspårig. Denna tvärbanans bredspårighet erinrar mig om en afliden embetsman, om hvilken man sade att han bland musici ansågs såsom en skicklig jurist, under det att han bland jurister ansågs för en stor musikus. På samma sätt förhåller det sig också med frågan om tvärbanans anläggande såsom bredspårig, ty i Norge har man ansett sig hafva gått Sverige till mötes, då man gjort den norska banan bredspårig och i Sverige anser man sig hafva gått Norge till mötes med samma sak.

Den ärade stockholmsrepresentanten anhöll såsom en ynnest, att den som intresserar sig för frågan, måtte slå upp 5:te delen af Andra Kammarens redan förut af mig omnämnda diskussionsprotokoll för år 1874, och jag anhåller om detsamma.

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

En ärad talare från Norrland, Herr Lithner, påstod att jag skulle hafva sagt, att man icke behöfver några siffror i denna fråga. Detta har jag aldrig sagt, utan jag yttrade endast att jag för min enskilda del icke ville anföra några kostnadssiffror och distanskalkyler och detta af det enkla skälet att jag anser oss nu hafva hunnit så långt, att vi i denna fråga längesedan slutat upp med att tro på några siffror och kalkyler. Jag torde i sammanhang härmed nu strax få anföra några bevis för min sats. Herr Lithner har sjelf erbjudit ett exempel; han uppgaf att han bodde vid Torpshammar och att han således egde lokalkännedom.

Jag vill visst icke bestrida att Herr Lithner i detta fall likaväl som i många andra kan anses såsom en auktoritet, men sin trovärdighet *här*, den har han gjort oss tveksamme om.

Han yttrade, då han hade ordet, att å den östra linien, som Stats-Utskottet förordat, »finnes hvarken menniskor eller vägar». Statens jernvägsbyggnadsstyrelse torde *också* vara en auktoritet, och denna byggnadsstyrelse har likväl i bilagan till den k. propositionen pag. 23 vid 1875 års riksdag sagt, att inom vestra alternativets område finnas 21,361 menniskor och inom det östra alternativets område 20,050, hvadan således på det sednare alternativet kommer endast 311 personer mindre än på det förra. Så har *byggnadsstyrelsen* uppgifvit; men Hr *Lithner* har sagt att inga menniskor finnas inom den östra liniens område: Hvem skall man nu tro?

En annan talare från Norrland, Herr Axell, yttrade, att man icke skulle gifva sig till tåls förr än stambanebyggnaden blifvit uppdragen ända till Haparanda. Då jag på förmiddagen hade ordet, visade jag hvad det vill säga att bygga en stambana ända till Haparanda, hvilken distans detta är; nu ber jag att få göra den ärade talaren, likasom den föregående Norrlandstalaren, som jag nyss omnämnde, den frågan: vilja de hafva *en* eller *två* jernvägar i Norrland. Kunna de icke eller vilja de icke härpå svara, då vet man straxt hvad afsigten är med deras förordande af det vestliga alternativet.

Inom denna Kammare finnas många, som önska den vestliga rigtningen uteslutande af det skäl, att de tro att dermed *allt* stambanebyggande i Norrland skall vara *slut*, och att detta skall ske åtminstone när man kommit upp till tvärbanan, samt att Norrland dermed skall låta sig nöja. Jag delar icke denna tanke, och jag gör det så mycket mindre, då jag ser hvilken ofantlig betydelse en Kongl. proposition eger i fråga om någon jernvägssträckning, till och med när den blir för Riksdagen framlagd i motsatt rigtning med en föregående. Skulle Riksdagen framdeles få motse en kongl. proposition om stambanans fortsättande vidare uppåt Norrland, tillstår jag att, utom den vigt en Kongl. proposition i och för sig sjelf eger, billigheten här särskildt talar högt för att Norrlands befolkning, som i många år väntat på en jernväg och bidragit till jernvägsbyggnader i södra Sverige, äfven må få en fortsättning af denna stambana vidare uppåt, men då ställer sig, såsom jag på förmiddagen närmare utvecklade, frågan så: blir det på detta sätt en eller två banor? Godkännes vestra alternativet få vi två stambanor, godkännes åter hvad Stats-Utskottet föreslagit, stannar det med en. I betraktande af de långa distanserna i Norrland och behof-

vet af låneunderstöd till tvärbanor derstädes, synes det mig att vi skulle komma att gå en mer än vidtutseende framtid till mötes, om vi bifalla den vestra sträckningen med alla dess konseqvenser.

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Jag anhåller om bifall till Stats-Utskottets förslag, men skall icke hafva något emot det af Herr Liss Olof Larsson föreslagna tillägg.

Herr Hans Andersson i Bringåsen: Om jag icke hörde orätt, yttrade ett par talare på förmiddagen, att Jemtlands läns bidrag till jernvägsanläggningen lade hinder i vägen för Riksdagen att fritt och efter behag besluta om rigtningen af tvärbanan. Detta är ett fullkomligt misstag.

Af Jemtlands läns landstingsförhandlingar för åren 1870 och 1872 synes nemligen tydligt, att de ifrågavarande 900,000 kronorna icke lägga hinder i vägen för Riksdagen att besluta om bansträckningen; ty i 1870 års förhandlingar äro socknarne indelade i grupper sålunda, att, om banan drages öfver Refsund, följande socknar skola, i fråga om utbetalningen af bidraget räknas till första klassen — jag förbigår de socknar, som ligga vester om Krokom, emedan de äro belägna utom området för den tvistiga delen af linien — nemligen »Brunflo, Lockne, Marieby, Kyrkås, Refsund, Sundsjö och Bräcke»; men att, för den händelse att den åt Ragunda afvikande sträckningen blifver antagen, klassindelningen skulle sålunda förändras, att »Ragunda, Hellesjö, Håssjö, Stugun, Lith och Kyrkås» skall räknas till första klassen.

I 1872 års landstingsförhandlingar heter det: »att derest bidragens utdebitering ifrågakomme innan jernvägens sträckning österifrån blefve slutligen afgjord, det i nämnda punkt under Litt. A upptagna grupperingsalternativ och skala skulle läggas till grund för utdebiteringen, men att, i händelse den under Litt. B antydda sträckningen blefve slutligen antagen, en vidräkning i enlighet med den under sistnämnda littera för sådant fall uppgjorda klassindelning och graderade skala skulle ega rum mellan kommunerna, som i de skilda grupperingsalternativen vore inom de olika klasserna uppförda och denna senare klassindelning och skala sedermera vid utdebiteringen följas». Häraf framgår tydligt, att det på Jemtlands läns landsting ej blifvit uttaladt någon bestämd mening om rigtningen, utan att bestämmandet häraf öfverlemnats åt Riksdagen samt att bidraget utgår vare sig banan drages öfver Håssjö eller öfver Refsund.

Då frågan om anläggandet af en jernväg från Storvik till norska gränsen första gången hos Riksdagen förevar till behandling, så påstods det på den tiden, att banorna i Norrland skulle få en stor trafikinkomst för forslingen af skogseffekter; Riksdagen antog att så skulle ske och beslöt byggandet af en jernväg under förhoppning, att denna jernväg skulle lemna stora trafikinkomster. Det förefaller mig då högst besynnerligt att det nu heter, att skogsalster icke kunna på jernväg föras; och hvad kan vara orsaken till denna omkastning i åsigter? Orsaken är ingen annan än den, att då det icke kan bestridas att icke Indalselfven, denna Jemtlands starkaste pulsåder, skulle i alla tider lemna banan den största inkomsten af trävarurörelsen, om banan komme att dragas i närheten af elfven, så måste Refsundsliniens anhängare påstå, att det icke låter sig göra att frakta trä på jernvägen och att den icke skulle kunna konkurrera med flottleden; ty *om* det skulle

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

erkännas såsom säkert, att trävarorna komma att föras på jernväg antingen till Sundsvall eller Trondhjem, vore det alldeles afgjordt, att Håssjölinien skulle hafva att påräkna vida större trafik än Refsundslinien. Det är nemligen ett faktum, att från Holmsjö flottas dubbelt så mycket trävaror som från Refsundssjön — följaktligen skulle banan, om den drages öfver Håssjö, erhålla dubbelt så stor trätrafik endast från Gimåns flodområde, som om den drages öfver Refsund. Lägger man nu härtill den trävarurörelse, som kommer från Indalselfven, torde det vara alldeles klart hvilken bansträckning har att påräkna den största trafiken. Att Sundsvalls trävaruhandlande önska banans dragande öfver Refsund och vilja undvika beröringen med Indalselfven, är lätt förklarligt. Förhållandet är nemligen det, att i norra Jemtland är det hufvudsakligen i orten boende jordbrukarne, som inköpt der försålda skogar, hvilka, då de icke hafva egna sågar, måste sälja sitt trävirke till Sundsvalls sågverksegare. Om nu banan skulle beröra Indalselfven, är det påtagligt, att dessa skogsegare sjelfve skulle bygga sågar i Lith och vid Gesundsjön, och Sundsvall således komma att sakna timmertillförsel från dessa trakter. Jag tror således, att, om detta är ett skäl för Sundsvall, är det deremot icke något skäl som talar till fördel för Refsundslinien, men deremot ett förhållande som talar för jernvägens beröring med Indalselfven.

Hvad nu skogsarealen efter Håssjölinien beträffar, är det äfven något kuriöst med den saken; den utvidgas och krymper ihop allt efter omständigheterna. I en broschyr, som för några veckor sedan här utdelades, uppgafs skogsarealen för Håssjölinien till 900,000 tunnland; sedan har en annan kommit, som uppgifver den till 1,400,000 tunnland och denna senare siffra kommer sanningen något närmare. Likväl torde det vara några påminnelser att härvid lag göra, som ytterligare skall öka arealen för Håssjölinien och som jag skall tillåta mig påpeka. Det har till en början icke upptagits arealen för Holms socken, som ligger vid Holmsjön och gränsar intill linien; den del af Brunflo — der denna socken har någon skog för afsalu, som ligger vid Singsjön och Ismundsjön; likaså den delen af Ås socken som ligger vid Liths- eller Indalselfven; vidare Aspås skogsareal vid Långan; den delen af Rödön som ligger på båda sidor om samma elf; samt Sörli socken i Norge, der Harkan har sin upprinnelse. Dessutom har arealen för Föllinge pastorat, upptagits till endast 350,000 tunnland, då den är öfver 700,000. Der finnes visserligen fjell, men om dessa upptaga hälften, lemnar jag derhän. När detta lägges till, torde det få medgifvas att skogsarealen blir betydligt större än herrar brochyrförfattare behagat uppgifva.

Nu heter det vidare, att trävarorna komma att föras ifrån Ånge på jernväg, men alldeles ingenting från Gesund. Detta håller dock ej streck, ty Gesund ligger 160 fot högre än Ånge; följaktligen finnas mellan Gesund och hafvet mycket större vattenfall än mellan Ånge och hafvet, och att, om också flottningskostnaden är lika, hvilket jag vill minnas att den är, är dock skadan på det nedflottade virket mycket större efter Indalselfven än efter Ljungan.

Det har äfven påstätts att Håssjölinien icke skulle vara rigtigt grundligt undersökt, men att deremot Refsundslinien skulle befinnas

vara noggrant undersökt. Men, mine herrar, förhållandet är alldeles motsatt; man må klandra ingeniör Larsson för hans undersökningar af den förra linien huru mycket man vill, så har han dock faktiskt ådagalagdt, att man kan lägga banan Torpshammar—Håssjö med en lutning af endast 1 : 100 och med 1,200 fots radier, och detta för en bredspårig bana. Men huru gestaltar sig förhållandena efter Refsundslinien? Jo, den utstakades 1870 för en *smalspårig* bana med lutning af 1 : 60 och kurvor af ända till 600 fots radie; skulle den nu utstakas för en bredspårig bana med lutning af 1 : 100 och 1,200 fots radier, såsom Herr Larssons linie är, så skulle man icke blott förlänga banan högst betydligt, utan äfven öka kostnadsförslaget. Omstaka linien, och kom så och säg hvad den kostar.

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

I verkligheten är det således Håssjölinien, men alldeles icke Refsundslinien, som blifvit grundligt undersökt och alldeles icke tvärtom. Nu har jernvägsbyggnadsstyrelsen under sistförflutna sommar verkstält åtskilliga undersökningar norr om Välje till Indalselfven. Beskrifningen öfver dessa undersökningar har blifvit bland Kammarens ledamöter utdelad, men någon profilritning öfver resultatet har ännu icke blifvit synlig och, efter hvad jag tror mig veta, lär denna profilritning icke vara af beskaffenhet att *kunna* för Kammaren framläggas; emedan resultatet af de gjorda undersökningarna icke på något sätt kan mäta sig med Håssjölinien i afseende på terrängförhållanden.

Presidenten Bergström har nyss nämnt att enligt Kapten Nordenfelts beräkning öfver anläggningskostnaden efter ingeniör Larssons linie, skulle kostnaden uppgå till omkring 3,000,000 mer än byggnadsstyrelsens kostnadsförslag upptager. Men han borde också då hafva omtalat huru Kapten Nordenfelt gått till väga för att komma till detta resultat. Ingeniör Larsson undersökte icke blott de mest svårtillgängliga sträckorna mellan Torpshammar och Välje, utan äfven flera längre och kortare bitar med mycket god terräng. Kapten Nordenfelt har dock behagat uppgöra kostnadsförslag på svåraste delen af ingeniör Larssons linie vid Torpshammar, och derefter upptagit kostnaden pr mil på alla Hr Larssons linier. Genom sådana beräkningar kan man komma till hvilket resultat som helst; men kan detta vara rätt? Är det en upplysande eller vilseledande uppgift? Såvidt jag känner ingeniör Larsson, så är han lika samvetsgrann och lika skicklig som någon annan jernvägsingeniör och har äfven med mycket nit och omsorg verkstält liniens utstakning. Det är derföre mycket otacksamt handladt att utsprida sanningslösa rykten om honom och låta honom gå och gälla för en person, till hvilken man icke kan hafva förtroende. I det uttalade skarpa men oförtjenta klandret har jag ingen del; jag tvår mina händer.

Jag ber vidare att få säga några ord med anledning af en broschyr, som för några dagar sedan utdelades här i Kammaren; broschyren har en mycket vacker titel, den heter nemligen: »Ett parti tok» eller en högst märkelig s. k. *Underdånig Promemoria* i betraktande tagen af Erik Sandell».

Då jag reste ned till Riksdagen emottog jag en promemoria af Ragunda sockens jernvägskomité och jag har denna promemoria här i min hand. I denna promemoria förekommer icke på ett enda ställe

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

ordet *underdånig*, hvilket hvem som helst här har tillfälle att se. Således har broschyrförfattaren redan på titelbladet gjort sig skyldig till ingenting mindre än förfalskning af denna handling; och då sjelfva omslaget är sådant och början är smuts och osanning, så kan man på förhand förstå, att hvad som finnes der innanför är af samma skrot och korn. Då skäl saknas, tillgripes dynggrepen.

Under Riksdagens lopp har jag från kommunerna Hellesjö, Håssjö, Stugun och Ragunda genom protokollsutdrag fått del af kommunalstämmobeslut, enligt hvilka sagde kommuner förbundit sig att tillsläppa erforderlig mark för banan, derest denna lades genom deras områden. Jag omtalar detta, emedan jag tror att det icke är allmänt kändt förut. Denna nya uppoffring visar hur starkt intresset är för jernvägens dragande genom dessa orter, ett intresse så mycket större, som dessa kommuner jemväl bekostat omstakning af statens linie.

Vidkommande vidare längdskilnaden emellan Torpshammar och Krokom efter de båda linierna, så är den icke så stor som man påstått, helst ingeniör Larssons undersökningar gifva vid handen att väglängden kan högst betydligt förkortas efter Håssjölinien, under det att Refsundslinien komme att något förlängas, derest den stakades för en bredspårig bana.

Jag tror således att skilnaden i väglängden mellan Torpshammar-Håssjö-linien, å ena sidan, samt den af Kongl. Maj:t föreslagna sträckningen å den andra, skall blifva bra obetydlig.

Jag skulle visserligen hafva mycket att tillägga, men då jag befarar att trötta Kammarens ledamöter och tillika antager att hvar och en redan stadgat sin öfvertygelse i denna fråga, så får jag sluta med att yrka bifall till Herr Liss Olof Larssons senaste förslag.

Herr Jöns Pehrsson: Det vore kanske rättast att afstå från ordet och helt enkelt instämma med de talare, som i denna fråga uttalat den åsigt, jag för min del hyser. Och af desse talare var det i synnerhet två, som sökte att ställa frågan på dess rätta ståndpunkt, nemligen representanten från Örebro och Herr Carl Ifvarsson. Det förefaller mig nemligen som man här sammanblandat två saker, hvilka böra afgöras hvar för sig. Tvärbanan är en sak för sig, den uppåtgående banan är också en sak för sig. Så vill äfven jag betrakta denna jernvägsfråga, och jag har derföre ock kommit till det resultat, att, huru stora skäl än må vara anförda för Utskottets förslag, kan jag dock icke biträda detsamma. Saken gestaltar sig nemligen för mig så, att man först bör söka att på den genaste vägen föra tvärbanan till gränsen, och sedan bygga den uppåtgående banan så att den antingen skär tvärbanan eller ock, om så anses mera lämpligt, från anknytningspunkten följer tvärbanan ett stycke och sedan på någon lämplig punkt afviker uppåt.

Jag vill ej fästa mig vid de kalkyler, som blifvit uppgjorda af dem, som arbeta för den ena eller andra sträckningen af tvärbanan, ty dessa kunna ju uppgöras huru som helst. Och vi som varit med om de strider, som utkämpats angående södra stambanans sträckning, känna hvad värde sådana uppgifter hafva, och att hvar och en söker att utblommera sina sa mycket som möjligt. Jag fäster derföre ringa

vigt vid dessa uppgifter, helst jag är öfvertygad om att, hvilken sträckning man än väljer, skall den ej blifva sämre än att orten deromkring tillförer banan trafik. Man har äfven velat påstå, med hvad skäl vill jag lemna derhän, att, om vi icke draga banan i den af Stats-Utskottet föreslagna rigtning, vi skulle blifva nödgade att bygga två stambanor i Norrland.

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Vi minnas litet hvar den strid som förevar angående bansträckningen Upsala—Storvik, då man icke kunde å någondera sidan bevisa, hvilken linie skulle vara den bästa. Hvad var då att göra? Jo, man tog en medelväg, hvarigenom man förhindrade, att staten skulle nödgas bygga mera än en bana, och det har sedan visat sig att den enskilda företagsamheten kunnat vid sidan af nämnda bana bygga en annan. Samma förhållande blir här om regeringens förslag antages, och jag slutar till detta deraf att i södra Sverige det efter Nässjö-banans anläggning icke, på sätt man förutspådde, blifvit fråga om att bygga flera stambanor, och då sådant icke varit behöfligt der, så torde man kunna förutse att detta icke skall inträffa i det glest bebodda Norrland. Jag tror derföre att denna farhåga är ogrundad. Man kan visserligen tänka sig att sådana anspråk kunna framställas, men jag tror dock att Riksdagen skall hålla dessa anspråk inom tillbörliga gränser.

Jag kan emellertid fatta mig kort, emedan jag icke tilltror mig kunna inverka på någons öfvertygelse. Jag vill dock påpeka en i min tanke ganska vigtig omständighet, nemligen att vi redan hafva 58 mils jernväg norr ut från Storvik under byggnad. Går det då ej an att vi bygga denna bana färdig och se till huru dermed aflöper, innan vi, sasom den värde representanten föreslagit, besluta oss för att gå i en cirkel för att komma längre upp, något som redan i och för sig sjelft är origtigt. Mig synes mycket enkelt och lämpligt, att man först bestämmer tvärbanans rigtning samt sedan den uppåtgående banans likasom äfven den punkt, der denna bana skall beröra tvärbanan. Jag kommer följaktligen att lika allvarsamt som andra yrka, det Kongl. Maj:ts proposition måtte bifallas.

Herr Lithner: Det är ett af Herr Treffenberg fäldt yttrande, som förmått mig att ånyo begära ordet. Han sade nemligen, att min uppgift om Westernorrlands läns landstings skrifvelse år 1874 vore en sanning med modifikation. Detta är en beskyllning, som icke gerna någon underkastar sig, utan att behöfva det. Mot Herr Treffenbergs uppfattning af denna sak står alldeles tydligt i de offentliga handlingarna och Kongl. Maj:ts proposition till sistlidet års Riksdag landstingets skrifvelse in extenso, hvari landstinget begär en bana från Stödesjön i möjligaste raka rigtning till Sollefteå, utan att deri talas ett ord vare sig om Håssjö eller någon sammanknytning med tvärbanan åt Norge. Denna skrifvelse är en officiel handling, som hvar och en af herrarne kan få att bese. Är detta då en sanning med modifikation? Det står derjemte i skrifvelsen, att Konungens Befallningshafvande understödt den. Är det en sanning med modifikation? Herr Treffenberg behagade tolka skrifvelsen på ett annat sätt. Jag

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

frågar Kammaren då: Hvar finnes modifikationen? är den på min eller Herr Treffenbergs sida?

Det vore mycket att tillägga om de saker, som här i dag blifvit anförda, men Kammaren är redan trött och jag vill derför icke vidare taga herrarnes uppmärksamhet i anspråk.

Herr Peter Olsson: Man kan mycket lätt föreställa sig, att, då en fråga, sådan som denna, är under öfverläggning och skall afgöras, de olika intressena söka att göra sig gällande hvart på sitt område och dervid kasta sig in i de strider, som till följd deraf uppstå; men hvad man knappast kan fatta är, att man, hvad en icke obetydlig del af de, som här hafva uppträdt, gjort sig skyldige till, klandrar Stats-Utskottet derför att det framkommit med det förslag, dess betänkande innehåller; och när man får höra klander i detta afseende af personer, som icke allenast stått och förmodligen ännu stå den förra regeringen ganska nära, utan äfven af dem, som tillhört denna regering, kan man med skäl fråga, huru något sådant är möjligt. I det af Stats-Utskottet framlagda betänkandet föreslås nemligen icke en ny, af Stats-Utskottet uppfunnen sträckning för de norrländska jernvägarne, utan — och jag ber att få fästa herrarnes uppmärksamhet härpå — denna sträckning är densamma, som regeringen sjelf föreslagit i dess andra alternativ till förra Riksdagen. Jag vill fråga denna Kammare: Hvad hade blifvit följden om Riksdagen i fjor antagit detta Kongl. Maj:ts andra alternativ? Följden hade icke varit någon annan än den, att det förslag, Stats-Utskottet nu framlagt, redan varit antaget, och, mine herrar, när Kongl. Maj:t framlägger två alternativ, måste man icke deraf draga den slutsats, att, om det ena icke antages, Kongl. Maj:t åtminstone icke har något emot, att det andra bifalles; ty det skulle ju vara i högsta grad besynnerligt att framkomma med två alternativ, men på inga vilkor vilja att det ena skulle blifva antaget. Detta resonnement synes mig så enkelt och klart, att jag tycker, det hvar och en, som vill egna den aldra minsta grad af uppmärksamhet åt saker på detta område, skall kunna fatta det. Nu har blifvit sagdt, att det sedan i fjor inträffat andra förhållanden. Mina herrar! För Stats-Utskottet hafva dessa förändrade förhållanden icke förefunnits. — Jag ber att få fästa herrarnes uppmärksamhet på hvad jag säger, då jag åtminstone vill hafva konstateradt, att, enligt den uppfattning, som på afdelningen gjort sig gällande bland de Stats-Utskottets ledamöter, som biträdt Utskottets förslag, Stats-Utskottet för detta sitt förslag haft goda skäl. — När denna Kammare förliden riksdag beslöt, att det skulle egnas en omsorgsfull och noggrann undersökning för utrönande af den lämpligaste sträckningen för den norrländska jernvägen, hade naturligtvis Kammaren allvar med sitt beslut. Då frågas: Har någon sådan undersökning för sig gått? Derpå måste naturligtvis svaras nej. Saken står således för Stats-Utskottet alldeles på samma punkt, som vid förra riksdagen, och jag förmår icke med bästa vilja fatta, huru Stats-Utskottet skulle kunnat komma till annat resultat nu än i fjor. Den enda omständighet, som derefter inträffat, är den af en representant på dalabänken framhållna eller att det effektivt visat sig, att den afvägning styrelsen för statens jernvägstrafik låtit

verkställa icke var tillförlitlig, och detta just med afseende å östra alternativet. Denna upptäckt, till förmån för det östra alternativet, som blifvit konstaterad och erkänd äfven af statens ingeniörer, kunde dock icke rimligen föranleda dertill, att Stats-Utskottet skulle hafva mindre sympatier för det östra alternativet i år än i fjor. Jag tror således, att allt det klander, man här uttalat mot Stats-Utskottet måste återfalla på det förslag, som ursprungligen utgått från den förra regeringen. Jag vill icke — jag sade det förliden riksdag — klandra denna regering, derföre att hon framstält två olika alternativer och ännu mindre derföre att regeringen en gång sjelf föreslagit den så kallade östliga sträckningen; men då jag icke gör detta, kan jag också rimligen begära, att Stats-Utskottet, som endast föreslagit regeringens eget ena alternativ, må befrias från ett klander, som dock alltid måste återfalla på det ursprungliga af regeringen framlagda förslaget.

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Jag skall icke närmare ingå i några detaljer med anledning af alla dessa broschyrer och tidningsartiklar, hvilka man på olika sätt sökt bibringa Riksdagens ledamöter, utan vill endast säga hvad för mig inom Utskottet varit aldeles afgörande. Först och främst anhåller jag få erinra derom, att då fråga att bygga jernvägar i Norrland först uppstod, jag för min del var för byggandet af dessa jernvägar och jag uttalade mig vid 1873 års riksdag tydligt och bestämdt i denna syftning, oaktadt många inom denna Kammare då ansågo det vådligt att bygga jernvägar i Norrland. Jag gjorde det i den förhoppning, att Norrland, såsom rättvisan bjöd, skulle erhålla en jernväg, men också att denna jernväg skulle gifva den afkastning, att man erhölle tillbörlig ränta på anläggningskostnaden. Jag önskade således, att Norrland skulle få en jernväg, men jag ber att få lägga vigt å ordet *en*, ty jag vågade icke direkt eller indirekt vara med om ett beslut, som i sig innefattade två jernvägar i Norrland. Det är visserligen en sanning, att staten bör bygga jernvägar, men det är ock lika visst, att staten bör tillse, att dessa jernvägar lemna den afkastning, som för statskassan kan anses skälig, på samma gång staten tillgodoser de industriela och kommersiela intressena i landet; och jag tror att när staten har *en* jernväg i Norrland, staten i detta afseende fullgjort hvad skäligen kan begäras. I allt fall torde det för enhvar, som har aldrig så liten insigt i ekonomiska förhållanden, vara klart, att trafikomkostnaderna och sålunda äfven trafikinkomsterna äro beroende af de klimatiska förhållanden, som råda i Norrland, och att man härom behöfver någon erfarenhet, innan man kan uppgöra några kalkyler öfver afkastningen af jernvägen. Jag tror således, att innan vi hafva en något så när konstaterad erfarenhet först och främst, huruvida man med någon lätthet kan trafikera jernvägar i Norrland och vidare hvilken afkastning en jernväg derstädes lemnar, man icke bör fatta ett beslut, som i sig innebär två stambanor i Norrland.

Detta var det hufvudsakliga och för mig bestämmande skälet till att jag biträdde den af Stats-Utskottet uttalade åsigten. Härtill kommer vidare att jag icke kan förstå bättre eller annat, än att det så kallade östra alternativet är för Norrlands intressen mera tillfredsställande än det vestra. Och då jag dertill icke kan förstå annat, än att, om man tager det östra alternativet, detta är af den beskaffenhet, att

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

det lemnar lätt tillfälle för enskilda jernvägar att sluta sig till stambanan, var detta ännu ett skäl för mig att ansluta mig till Utskottets förslag.

En annan omständighet som, just med fästadt afseende å sönderstyckningen af den kongl. propositionen vid förra riksdagen, nu varit för mig bestämmande, är den önskan, jag verkligen hyser, att ju förr desto hellre få ett slut på dessa jernvägsstrider. Och, mine herrar, om vi nu taga det vestra alternativet, är det mycket lätt att förstå, att dessa strider äro långt ifrån utkämpade, då i allt fall återstår frågan om hvarest den uppåtgående stambanan skall sluta sig till den sträckning man nu kallar för tvärbanan. Jag trodde och kunde icke bättre förstå, än att, om man bestämde sig för det östra alternativet, man skulle, åtminstone för den närmaste framtiden, hafva tillfredsställt Norrlands behof i detta afseeende och således kunna hoppas att slippa ifrån dessa ständigt återkommande jernvägsstrider, som utöfva ett icke fördelaktigt inflytande på öfriga ärenden som skola behandlas inom Riksdagen. Jag trodde detta så mycket hellre, som här förestode till afgörande så vigtiga frågor, att det vore mer än önskligt, att Riksdagen komme i tillfälle att deråt egna hela sin uppmärksamhet.

Nu har man framhållit många olika skäl för den så kallade tvärbanan, som nu föreligger såsom ett bestämdt förslag på grund af Kongl. Maj:ts derom framstälda proposition till innevarande Riksdag. Och jag kan icke förneka, att jag, då jag i förmiddags hörde Hans Excellens Statsministern yttra sig i frågan, verkligen blef något tveksam, huru jag skulle uppfatta denna sak, angående hvilken jag dittills trodde mig hafva kommit till en fullt klar och bestämd öfvertygelse. Då Hans Excellens yttrade, att Kongl. Maj:t hade med omsorg och noggrannhet pröfvat det förslag, som nu vore framlagdt, samt att Hans Excellens derföre kunde med full tillförsigt förorda Kongl. Maj:ts proposition, så kunde jag på grund af detta anförande icke komma till annan slutsats än den, att Kongl. Maj:t hade tagit i öfvervägande hvad detta förslag kunde innebära för framtiden just med afseende på de stambanor, som ytterligare kunna komma att byggas i Norrland. Har Kongl. Maj:t gjort detta? Har Kongl. Maj:t uppfattat denna fråga på det sätt, som jag tror vara nödvändigt, åtminstone för närvarande, nemligen att man hvarken direkt eller indirekt bör besluta sig för mer än *en* stambana i Norrland, då får jag säga, att jag icke skulle hafva något emot, om Norrlands intresse funne sig tillfredsställdt med Kongl. Maj:ts proposition. Jag föreställer mig alltså att Kongl. Maj:t i detta hänseende har en bestämd åsigt.

Ty, mine herrar, jag tror icke att det går an, att vi fatta ett beslut nu, som skulle i sig innefatta mer än en jernväg i Norrland, enär derigenom så stora utgifter kunna uppstå för statskassan att man derom icke för närvarande kan bilda sig en klar föreställning. Jag skall icke länge uppehålla Kammarens tid, och vill icke ingå i någon undersökning angående den ena eller andra liniens företräden, vare sig i afseende å trafikförmåga, trafikomkostnader eller tekniska svårigheter. Endast det vill jag nämna, att hela den östra linien, enligt hvad Utskottet på grund af nyaste undersökningar upplyser, kan

byggas med lutningar af högst 1 : 100, i stället för att, såsom af byggnadsstyrelsen blifvit uppgifvet, en längd af öfver 6 mil af samma sträckning skulle komma att hafva så starka lutningar som 1 : 60. Det är sannt, att kostnaden för Hässjölinien med omkring 3,000,000 kronor öfverskrider anläggningskostnaden för Refsundslinien, men den stora fördelen att få lutningsförhållandena af 1 : 100, som medföljer den förra sträckningen, anser jag vara så betydligt större än lutningsförhållandena 1 : 60, att man gerna kan utsätta sig för en något större anläggningskostnad, emedan denna snart inbesparas under trafiken af jernvägen. Jag har, som sagdt, endast velat nämna detta i afseende å de båda liniernas lutningsförhållanden, men skall för öfrigt icke ingå i några detaljer. Mitt hufvudskäl för den östra linien är, såsom jag redan nämnt, att vi icke böra hafva mer än en norrländsk stambana, och jag förmodar att Kammaren redan tagit denna omständighet i öfvervägande och derom bildat sig ett omdöme. Jag har blott velat uttala, att jag icke anser det vara statsekonomiskt klokt att besluta sig för byggande af mera än en stambana i Norrland; och jag tror icke, att denna stambana för närvarande bör beslutas till större längd än Stats-Utskottets nu afgifna förslag afser.

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Ehuru jag, sedan Hans Excellens Herr Statsministern lagt sina vigtiga och för oss alla så betydelsefulla ord i vågskålen, med temlig säkerhet kan förutse den slutliga utgången af denna fråga, har jag dock, då jag deri hyser en från honom afvikande uppfattning, velat till protokollet uttala mina åsigter deri.

Herr Malmberg. Jag vill endast tillkännagifva, att jag återtager mitt förra yrkande och instämmer i det förslag, Herr Liss Olof Larsson afgifvit.

Herr Johan Jönsson: Med anledning af Herr Peter Olssons yttrande, att vi icke skulle ega någon kännedom om de Norrländska banornas sträckningar, vill jag förklara, att jag under denna riksdag icke kommit till mera insigt derom än den jag hade vid sistlidet års riksdag. Vid sistnämnda riksdag, då tre olika sträckningar ifrågasattes, af hvilka den ena kallades statens mage, bestämde jag mig att rösta för den mellersta sträckningen; men vid denna riksdag, sedan jag genomläst alla tidningsartiklar, brochyrer och kartor i ämnet, vet jag icke, hvad jag skall tro, eller hvilken sträckning skall vara den lämpligaste. Och, mine herrar, I kunnen icke undra på, om man i denna fråga är något tveksam. Statens embets- och tjenstemäns uppgifter hafva i dessa brochyrer blifvit vederlagda. och de hafva icke ens kunnat försvara sig. Vid sådant förhållande skulle jag för min del önska, att frågan finge hvila ännu ett år, då vi kunde få ännu många flera kartor, brochyrer och undersökningar, hvarefter vi kunde bilda oss ett säkert omdöme om hvad som lämpligast bör åtgöras i saken.

Jag yrkar således, att såväl Kongl. Maj:ts som Utskottets förslag — och i öfrigt hela bundten — måtte af Kammaren afslås.

Herr Sven Nilsson i Efverröd: Jag har begärt ordet endast för att tillkännagifva, att jag till alla delar instämmer i det yttrande, Hr Pe-

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

ter Olsson från Helsingborg i den föreliggande frågan afgifvit, och yrkar således bifall till Utskottets förslag.

Herr Ola Nilsson: Jag har begärt ordet, icke för att förlänga diskussionen, utan endast för att tillkännagifva, att jag kommer att rösta för bifall till Utskottets förslag.

Öfverläggningen var slutad. Under densamma hade yrkats dels bifall till Utskottets hemställan i oförändradt skick, dels bifall till samma hemställan med den förändring, som Herr Liss Olof Larsson i sitt anförande föreslagit, dels att Kongl. Maj:ts framställning i ämnet måtte bifallas, dels ock slutligen afslag å så väl Utskottets som Kongl. Maj:ts ifrågavarande förslag. Herr Talmannen gaf propositioner enligt dessa yrkanden samt förklarade sig anse ja vara öfvervägande för den förstnämnda meningen. Votering blef emellertid begärd, och uppstod i anledning deraf fråga om kontraproposition. För dennas bestämmande upptog Herr Talmannen ånyo de öfriga yrkandena, bland hvilka det, som afsåg bifall till Kongl. Maj:ts proposition, nu förklarades hafva flertalets röster för sig. Men jemväl rörande kontrapropositionen äskades votering; och blef alltså, sedan till kontraproposition i denna omröstning antagits yrkandet på bifall till Herr Liss Olof Larssons ändringsförslag, en så lydande voteringsproposition först uppsatt, justerad och anslagen:

Den, som till kontraproposition i hufvudvoteringen antager yrkandet om bifall till Kongl. Maj:ts proposition, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Kammaren till kontraproposition i nämnda votering antagit yrkandet om bifall till Utskottets hemställan med den af Herr Liss Olof Larsson föreslagna förändring.

Den omröstning, som företogs enligt denna proposition, visade 129 Ja mot 55 Nej; i följd hvaraf propositionen för hufvudvoteringen erhöll följande lydelse:

Den, som bifaller hvad Stats-Utskottet hemstält i 1:a punkten af Utlåtandet N:o 62, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Kammaren med afslag å Utskottets hemställan, bifallit Kongl. Maj:ts proposition i ämnet.

Den sednare omröstningen utföll med 71 Ja mot 112 Nej; varande således Kammarens beslut fattadt i öfverensstämmelse med Nej-propositionen.

Herr Ola Andersson i Nordanå yttrade:

Då jag icke velat deltaga i diskussionen, så får jag tillkännagifva, att jag röstat med minoriteten. Jag, som sätter hufvudsaken framför

bisakerna, om hvilka här mest varit tal, anser icke hufvudsaken vara att åstadkomma den genaste vägen till Norge, utan att med beaktande af våra begränsade resurser göra en jernväg *i* Norrland, så nyttig *för* Norrland som möjligt.

Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland. (Forts.)

Herrar *Christen Assarsson*, *Billström*, *Biesert* och *Ivar Månsson* instämde uti hvad Herr Ola Andersson sålunda anfört.

I anseende dertill att tiden redan långt framskridit, uppskjöts den vidare föredragningen af Stats-Utskottets föreliggande utlåtande till nästa sammanträde.

§ 2.

Till bordläggning anmäldes följande inkomna ärenden:

Bevillnings-Utskottets betänkande N:o 7, i fråga om vissa förändringar i gällande författningar om beskattningen af hvitbetssockertillverkningen i riket;

Samma Utskotts memorial N:o 8, i anledning af Kamrarnes beslut i vissa delar af Utskottets betänkande N:o 4 angående vilkoren för tillverkning och försäljning af bränvin; samt

Lag-Utskottets utlåtanden N:o 36, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående antagande af det metriska mått- och vigtsystemet; och

N:o 37, i anledning af väckta motioner om ändring af gällande stadganden i fråga om skyldighet att bygga och underhålla allmänna vägar och broar.

Dessa ärenden skulle sättas främst å den föredragningslista, som för Kammarens nästa sammanträde komme att upprättas.

Kammarens ledamöter åtskildes kl. $^1/_4$ 11 e. m.

In fidem
Gustaf Westdal.