RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1876. Första Kammaren. N:o 30.

Lördagen den 29 April, f. m.

Kammaren sammanträdde kl. 10 f. m.

Justerades 5 protokollsutdrag för den 28 och protokollet för den 20 dennes f. m.

Herr von Koch afgaf en motion, N:o 46, om ändring af gällande stadgande rörande Justitieombudsmannens skyldighet att under svår sjukdom eller annat laga förfall till suppleanten afstå halfva lönen.

Begärdes på bordet.

Föredrogos och biföllos Stats-Utskottets nedannämnda den 28 dennes bordlagda Memorial:

N:o 64, i anledning af erhållen återremiss å en punkt af Utskottets Utlåtande N:o 16, angående regleringen af utgifterna under Riksstatens Andra Hufvudtitel; och N:o 65, i anledning af erhållen återremiss å en punkt i Utskottets Utlåtande N:o 20, angående regleringen af utgifterna under Riksstatens Sjette Hufvudtitel.

Föredrogs men begärdes af flere ledamöter ånyo på bordet Stats-Utskottets den 28 dennes bordlagda Memorial N:o 66, i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut i afseende å Utskottets Utlåtande N:o 54 angående ny lönestat för Statskontoret.

Föredrogs och bifölls Stats-Utskottets den 28 dennes bordlagda Utlåtande N:o 67, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående pensionsrätt för statens landtbruksingeniörer, visse resande undervisare och fiskeritjenstemännen.

Föredrogos men begärdes af flere ledamöter ånyo på bordet Bevillnings-Utskottets den 28 dennes bordlagda Betänkanden:

N:o 5, angående dels förändring i vilkoren för tidningars och tidskrifters postbefordran, dels ock åtskilliga andra postväsendet rörande frågor; samt

N:o 6, i anledning af dels återremiss af åtskilliga punkter, dels Kamrarnes skiljaktiga beslut i vissa delar af Utskottets Betänkade N:o 3, angående slämpelpappersafgiften.

Föredrogos men begärdes af flere ledamöter ånyo på bordet Lag-Utskottets den 28 dennes bordlagda Betänkanden:

N:o 34, i anledning af återremiss utaf Utskottets Utlåtande N:o 20, angående väckt motion med förslag till författning rörande inteckning i jernväg, kanal eller annan dermed jemförlig anläggning; och

N:o 35, i anledning af väckt förslag om förändrad lydelse af 60 § Sjölagen.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till afgörande Stats-Utskottets den 22 och 24 dennes bordlagda 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.

Norra Stambanans sträckning.

Punkten 1.

Herr Statsrådet Thyselius: Jag anhåller att få yttra några ord för att redogöra för de skäl, hvilka ligga till grund dels för det yrkande, jag har att framställa, derom att Stats-Utskottets i denna del afgifna Betänkande måtte blifva afslaget, och dels för min begäran, att Kongl. Maj:ts proposition måtte vinna Kammarens bifall.

Då med statens jernvägsbyggnader inom södra och mellersta Sverige så långt framskridit, att tiden icke syntes vara aflägsen för deras fullbordande, blef fråga väckt derom, att äfven Norrland skulle blifva delaktigt af de förmåner, som medelst jernvägar lättade kommunikationer medföra. Det framställdes då förslag att på statens bekostnad, borde byggas en jernväg från Sundsvall att öfver Torpshammar och Östersund framdragas till riksgränsen, der enligt förslaget en norsk statsbana, utgående från Trondhjem, skulle möta. Denna jernväg skulle således blifva en föreningsbana mellan Bottenhafvet och Nordsjön. Derjemte ifrågasattes att från det ställe der statens redan då beslutade jernväg mot norr stannade, eller från Storvik, skulle byggas en annan sådan för att påträffa nämnda tvärbana. När detta förslag väcktes, uppstod naturligtvis deraf den följd, att i de orter, der man tänkt

sig kunna få gagn af dessa jernvägar, invånarne sammankallades till möten för att uttrycka sina åsigter rörande lämpligaste sättet för isynnerhet tvärbanans framdragande. Det var att förutse, hvad äfven inträffade, att de uttalade opinionerna från särskilda trakter skulle, ledda som de voro af kännedomen af egna behof, gå derpå ut att så vidt möjligt söka få banan framförd till egna portar, äfven om derigenom betydliga krökningar åstadkommes. I motsats mot dessa allmänna uttalanden, blef från ett annat län, Jemtlands, också naturligt nog den åsigten framstäld, att banan borde framdragas på den möjligt kortaste vägen. I öfvertygelsen att detta vore det rätta och att i naturen af en transito- och tvärbana ligger att den, så vidt ske kan, bör undvika krokar, samt i förtröstan på att sanningen deraf skulle göra sig gällande, tvekade icke heller de landsorter, som skulle utgöra ändpunkterna för denna tvärbana, att för densammas åstadkommande åtaga sig betydande bidrag. Så föranstaltade staden Sundsvall teckning till en jernväg att framdragas till Torpshammar, en sträcka af närmare sex mil, och äfven inom Jemtland framstäldes förslag att komma staten till någon hjelp vid bestridandet af kostnaderna för banan, och ett belopp af 900,000 kronor har af Jemtlands läns landsting blifvit ställdt till Kongl. Maj:ts disposition för tvärbanans framdragande utan att provinsen derför betingat sig någon slags ersättning.

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

I strid med den åsigten, att tvärbanan borde dragas fram den genaste vägen, har Stats-Utskottet nu uppstält sitt Utlåtande. Det var redan förlidet år, som Stats-Utskottet föreslog, att banan skulle dragas från Torpshammar öfver Håssjö och Dusnäsviken fram mot riksgränsen, och den omständigheten, att Första Kammaren bestämdt ogillade detta förslag, äfvensom att Andra Kammaren icke deråt lemnade sitt bifall, har icke förmått att rubba öfvertygelsen hos Utskottet med afseende på lämpligheten af det föreliggande förslaget.

Jag ber nu att till en början få vidröra den frågan, som redan af handlingarne är fullt upplyst, nemligen hvilken sträckning för denna tvärbana är den kortaste. Det befinnes då, enligt anställda undersökningar, att den s. k. Håssjölinien är 3 mil 8,700 fot längre än den s. k. Refsundslinien, hvilken är af Kongl. Maj:t föreslagen. I detta hänseende har således Refsundslinien ett obestridligt företräde. Man torde emellertid icke endast derpå få grunda ett beslut i afseende på banans sträckning. Det kan ju vara möjligt att en bana, som är mera gen, kan vid sitt utförande taga i anspråk större kostnader. Det kan också vara för handen åtskilliga andra omständigheter, hvilka göra det önskligt, att man väljer en väg, som är något längre. Den genaste vägen kan nemligen förete lutningsförhållanden, som äro särdeles ogynsamma och för en framtid komma att försvåra trafiken. Också kan det hända, att den väg, som är genast, icke leder genom trakter, som äro fruktbara och befolkade eller försedda med sådana produkter, som kunna

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

gifva jernvägen tillräcklig sysselsättning och bereda den inkomst. Det är således en skyldighet att tillse, huru det förhåller sig vid en jemförelse i dessa hänseenden emellan de begge linierna. Ser man dervid först på kostnaden, så är den för den linie, Stats-Utskottet föreslagit 1,589,000 kronor högre. Beträffande åter lutningsförhållandena förhåller sig dermed så, att på Refsundslinien äro stigningarne af 1: 60 2 mil 19,550 fot och på Håssjölinien 2 mil 34,700 fot, således till fördel för Refsundslinien 15,150 fot; stigningarne af 1: 61—79 på Refsundslinien 1 mil 780 fot och på Håssjölinien 1 mil 5,600 fot, således äfven der till förmån för Refsundslinien 4,820 fot; stigningarne af 1: 80—99 på Refsundslinien 17,890 fot och på Håssjölinien 34,800 fot eller äfven der till Refsundsliniens företräde 16,910 fot. Sedermera jemna sig förhållandena mera, så att utaf verkningarne deraf något särdeles skäl icke är att hemta till fördel för den ena eller andra linien. Tages, såsom ske bör, derjemte i öfvervägande huru förhållandet skulle blifva på den bana, som, i fall Håssjölinien antoges, skulle från Torpshammar föra söder ut, eller öfver Välje till Hybo, befinnes att man der måste passera en landthöjd, hvilken visserligen icke är oöfverstiglig, men likväl medför den största svårighet att trafikera. Det lokomotiv, som på den öfriga delen af vägen förmår framdraga en bestämd last, förmår icke detta, när fråga blir om linien emellan Torpshammar och Välje. Det må vara, att stigningarne möjligtvis kunna i någon mån genom ytterligare undersökningar der minskas, och detta är så mycket mindre osannolikt, som sådant nästan alltid blifver förhållandet vid ett noggrannare uppgående af föreslagna jernvägslinier, men hvad som är säkert är, att stigningarne icke kunna reduceras till en lämplig lutning, samt att den reduktion, som kan vinnas tager i anspråk stora kostnader och ovilkorligen skall betydligt förlänga vägen. Det är, vid betraktande af hvad jag haft äran anföra, klart, att Håssjölinien har företräde lika litet i afseende på lutningar som i afseende på anläggningskostnad. — Återstår att tillse, hvilken väg som kan vara för trafiken i öfrigt den bästa. I detta fallet företer sig till förmån för Refsundslinien, att denna i det närmaste följer en kommunikationsled, som i lång tid varit den, som begagnats från Jemtland till Sundsvall. Vidare är att bemärka, att trakten mellan Torpshammar och Ånge är väl odlad, tätt bebygd och i alla afseenden fördelaktig. Vänder man sig sedan från Ånge högre upp, så befinnes, att Refsundslinien berör flere långt in i landet liggande sjöar af betydligt omfång, såsom Holmsjön, Refsundssjön, Locknesjön, Anvikssjön, Bodsjön äfvensom andra mindre sjöar. Dessutom träffar denna linea, från Sundsvall räknadt, Storsjön $4^3/_4$ mil närmare än Håssjölinien. En följd af de mindre goda utfartsvägarne från sjöarna invid Refsundslinien har också varit att de deromkring belägna skogarne icke blifvit anlitade i så hög grad som de, hvilka äro belägna närmare kusten. Skogseffekterna komma således att der bereda en vida större inkomst än vid den andra

linien, äfven om icke andra särskilda förhållanden förelåge. Refsundslinien framgår vidare i närheten af betydliga, kronan tillhöriga allmänningar, af hvilka afkastningen genom den lättare kommunikationen kommer att till förmån för staten i betydlig mån stiga. — Vändas blickarna åter till Håssjölinien, finnes, att mellan Håssjö- och Torpshammar-banan skulle följa ett betydligt vattendrag, men detta vattendrag utmynnar vid Torpshammar och är dessutom genom särskilda anläggningar satt i förening med Indalselfven, hvilket gör att forslingen af virke från dessa trakter, redan har sig beredd en utväg, hvilken sannolikt för framtiden äfven kommer att anlitas, synnerligast som begagnandet deraf blir förenadt med mindre kostnader. Der är också skogen mera uthuggen, och enligt de officiela intyg, som föreligga, är den skogbärande marken äfven större vid Refsundslinien än vid Håssjölinien. Norr om Håssjö skulle jernvägen sedermera hufvudsakligen dragas bredvid Indalselfven; men denna elf kommer säkerligen icke att tillföra jernvägen någon betydande inkomst, utan blir deremot otvifvelaktigt en öfverlägsen medtäflare om trafiken. Vissa af de socknar, som ligga norr om Indalselfven och den projekterade Håssjölinien, hafva också uti ingifna petitioner anhållit, att den af Kongl. Maj:t förordade Refsundslinien måtte såsom mera gagnelig blifva vald, om också dessa socknars enskilda förmåner derigenom skulle minskas.

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

När således, så vidt jag kunnat finna, Refsundslinien har företräde framför sin medtäflare i kortare distans, i mindre anläggningskostnad, i gynsammare lutningsförhållanden och i större tillgång till trafik, får man väl fråga sig: hvad kan då anledningen vara dertill, att Håssjölinien blifvit af Stats-Utskottet tillerkänd företrädet? Svaret derpå ligger öppet framlagdt i Utskottets betänkande, der det säges, att Refsundslinien skulle vara till gagn för en ojemförligt mindre del af Norrland, men att deremot genom Håssjöliniens antagande den allra största delen af Norrlands befolkning skulle finna sina intressen tillgodosedda. Det torde då vara anledning att tillse, huru det förhåller sig med folkmängden i det öfre Norrland i förhållande till folkmängden i det nedre. I det öfre Norrland, till hvilket räknas Ångermanland, Vesterbotten och Norrbotten, utgör befolkningen 266,120 personer, då deremot det nedre Norrland, för hvilket den föreslagna Refsundslinien bör vara bättre och hvartill räknas Gestrikland, Helsingland, Medelpad och Jemtland, har en folkmängd af 284,721 personer, således icke den ojemförligt mindre delen af Norrlands befolkning, utan den större. Men dessutom, jag återkommer dertill, den väg, som här är i fråga, är beslutad icke för att sätta det öfre Norrland i förbindelse med de södra orterna, utan den är stadgad och bestämd för att utgöra en tvärbana mellan riksgränsen och Sundsvall, hvarföre förslaget att välja Håssjölinien förefaller mig såsom ett försök att förvända banan från dess ursprungliga bestämmelse. Det är ovedersägligen svårt, om ej omöj-

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

ligt att med *en* bana tillfredsställa Norrlands alla förväntningar, och Kongl. Maj:t har också derföre gifvit befallning derom, att, jemte den ifrågavarande Refsundslinien, försök skulle anställas att finna en väg, hvilken för det öfre Norrland skulle vara fullt ändamålsenlig utan att vara till skada för de vestliga delarne. —

Då Stats-Utskottet förordar Håssjölinien, men tillika erkänner, att vägen från Jemtland till Sundsvall derigenom skulle förlängas med 3 mil 8,700 fot, säger Utskottet, att detta icke är af någon betydelse vid betraktande af banans hela längd. Det är icke längre sedan än sista året, som Kongl. Maj:t framlade proposition i det ämne, som nu är föremål för beslut. Det föreslogs då, likasom nu, att den vestra linien skulle väljas; men det ifrågasattes tillika att ifrån Gällö till Håssjö skulle byggas en bana, för att gifva det öfra Norrland lättare tillfälle till beröring med de öfriga delarne af riket. Det är säkerligen i Kammarens friska minne, huruledes vid detta tillfälle från det öfre Norrlands sida framställning gjordes derom, att dess intressen genom detta förslag icke voro tillgodosedda, utan lemnades till spillo, derföre att den väg, som denna del af Norrland skulle få nedåt södra landet, blefve i jemförelse med Håssjö-linien förlängd med 3 mil 4,200 föt. Nu äro likväl, enligt Utskottets förklarande, 3 mil 8,700 fot, hvilket likväl utgör något mer än 3 mil 4,200 fot, icke något att fästa uppmärksamhet vid, men jag tillåter mig härvid framställa den frågan: förtjena då de orter, hvilka enligt fattadt beslut skola få jernväg till sig dragen och sjelfve dertill lemnat betydliga bidrag, förtjena de väl mindre afseende än de orter, som icke hafva att åberopa sig på något förut fattadt beslut, och som icke något gjort och icke förbundit sig att något göra för befrämjande af sina önskningar? Men det är icke allenast i det hänseendet, som nu är anmärkt, eller förbindelsen med Sundsvall som väglängden, genom antagandet af Håssjölinien skulle för Jemtland ökas, utan då Håssjöbanan otvifvelaktigt komme att fortsättas från Torpshammar till Välje, blefve vägen mellan Trondhjem, riksgränsen, och Jemtland å ena och Stockholm jemte sydligare belägna trakter å andra sidan förlängd med icke mindre än 7 mil och omkring 7,000 fot. Detta torde vara en omständighet, som icke kan ur räkningen uteslutas. — Man ser af en reservation mot Utskottets betänkande och det har äfven på andra ställen blifvit anfördt, att det öfra Norrland icke skulle hafva någon synnerlig nytta af jernvägens berörande af Håssjö, så framt den derifrån icke blefve utsträckt till Ångermanelfven. Från Örnsköldsvik skulle, utan en sådan utsträckning af jernvägen, blifva till Håssjö 5 mil längre än till Sundsvall. Utskottet har, såsom det säger, lemnat sitt tillstyrkande af Håssjöbanan i den akt och mening, att genom densammas antagande skulle alla vidare strider om den Norrländska jernvägen upphöra. Det synes mig vara ett något godtroget antagande af Utskottet. Har jernvägen väl blifvit framdragen till Håssjö, huru skulle man tänka sig att det öfra Norrlands representanter skulle låta det

dervid stanna och icke söka få densamma utsträckt åtminstone till Ångermanelfven? Och kan man väl tro, att alla öfriga Riksdagens ledamöter skola i det hänseendet dela det öfra Norrlands önskan? Jag kan icke finna mig derom fullt öfvertygad, och derför vågar jag icke heller draga någon vexel på, att genom bifall till Utskottets förslag, vidare jernvägsstrider skulle förekommas. Tvärtom anser jag i olikhet med Utskottet, att om Riksdagen nu frånskiljer frågan om den vestra linien och således ställer frågan om den väg, som skall norrut utdragas, uteslutande i beroende af förhållandena der, och utan att några andra intressen dervid kunna konkurrera, man härigenom skulle komma till ett lyckligt resultat.

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

Det andra skälet, som, ehuru icke så skarpt accentueradt, skulle finnas till förmån för Håssjö-linien, är, att derigenom skulle Throndhjem och det öfra Norrland närmare förbindas med hvarandra, men jag vill fästa uppmärksamheten på, att Riksdagens beslut om tvärbanan afser icke att bereda Jemtland och Trondhjem en nära förbindelse med Hernösand eller någon annan ort i dess grannskap, utan med Sundsvall.

Utskottets betänkande har af ofvan angifna skäl synts mig icke vara bygdt på rätt goda grunder, men det förekommer i detsamma äfven åtskilliga andra yttranden, hvilka icke torde böra helt och hållet förbigås. Så har Utskottet förmält, att det hade betänkligheter vid att antaga Kongl. Maj:ts proposition, emedan derigenom skulle vållas ett uppskof med banans framdragande emot norr. Utskottet har sig likväl ganska väl bekant att Kongl. Maj:t förordnat att undersökningar skola företagas i afseende på lämpligaste sträckningen af en sådan bana på det den må kunna motsvara Norrlands befogade önskningar, utan att dock i så hög grad, som genom ett bifall till Utskottets förslag skulle blifva följden, förnärma andra lika, om ej mera berättigade intressen. Det må ej heller förglömmas att Andra Kammaren vid sista riksdagen såsom anledning, hvarför den icke ansåg tiden vara inne att då fatta ett beslut om banans sträckning, förklarat, att närmare undersökningar vore af behofvet påkallade. Detta är nu hvad Kongl. Maj:t befallt. Stats-Utskottet har icke ansett nödigt afbida resultatet af dessa undersökningar, utan vill på förhand antaga en linie, som åtminstone i ett hänseende, och ganska väsentligt, är otjenlig. Är det då så brådtom att fatta ett beslut i detta afseende. Af hvad jag haft tillfälle anföra vid föredragningen inför Kongl. Maj:t af det ärende, som utgör föremål för Kongl. Maj:ts proposition framgår, att jag anser, att Norrland bör komma i åtnjutande af de fördelar jernvägsanläggningar medföra, i vidsträcktare omfattning, än af Riksdagen redan blifvit beslutadt. Jag anser sådant önskligt ur synpunkten af statens eget intresse. Det ligger nemligen någon, icke så ringa vigt derpå, att i ett land, med den utsträckning, som Sverige eger, det finnes medel att sätta den ena aflägsna landsdelen i närmare förbindelse med den andra. Skall jag likväl yttra ett omdöme, huru sådant i ekonomiskt hänseende slår sig

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

ut, vågar jag lika litet som Utskottet, då det talar om en nordligare bana, bygga stora förhoppningar. Afståndet är, i de trakter banan skulle genomgå, stort emellan de bebygda orterna, och befolkningen i det öfre Norrland är så gles, att icke mer än 181 personer der på qvadratmilen hafva sin bostad. Befolkningen är hufvudsakligen bosatt vid eller nära kusten samt har en stor del af året sjökommunikation till sin disposition, och ehuru Riksdagen hvarje år lemnat betydliga anslag för byggande af vägar derstädes, ega de likväl icke den omfattning att jernvägar derifrån kunde upphemta den rörelse, som önskligt och behöfligt är. Dock, denna sista omständighet synes, enligt Stats-Utskottets uppfattning, desto mindre böra vara af något inflytande på frågans afgörande som Utskottet såsom skäl för sitt förslag och emot Refsundslinien anför »att i trakten af den senare redan finnas goda landsvägar och segelleder, hvaremot de orter, som komma att beröras af den östliga linien, delvis sakna alla tidsenliga kommunikationer.» Detta sistnämnda är verkligen en sanning, ty då man kastar en blick på kartan, finner man knappt något spår af vägar emellan Torpshammar och Håssjö; men jag hade hittills icke trott att rätta ordningen för att tillvägabringa ett lands kultur, och för att hemta inkomster genom jernvägsanläggningar, vore att först bygga sådana och sedan komma med de andra vägarne.

Åtskilligt kunde ännu vara att andraga, såsom att genom antagande af Refsunds-linien jernvägsarbetena kunna tidigare blifva färdiga, och jernvägen med hänsyn till mellanliggande sjöar tidigare och styckvis begagnas samt derigenom inbringa Staten inkomster redan under byggnadsåren. Der är landet mera befolkadt hvilket underlättar anordningarna och *en vinst*, hvilken, ehuru hvar och en af oss önskar vårt brödraland allt godt, icke kanske bör ur räkningen uteslutas, är, att genom antagande af Refsunds-linien kommer en stor del af Norrland att behålla sina handelsförbindelser med Sverige, hvaremot, i händelse den andra linien antages, det skulle inträffa att de öfverflyttades till Norge.

Det är nu andra gången Kongl. Maj:t i detta ärende framlagt proposition till Riksdagen, och det är efter en noggrann och samvetsgrann granskning af de på frågan inverkande omständigheter, som alla de, hvilka afgifvit sitt utlåtande till Kongl. Maj:t i denna fråga, utan all tvekan och med fullaste öfvertygelse kommit derhän, att Refsunds-linien är i alla hänseenden lämpligast, hvilken åsigt också är af Konungen till alla delar godkänd.

Då jag nu begär bifall till Kongl. Maj:ts proposition, tillförser jag mig med desto större säkerhet, att den också skall vinna godkännande af denna Kammare, som af de ledamöter, Kammaren i Stats-Utskottet insatt, det största antalet låtit anteckna sig såsom reservanter emot Utskottets förslag i denna punkt, äfvensom jag tillförser mig det på grund deraf, att, då denna fråga vid förra Riksdagen utgjorde föremål för Kammarens behandling, Kammaren med en högst betydande majoritet uttalade sig för den åsigt, som nu är i Kongl. Maj:ts proposition framstäld.

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

Herr Widén: Då en så stor och särskildt för Norrland vigtig fråga föreligger, har jag ansett mig böra yttra några ord. Jag utber mig på förhand att vid detta tillfälle, såsom annars få röna Kammarens välvilliga öfverseende och uppmärksamhet.

Herr Statsrådet och Chefen för Civil-departementet har här nyss haft ett i öfrigt utmärkt yttrande, i motsatt rigtning mot mina sympatier och känslor; men det har ett väsendtligt fel, och det är, att denna fråga af honom blifvit betraktad på ett sådant sätt, som om det vore tvärbanan, som skulle vara bestämmande för jernvägssystemet i Norrland, i stället för att efter min tanke alldeles motsatsen bör ega rum eller att man bör utgå från stambanan, och derifrån leda sig till bestämmande af tvärbanans rigtning. Jag vill vid detta tillfälle af lätt begripliga skäl icke uttala många egna meningar. Jag skall fastmer hufvudsakligen inskränka mig till det historiska, ty denna jernvägsfråga har redan sin historia äfven för Riksdagen. Jag ber då till en början få erinra Kammaren, huru Kongl. Maj:ts förslag framställdes, då Norrländska jernvägssystemet först framkom till Riksdagen. Det var såsom bekant, vid 1873 års Riksdag, som detta skedde, och i Kongl. Maj:ts proposition, bilagan N:o 5 å sidan 138, finna vi följande underdåniga hemställan af dåvarande departementschefen, eller att Kongl. Maj:t ville i nåder föreslå Riksdagen

»att besluta byggande *dels* af en bredspårig jernväg med lätt öfverbyggnad till fortsättning af Norra Stambanan från Storvik till Hybo i Helsingland och vidare derifrån antingen till Torpshammar i Medelpad eller annan öster derom belägen punkt å Sundsvalls—Torpshammars-banan; *dels och* en smalspårig tvärbana med lika öfverbyggnad, som, utgående från Torpshammar eller annan öster derom belägen punkt å berörda enskilda bana, sträcker sig vare sig i sydligare eller nordligare läge med direkt eller indirekt beröring af Östersund till Aspåsnäset eller Krokom, samt fortsättes derifrån till riksgränsen, en norsk statsbana från Trondhjem till mötes».

Denna hemställan af departementschefen blef af Kongl. Maj:t gillad och fastställd, att till Riksdagen framläggas. I Stats-Utskottets betänkande N:o 26 vid samma riksdag, hvilket af båda Kamrarna bifölls utan all förändring, gjordes enahanda hemställan, som i Kongl. Maj:ts proposition, med undantag af den förändrade bestämmelse i afseende på alternativet, att stambanan kunde gå öster om Torpshammar, att den skulle dragas till en annan punkt på sträckningen emellan Sundsvall och riksgränsen, så att stambanan kunde träffa tvärbanan icke precis vid eller öster om Torpshammar utan äfven vester derom, men att, såsom det uti Utskottets motivering säges, icke detta gående vester om Torpshammar skulle få gå så långt vester ut, som helst, utan i *närheten* af Torpshammar.

Jag vill fästa uppmärksamheten på att stambanan redan här är ställd såsom sig bör i första rummet och tvärbanan i det andra, och i

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

Utskottets förslag, som af Riksdagen bifölls, heter det uttryckligen, att den smalspåriga tvärbanan borde utgå från stambanan, antingen från Torpshammar eller annan lämplig punkt, der den bredspåriga banan kommer att utmynna söderifrån. Gå vi vidare till Kongl. Maj:ts proposition vid 1874 års riksdag, så föreslås det der att förändra den smalspåriga banan till bredspårig; det säges i denna proposition, att »det vore af stor vigt att ifrågavarande tvärbana från Torpshammar eller någon annan punkt *å den från Storvik uppåtgående stambanan* bygdes bredspårig och dymedelst erhölle samma spårvidd, som sistnämnda och alla öfriga stambanor.» Äfven här heter det således, att tvärbanan skall *utgå från stambanan,* hvaraf följer, att stambanan måste vara den, som först bestämmes till sitt läge, och icke tvärtom, såsom man nu på senare tider velat ställa saken och den i den Kongl. propositionen till denna riksdag verkligen nu blifvit ställd. Emellertid tillstyrker Stats-Utskottet i sitt utlåtande N:o 92 för omförmälda 1874 års Riksdag antagandet af den Kongl. propositionen, och i detta utlåtande, som af Riksdagen godkändes, heter det, »att Riksdagen, med ändring af förut fattadt beslut i afseende å planen för anläggning af den tvärbana, som från Torpshammar eller någon annan punkt *å den från Storvik uppåtgående stambanan* skall fortlöpa till riksgränsen, måtte besluta, att samma tvärbana må byggas med spårvidd af 4 fot 8½ tum (engelskt mått), så framt tvärbanans fortsättning inom Norge till Trondhjem erhåller samma spårvidd». Häraf framgår nu alldeles obestridligt, att Riksdagen i likhet med Kongl. Maj:t till och med 1874 tänkt sig och beslutit icke allenast att stambanans rigtning från Hybo norrut skulle bestämmas först, utan ock att dennas så bestämda rigtning skulle afgöra tvärbanans och icke tvärtom. Då det nu derjemte var fråga om, att tvärbanan skulle ansluta sig till och utgöra en fortsättning af Sundsvall—Torpshammarbanan, så finner man lätt, att det icke var mycket svårt att veta, hvar den från Hybo uppåtgående stambanan borde utmynna i norr; den måste naturligtvis komma att utmynna vid Torpshammar eller i närheten deraf. Ty om den i stället drogs till Ånge, såsom sedermera blifvit föreslaget, så hade en större lucka uppstått mellan Torpshammar och Ånge, och hvem skulle väl sedan hafva byggt den betydliga sträckan, då Riksdagen icke åtagit sig annat än att bygga en tvärbana, som skulle utgå från stambanan och fortlöpa vesterut till riksgränsen, men icke att bygga någon bibana åt östra sidan? I statsrådsprotokollet till den Kongl. propositionen vid 1873 års Riksdag förekommer också ett prospekt öfver den framtida rigtningen af de Norrländska banorna, såväl stambana som tvärbana, och ehuruväl departementschefen säger, att stridiga åsigter förefunnes angående rigtningen af vissa delar deraf, på grund hvaraf han då icke såg sig i tillfälle att afgifva ett bestämdt förslag och tillstyrka dess framläggande för Riksdagen, så finna vi dock, att detta prospekt innehåller just det system, som nu blifvit af Stats-Utskottet upp-

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

taget och som äfven vid sistlidne Riksdag af samma Utskott tillstyrktes med stöd af det då af Kongl. Maj:t sjelf framlagda alternativet N:o 2. Det är också, efter hvad jag nu tror mig hafva uppvisat, det enda, som fullt öfverensstämmer med representationens beslut under föregående Riksdagar. Jag vill tillägga, att det är detta samma förslag Håssjö eller C-linien kalladt, för hvilket dåvarande departementschefen under en af honom under sommaren 1874 företagen resa till Norrland påkallade invånarnes uppmärksamhet och som i följd deraf framlades af jernvägskomitén i Westernorrland till dess landsting, hvarifrån det meddelats Norrlands öfriga landsting, hvilka enhälligt ansett sig böra i hufvudsaken godkänna detsamma. Så stod saken sommaren år 1874. Men då vi kommo upp till 1875 års riksdag, fingo vi höra rykten om att en annan projekterad bana hade dykt upp, hvilken ginge vestligare än den vi förut kände till och som blifvit särskildt begärd af Östersunds stadsfullmäktige och några ledamöter af Jemtlands jernvägskomité i en till Kongl. Maj:t ingifven underdånig petition, samt att således det vestra landets invånare, särskildt Östersund, mot vår på tidigare yttranden från åtskilliga bland dem grundade förmodan icke vore nöjda med den ifrågavarande stam- och tvärbanan öfver Torpshammar—Håssjö. Detta öfverraskade och förvånade oss, och herrarne hafva sig bekant, huru Norrlands representanter från Haparanda till och med Helsingland förenade sig om en gemensam underdånig petition, i hvilken de uttalade sina bekymmer öfver det nya förslaget och anhöllo, att man måtte vidblifva den tidigare ostliga rigtningen, om hvilken de vid departementschefens resa fått tillfälle att taga noggrannare kännedom och som de ansågo för deras land blifva af det största gagnet. Då sedermera den Kongl. propositionen i ämnet framlades till Riksdagen, återfunno vi väl också denna ostliga rigtningen såsom alternativet N:o 2. Men derjemte funno vi äfven till vår stora missbelåtenhet såsom alternativet N:o 1 den nu på ett mera doldt sätt föreliggande vestligare rigtningen, och ehuru Kongl. Maj:t i sin proposition förordade hvarken den ena eller den andra af de båda linierna, hade dock den vestligare fått ett afgjordt företräde från Regeringens sida, då departementschefen i sitt anförande till statsrådsprotokollet föredragit densamma framför den östra.

Ser man nu efter, huru förhållandena gestalta sig med den vestra rigtningen, så finner man först och främst, såsom jag redan antydt, att stambanans rigtning såsom uppåtgående bana derigenom så förryckes i och med att den drages för långt åt vester från och med Wälje öfver Ånge till Håssjö, att den för hela den motliggande östra bygden blir obegagnelig för sitt egentliga ändamål — att nemligen vara stambana, enär det icke blir möjligt att till densamma på hela denna sträcka anknyta någon bibana från kustlandet. Den förvandlas tvärtom till något helt annat, nemligen till en svensk-norsk unionel bana och förtjenar

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

på intet vis att man, såsom Jernvägsbygnadsstyrelsen gjort på sina kartor, gifver den namn af norra stambanan. Emellertid och då detta nyfunna jervägsalternativ N:o 1 gick så långt i vester, så att den uppåtgående banan mynnade ut 3½ mil vester om Torpshammar och lemnade en lucka mellan Torpshammar och Ånge, som Riksdagen aldrig åtagit sig att bygga, så blef det då nödvändigt, för att afhjelpa denna olägenhet, att, såsom den Kongl. propositionen också då hemstälde, bygga en särskild bibana mellan Torpshammar och Ånge. Vidare enär den omständigheten måste tagas i betraktande, att man enligt det östra alternativet, genom tvärbanans dragande utefter linien Torpshammar—Håssjö—Dusnäsviken—Näskott på samma gång fick stambanan uppdragen ända till Håssjö, emedan de båda banorna på linien Torpshammar—Håssjö lämpligen kunde vara förenade, fann sig Kongl. Maj:t nödsakad att i propositionen om det vestra alternativet, för att den föreslagna stambanan der måtte mynna ut lika långt i norr som den gjorde det i det östra, att göra ett särskildt tillägg nemligen af banan Gällö—Håssjö på sidan om den förenade stam- och tvärbanan. Emellertid hade på detta sätt redan början blifvit gjord till att låta stambanans rigtning bestämmas af tvärbanan, i stället för att det, enligt de föregående Riksdagarnes beslut, borde vara tvärtom. Och såsom förnämsta skälet för detta förryckande af det norrländska jernvägssystemet från midten af landet vesterut anfördes, att den östra rigtningen på många ställen vore besvärad af så svåra lutningar, att den knappt nog blefve trafikabel. Emellertid blef resultatet såsom kändt är, att båda alternativen föllo vid sistlidne riksdag. Men huru står frågan nu? Bjudes Norrland nu på en norrländsk stambana i den Kongl. propositionen till denna riksdag eller hafva vi icke äfven nu fått igen den unionela banan från i fjor? Detta senare är tyvärr fallet. Kongl. Maj:t har ju till denna Riksdag framburit en spillra af de fallna förslagen, och denna spillra är tvärbanan i den rigtning den skulle hafva enligt det vestra alternativet och dermed återkommer ock i sinom tid, såsom jag straxt skall visa med hvad som blifvit yttradt af Herr civilministern i den bilaga, som åtföljer den Kongl. propositionen, det vestra alternativet i allt det väsentliga. Detta återupptagande af tvärbanan ensam har man sökt rättfärdiga dermed, att det numera vore det bästa att helt och hållet skilja mellan denna och stambanan. Men först och främst måste jag härvid anmärka att om detta bort ske, så hade man icke bort, tvärtemot hvad alla föregående Riksdagar i den vägen beslutat, först framlägga frågan om tvärbanans bestämmande, utan att det snarare varit i sin ordning, att Kongl. Maj:t nu föreslagit Riksdagen att först bestämma om stambanans rigtning, antingen den borde från Hybo dragas till Torpshammar eller till någon annan i närheten belägen punkt. Ty på detta sätt hade Riksdagen erhållit full frihet att utan påtryckning af tvärbanans dragning mot vester bestämma den uppåtgående stambanan att från Hybo fortlöpa mot norr midt i landet efter Sveriges egna geografiska sträckning från Hybo norrut. Och

hade så skett så kan jag ej heller betvifla, att icke Stats-Utskottets återupptagna östra alternativ blifvit föredraget framför det mera nämnda vestra. Men hvad betyder nu den från regeringen gifna förklaringen om banornas åtskiljande? Efter min uppfattning ingen ting annat i verkligheten, än att hela vestra alternativet sedan i fjor till det allra väsentligaste skall blifva det gällande. Läser man civilministerns anförande till statsrådsprotokollet, som är bifogadt den Kongl. propositionen, så får man upplysning om att nya undersökningar skola verkställas enligt Kongl. Maj:ts befallning rörande den tilltänkta stambanans rigtning, men att denna undersökning dock icke skall sträcka sig längre än i rigtningen från Ånge till Håssjö. Men detta förutsätter ju först och främst, att departementschefen redan bestämt sig för linien Hybo—Ånge söderifrån, utan att Riksdagen ännu deröfver fattat något beslut; ty endast under denna förutsättning kan det ligga någon rimlighet i att undersökningar nu skulle verkställas rörande stambanans rigtning vidare norr ut från Ånge till Håssjö. Chefen för Civildepartementet är dock icke säker på att det går för sig att draga en bana från sjelfva Ånge till Håssjö, utan antager, att det kunde blifva nödvändigt att följa tvärbanan något nordligare upp mot Gällösund. Jag undrar för min del icke på, att han är osäker i detta afseende, då icke blott från sådana personer, som känna till dessa trakter, upplysningar meddelats, att terrängförhålladena svårligen medgifva någon banas dragande från Ånge gent öfver på Håssjö, utan äfven Jernvägsbyggnadsstyrelsen gjort ett liknande uttalande. Ja, anledningar saknas icke att antaga, att den uppåtgående banan, då man ej vill börja längre söderut än vid Ånge, ej skall kunna skiljas från tvärbanan förr än man kommit upp till sjelfva Gällösund. Det vissa är åtminstone, att ingen undersökning, som visar på något annat, blifvit af Jernvägsbyggnadsstyrelsens ingeniörer Riksdagen meddelad, ehuruväl de under hela nästlidne sommar varit ute på undersökningar, rörande stambanans sträckning.

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

Men härmed får man ju igen hela det vestra alternativet från i fjor. Och föga vore ock derigenom förloradt; så länge man ej kan få en ostligare rigtning, än Hybo—Ånge—Håsjö; ty rigtningen Ånge—Håssjö är för sitt vestliga läge lika obegagnelig till stambanerigtning för den österom liggande landsdelen, som rigtningen Ånge—Gällö—Håssjö och då gör en eller annan mils förkortning i väglängd föga och intet till förbättring. Min tanke är att man, sedan man bestämt sig för det vestra alternativets tvärbana från Torpshammar vesterut öfver Ånge—Gällösund ej bör tänka på annat då man vill försöka att genom ett åtskiljande af stambanan från tvärbanan vinna en för den förra ändamålsenlig rigtning, än att göra denna skilnad redan vid Hybo eller åtminstone vid Wälje. Redan vid Hybo måste också derföre de undersökningar begynna, som skola hafva utsigt på att åt stambanan vinna den rigtning åt norr eller nordost upp mot Ångermanelfven, som kan göra den uppåtgående banan till en för hela landet, den östra

Norra Stambanans sträckning. (Forts).

så väl som den vestra sidan, ändamålsenlig och nyttig eller verklig stambana. Och så synes äfven Riksdagen hafva tänkt i fjor.

Ty om vi, för att bedöma stämningen inom representationen i denna fråga, vilja taga i betraktande de resultat, som framgingo af den sista Riksdagens voteringar, så finna vi till en början, att i denna Kammare föga sympatier yttrade sig för stambanelinien Hybo—Ånge; förslaget derom föll nemligen med 7 röster mot 79. Deremot vanns ganska mycket understöd åt ett förslag om aflåtande af skrifvelse till Kongl. Maj:t med anhållan, att undersökning måtte verkställas rörande lämplig sträckning af stambanan från Hybo till Ångermanelfven i en rigtning, som borde gå till och med i nordostligare rigtning från Hybo än den öfver Torpshammar—Håssjö föreslagna; detta förslag föll med endast en rösts minoritet eller med 33 röster mot 34. I Andra Kammaren var det också denna åsigt om lämpligheten af en närmare undersökning af stambanan i ostlig rigtning, som vann pluralitet i sammanhang med beslutet om uppskof. Jag medgifver visserligen, att det kan vara i en viss mån vanskligt att fälla något säkert omdöme om betydelsen af dessa omröstningar, då deras slutliga resultat i öfrigt var, att sjelfva hufvudfrågorna fallit sönder; men det torde dock ej kunna nekas, att de temligen tydligt gifva vid handen, att Riksdagen önskade en undersökning af stambanan från Hybo till Ångermanelfven i ostligare rigtning, men icke i den vestliga riktningen öfver Ånge—Håssjö till Ångermanelfven. Nu vill jag visst gerna medgifva, att den nuvarande departementschefen för civilärenden och Regeringen äfven i afseende å denna undersökning och banornas skiljande icke torde haft lätt att komma till något annat beslut än det här omhandlade till följd af jernvägsbyggnadsstyrelsens meddelanden och det arf, som de erhållit från den föregående Regeringen. Men att detta beslut ej stämmer med hvad från Riksdagens sida uttalades förra året i denna del, det vågar jag dock anse.

Ville man åter fråga, hvad Norrlands östra och nordligare bygder tänka och säga om en östligare än Utskottets här föreliggande, uppåt från Hybo till Ångermanelfven gående stambana, så beder jag att få försäkra, att, om Riksdagen ville bevilja anslag för byggandet af en särskild sådan bana till Ångermanelfven, skulle visst icke den nordliga och östliga befolkningen hafva något deremot. Men lika visst är ock att den anser sig ej skäligen kunna ställa sina anspråk så högt lika som detta ej heller är för densamma nödigt. Byggandet af en dylik uppåt gående bana skulle obestridligen göra det nödvändigt för Riksdagen att anslå medel för byggandet af två uppåtgående banor i Norrland, den nyssnämnda i nordostlig rigtning och dertill en annan i nordvestlig rigtning, ty de vestra trakternas befolkning skulle då äfven med skäl behöfva få en vestlig bana för sin räkning, enär den östra ej kunde vara dem till erforderlig nytta. Uppmärksamgjord härpå af den afgångne chefen för civildepartementet Statsrådet Bergström under hans omförmälda resa i Norr-

land 1874 har Norrlands befolkning helt och hållet låtit anspråket på en så östlig stambana falla, samt äfven utan skada kunnat göra det, emedan den af sagde statsråd påpekade, midt i landet gående och af Stats-Utskottet nu som i fjor förordade Torpshammar—Håssjölinien ej ligger längre från kusten, än att anknytningen till densamma af bibanor derifrån är möjliggjord, enkannerligen förmedelst den tvärbana, som vesterifrån Näskott är föreslagen att öfver Håssjö möta dem vid Ångermanelfvens vigtiga flodområde.

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

Deremot måste samma befolkning på det allvarligaste protestera mot det å förra riksdagen framstälda vestra jernvägsalternativet — detta "antingen" och dermed äfven emot det nu föreliggande Kongl. förslaget till tvärbana, emedan den, af skäl jag redan haft äran framhålla, synes skola komma att draga hela vestra alternativet med sig. Ty, såsom jag också redan antydt, detta går i hela sin sträckning från Wälje öfver Ånge till Håssjö så långt från det östra kustlandet, att det måste blifva omöjligt att derifrån lägga några bibanor österut. Detta blefve alltför dyrt, hvarförutan krokarne skulle blifva allt för stora, antingen man från kustlandet ville söderut eller norrut. Det skulle äfven från statens synpunkt vara högst oklokt att anlägga denna stambana, enär den på en sådan rigtning icke skulle kunna upphemta någon synnerlig trafik. Och sedan nu genom enskildes försorg verkstälda undersökningar ådagalagt, att de lutningar, som på den af Utskottet förordade östra linien förekomma vid öfvergången af Ljungan, kunna reduceras från 1 : 60 till 1 : 100 och således de i detta afseende förutsedda hindren ej längre i någon afsevärd mån förefinnas, så kan jag för min del ej annat inse, än att Stats-Utskottet gjort fullkomligt rigtigt i att ånyo upptaga förslaget om denna linie. Jag går så långt på grund af hvad jag ofvan anfört af Riksdagens föregående beslut, att jag vågar anse att, om än regeringen icke till Riksdagens godkännande framlagt detta östra alternativ med så väl stam- som tvärbana, bland annat derföre att den icke egt kännedom om att de svåra lutningarne å denna linie kunde undvikas, Stats-Utskottet likväl, som fått kännedom derom, att detta hinder ej längre föreligger, varit pligtigt att göra detta, i enlighet nemligen med den maxim, som följes inom Utskottet i öfriga frågor, eller att det har att respektera föregående riksdagsbeslut och icke vid behandlingen af en fråga framställa förslag, som stå i strid med hvad båda Kamrarne nyss förut beslutat i samma fråga. Kongl. Maj:ts förslag åter har Stats-Utskottet, efter min mening, icke bort, ej heller kunnat upptaga, redan derför att deruti icke föreligger något förslag om stambanans sträckning söderifrån, hvadan det också ej ens kunnat veta hvarifrån man rätteligen hade att begynna tvärbanans dragande vesterut. Vidare rättfärdigas Stats-Utskottets förslag särskildt deraf, att efter den utredning, som i dess betänkande finnes meddelad, fördelarne och nackdelarne genom et östra alternativets antagande på lämpligt och billigt sätt för-

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

delas mellan de olika orterna i Norrland. Deremot kan jag ej annat finna, än att de uppgifter och beräkningar, som från den motsatta sidan framställas, lida af det grundfelet, att de draga alla fördelarne till Östersund och Sundsvall, men mer än billigt lemna å sido afseendet på det öfriga långt större och folkrikare Norrland. De siffror, som uppstälts från det vestra alternativets män, presentera sig derföre särdeles väl med hänsyn till de tvänne nyssnämnda orterna, men få dock ett helt annat utseende, om man tager de norra och nordöstra orternas intressen i betraktande. Jag medgifver gerna, att Östersund och sydvestra Jemtland erhålla en längre väg söderut enligt det östra alternativet; men deras hufvudsakliga rörelse torde väl komma att gå på Sundsvall österut och på Trondhjem vesterut, och någon större trafik lär väl i alla händelser icke vara att förvänta mellan Östersund och Stockholm eller Hybo. Lika litet torde man behöfva frukta för, att Gestrikland och Helsingland skola lida, om vägen till Östersund blifver något längre; ty jag tror icke, att dessa provinser skola hafva mycket intresse i att vända sig åt det hållet. Nu förekommer visserligen vidare, att Östersund får något längre väg österut till Sundsvall. Men jag tror, att det får full ersättning härför, derigenom att östra alternativet bildar en annan tvärbana derjemte till Ångermanelfven, som till och med blifver något kortare, än om den af Kongl. Maj:t föreslagna vestligare tvärbanan skulle antagas, och det måtte väl vara fördel nog för Östersund att få utgöra centralpunkt för trafiken på tvänne derifrån utgående tvärbanor, den ena till Sollefteå och den andra till Sundsvall. Man skulle vidare, hvad Sundsvall angår, kunna invända, att Sundsvall på sådant sätt komme att lida något afbräck i sin rörelses utveckling, så vida man nemligen utginge från den ensidiga synpunkten, att all transitohandel borde så monopoliseras, att den ej finge utmynna på något annat ställe å ostkusten än i Sundsvall. Men det kunde väl efter min uppfattning icke vara rigtigt att ställa så till, att all rörelse, som skulle gå tvärt öfver landet, blefve monopoliserad till en enda utmynningsort, då man är i tillfälle att låta den med fördel löpa ut till hafvet äfven på andra ställen. I alla händelser kommer väl Sundsvall att länge nog bibehålla transitohandeln obestridd, enär det är gifvet, att på en ort, der det finnes en större mängd redan etablerade affärsmän, dessa skola vara bäst i stånd att fortfarande behålla och draga rörelsen till sig. Det torde således icke vara något synnerligt men att befara från det östra alternativet för Sundsvalls räkning. Men deremot måste det i den allmänna trafikens intresse vara en stor fördel, att denna trafik åtminstone har en möjlighet att utmynna på två orter i stället för på en. Vidare skulle Sundsvall just genom det östra alternativet erhålla en särskild fördel derigenom, att det får en sju mil kortare väg norrut till Ångermanelfven, med hvilken trakt Sundsvall redan har en ganska stor trafik per ångbåt sommartiden. Slutligen skulle Sundsvall äfven få kortare väg söderut

till Stockholm och mellersta Sverige; och jag vet särskildt, att i denna stad äro meningarne i allmänhet öfverens derom, att föredraga den östra stambanan framför den vestra; endast om tvärbanans rigtning äro åsigterna olika. Och slutligen måste, såsom redan blifvit antydt, en bana i rigtning öfver Torpshammar och Håssjö utdragen till Dusnäsviken o. s. v. vesterut och till Sollefteå österut, såsom man naturligen måste tänka sig det, alltid komma att gifva en mycket större trafik, än någonsin en bana från Ånge öfver Håssjö till Sollefteå med tvärbana efter det vestra alternativet kan göra; ty den förra banan kommer helt visst, såsom jag redan nämnt, att mottaga bibanor från kusten och draga till sig trafik derifrån, under det vid den vestra stambanan ingenting sådant, så vidt jag förmår inse, kan komma att ega rum. *Norra Stambanans sträckning.* (Forts.)

Då härtill kommer, såsom jag redan nämnt, att det är på grund af den från den afgångne Departementschefen för civilärenden gifna väckelsen och upplysningen om hvad som vore för landet i dess helhet bäst och nyttigast som det af Stats-Utskottet förordade östra alternativet allra först tillvunnit sig sympatier och det vidare, till följd af den genom samma upplysning vunna vidgade blicken för de förhållanden, som inverka på denna fråga, visat sig att den norrländska befolkningen allt fastare slutit sig kring detta östra alternativ, så att man icke behöfver befara att de, som ifra för dess antagande, göra det af oberättigade lokala intressen, borde man ju få hoppas att den norrländska befolkningens så enhälligt uttalade begäran att erhålla det östra jernvägssystemet ej skall af Riksdagen lemnas utan afseende. Ja, det är de goda skäl, som på omförmälda vis blifvit framlagda för detsamma, hvilka förmått Norrländingarne att omfatta det. Ty Norrländingarne taga skäl, och de i vester boende, som ännu icke gjort det, böra, som jag förmenar, rimligtvis komma att göra det. Äfven Byggnadsstyrelsen ville jag få hoppas skola låta förmå sig till omvändelse åt detta håll, så fort den blifver nödsakad att derå göra en noggrannare undersökning än dess målsmän inom Stats-Utskottet ännu icke gjort det. Så skall den ärade ledamot, som reserverat sig till betänkandet, säkert vid närmare besinning ej finna anmärkningsvärdt, att Stats-Utskottet ej inväntat resultaten af de nu anbefalda undersökningarna om stambanans sträckning, då man sett, att de bestämts att gå i en orätt rigtning. Samme reservant skall säkerligen icke heller fortfarande vilja på det sätt vanställa det östra alternativet, att han, såsom han gjort i reservationen, afbryter det vid Håssjö midt i en inlandssocken, hvarigenom han med sina beräkningar på det östra alternativet får en klen trafikinkomst och höga byggnadskostnader; han skall visst hellre tänka sig detta jernvägssystem fortsatt till Sollefteå och Ångermanelfven, såsom Håssjöliniens officiele fader tänkt och sagt och Stats-Utskottet efter honom upprepat; räkningen skall då ställa sig annorlunda och bättre än det visar sig af den reserva-

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

tion han afgifvit. Reservanten skall också helt visst med vunnen allsidigare blick i sammanhang härmed låta sina öfriga lika lifliga som raska satser falla, hvilka i min tanke äro lika ensidiga som Refsundslinien sjelf; de hafva sitt ursprung från samma orsaker, som den föreslagna tvärbanan, och de lida derför också af samma fel som den, att de efter min mening hvila på ensidiga intressen. Han skall säkerligen äfven med någon större ekännedom af förhållandena på ort och ställe frångå det påståendet, att mera än hälften af Norrlands befolkning, nemligen den som bor söder om Ångermanland, föredrager Refsundslinien, ty, verkliga förhållandet är, att först och främst halfva eller östra delen af Medelpad sluter sig till det östra alternativet. Det kunna vi bäst få veta, om vi fråga representanterna från denna del af Medelpad, som lifligt och varmt omfatta detta system och tänka rösta derför. Likaså omfattas det östra alternativet af norra och östra Jemtland, och äfven i detta fall torde dessa trakters representanter kunna gifva det bästa beskedet. Om vi slutligen vända oss till Helsingland, skola vi der möta samma förhållande, enär flertalet af denna landsdels representanter i båda Kamrarne hylla det östra alternativet. Alla dessa tillsammans med representanterne för de tre nordliga provinserna i båda Kamrarne ämna rösta för Stats-Utskottets förslag; och då jag till slut erinrar om det förhållande, att Refsundsliniens sammanräknade 3 eller 5 representanter från Norrland, om det östra alternativet antages, ändock få resa hem med det budskapet, att de framför alla öfriga Norrlandsrepresentanter fått jernvägen att löpa ända till, ja, genom deras egna stadsportar, och då jag vet, att denna Kammare ej kan vilja låta det helas intresse undertryckas af delens, det allmännas af ået enskildas, så vågar jag vördsamt och tillitsfullt anhålla, atd Kammaren ville skänka sitt bifall till det af Stats-Utskottet it förevarande punkt framstälda förslaget.

Herr Grefven och Talmannen tillkännagaf, att anslag blifvit utfärdadt till sammanträdets fortsättning klockan 7 e. m.

Herr Bennich: Det torde nästan vara öfverflödigt att här vidare taga till ordet till förmån för Kongl. Maj:ts förslag, sedan chefen för Civil-departementet så fullständigt och mångsidigt utvecklat detta förslags företräden framför Stats-Utskottets; men en fullkomlig tystnad, isynnerhet af en representant för ett af de norra länen, skulle möjligen kunna tydas så, som om man blifvit alldeles afväpnad af den siste talaren, och jag vill för ingen del, att den tanken skall göra sig gällande hos Kammaren. Likasom den värde representanten från Vesternorrlands län skall jag fullständigt afhålla mig från att låta mina sympatier och känslor hänföra mig, utan endast be att få i sak yttra mig något till bemötande af hvad han anförde. Efter en exegetisk tolkning af föregående Riksdagars förhandlingar, har talaren anmärkt mot det

af Kongl. Maj:t framlagda förslaget, att det hade ett positivt grundfel, och det grundfelet bestod deri, att tvärbanan nu hade blifvit bestämmande för det norra jernvägssystemets utförande, då rätteligen stambanan borde dervid vara bestämmande. Han har der hängt upp sig på ett namn och på den historiska gången af saken; men i sjelfva verket är tvärbanan ingenting annat än en stambana i rigtning från öster till vester, likasom stambanan är en stambana i rigtning från söder till norr. De äro båda statsbanor, och båda hvar för sig stambanor. Jag vill ingalunda förneka, att icke den ursprungliga gången af förhandlingarne och den historiska utvecklingen af frågan varit sådan, talaren anfört; men det var ju helt naturligt, att när man började att tala om en jernväg till de norra orterna, man först talade om en jernväg, som gick norr ut, och grundade sina omdömen om den ungefärliga rigtningen af denna jernväg på en öfverblick af kartan. Sedan man börjat behandla saken praktiskt, gått ifrån den teoretiska synpunkten och börjat på ort och ställe göra undersökningar, kom man mer och mer till erfarenhet derom, att den rigtning, som man efter ryskt mönster velat med en lineal uppdraga på kartan, icke lät sig genomföras, emedan naturen derför ställde hvarjehanda hinder i vägen, och så kom det sig, att den föreställning, man från början gjort sig, att kunna med lätthet gå fram öfver Torpshammar eller någon punkt öster derom efter hand måste öfvergifvas, och att man måste jemka med sig, om man ville hafva en verkligen praktiskt och klokt anlagd bana. Hvarföre, säger nu den siste talaren, har eller skulle Riksdagen gå ifrån den ursprungliga planen att först bestämma rigtningen för stambanan norr ut och i andra rummet afgöra om tvärbanan, och är det försvarligt, att nu besluta endast om tvärbanan, men lemna frågan om stambanan oafgjord. Ja! visst är det försvarligt, och skälet är helt enkelt, att för närvarande behöfva vi icke besluta om den norra stambanans byggande längre än till Hybo, emedan vi icke hinna fullborda det arbetet på ännu ett eller annat år, under det att vi nu *måste* fatta beslut om tvärbanan, emedan arbetet derpå redan pågår, och, derest banans definitiva rigtning nu icke bestämdes, detta arbete skulle komma att ligga efter. När det således är gifvet, att till följd af sakernas närvarande ställning arbetet på den ena banan måste nu fullföljas, men det deremot är Riksdagen öppet att framdeles bestämma sig om rigtningen af den andra, uppåtgående banan, då frågar jag: hvad finnes väl för förnuftigt skäl för att Riksdagen skulle nu fatta ett så beskaffadt beslut, som det af Stats-Utskottet föreslagna?

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

Stats-Utskottet har tillförene med all rätt följt den principen — och Riksdagen har gillat den principen — att, innan man fattar beslut i vigtiga frågor, skall man skaffa sig den fullständigaste utredning som kan åstadkommas. Nåväl, nu föreligger enligt Kongl. Maj:ts proposition upplysning derom, att redan en okulär undersökning företagits, för att utröna, huru den norra stambanan

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

skall kunna fortsättas i en bättre rigtning än vare sig Torpshammar—Håssjö eller Gällösund—Håssjö, de tvenne sträckningar, som utgjorde alternativen i Kongl. Maj:ts förslag vid förra Riksdagen. Denna okulära undersökning har visat, att man från Ange eller någon punkt i närheten deraf kan gå mera direkt mot Sollefteå, det öfre Norrland till mötes, och den okulärt möjlig befunna rigtningen skall i år göras till föremål för en detaljerad undersökning. Det är denna detaljerade undersökning, man vill gå i förväg genom att nu besluta linien Torpshammar—Håssjö. Icke kan det ligga i statens intresse, och icke heller i Riksdagens, att besluta en jernväg, som i och för sig måste erkännas vara obeqväm i högsta grad, både hvad beträffar anläggningen och för trafiken i framtiden. Att nu vilja fatta ett sådant beslut, då ingenting påkallar beslutets fattande i detta ögonblick, men deremot en undersökning skall i sommar företagas, af hvilken man kan vänta att finna en lämpligare sträckning för denna jernväg, det förefaller mig, som vore man rädd att få sanningen i dagen och som fruktade man att få en väg, som vore bättre än linien Torpshammar—Håssjö, eftersom man just nu vill förekomma att en sådan undersökning må komma till stånd. Den siste talaren anmärkte visserligen, att genom en på enskildt föranstaltande verkställd undersökning det skulle blifvit ådagalagdt, att linien Hybo—Torpshammar—Håssjö vore långt ifrån så äfventyrlig att bygga, som de föregående officiella undersökningarna gifvit vid handen; man skulle komma ifrån alla stigningar under 1:100, i stället för att enligt resultatet af de officiella undersökningarna dessa stigningar uppginge till en längd af mer än 6 mil. Man skulle nu komma ifrån alla dessa stigningar, tack vare en enskild ingeniörs undersökning — en ingeniör dock, hvars auktoritet man ännu icke här i landet velat erkänna, åtminstone så vidt jag vet. Det har likväl visat sig, att denna ingeniörs undersökning, som gifvit det märkliga resultatet att på samma gång lutningarne nedbragtes från 1 : 60 till 1 : 100, väglängden minskades med 1 mil, vid den kontroll, man sedermera låtit densamma undergå, befunnits i stället öka väglängden med 1 mil och fördyra anläggningskostnaden med 3 till 4 millioner kronor. Det är på sådana enskilda undersökningar, af enskilde bekostade och af enskilde verkstälda, som Riksdagen skulle låta förleda sig att fatta ett beslut, som vore för all framtid bindande och hindrade tillgodogörandet af bättre upplysningar.

Den siste talaren ursäktade den nuvarande civilministern dermed att det af honom framlagda förslaget vore icke annat än ett arf, som han emottagit efter sin företrädare. Ja! den närvarande Regeringen är nu en kontinuitet af Regeringen förut, och den förra Regeringen föreslog såsom det första alternativet den vestliga rigtningen på stambanan, och Regeringen af i dag har ansett, att den vestliga rigtningen, som nu föreligger Riksdagen, borde vinna godkännande. Huruvida den nuvarande civilministern låtit binda sig

af den föregående civilministerns uttalanden, och Regeringen med honom, i stället för af fullgiltiga skäl, är det som skulle pröfvas, och jag tror, att verkligen giltiga skäl legat till grund för det förslag, som från Kongl. Maj:t nu föreligger; åtminstone har motsatsen på intet vis kunnat ådagaläggas af den siste talaren. Han yttrade — jag ber om förlåtelse att jag följer några hans detaljer —, att linien Ange—Håssjö—Sollefteå icke går an, redan derföre att den icke lemnar något tillfälle till anläggning af bibanor. Men hvad deremot linien Torpshammar—Håssjö—Sollefteå lemnar för tillfällen till bibanor, derom hafva vi aldrig fått någon upplysning. Att någon bibana till linien Torpshammar—Håssjö skulle komma att byggas, vare sig åt kusten eller inåt landet tror jag knappast att man skulle vilja säga; åtminstone tänker man det bestämdt icke. En trakt, der ännu icke behofvet af samfärdsel gjort sig så mycket gällande, att man funnit nödigt bygga kärrväg en gång, hvad skulle väl den kunna gifva för trafik?

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

Det skulle, sade vidare den siste talaren, egentligen vara den lilla staden Östersund, hvars intresse här gjort sig gällande, och deremot skulle hela det norra och östra Jemtland blifva lidande på den af Kongl. Maj:t föreslagna vägen samt lifligt ansluta sig till den östliga rigtningens anhängare. Hvad nu norra Jemtland angår, är jag likväl i tillfälle att kunna åberopa ett temligen faktiskt bevis, att det ingalunda önskar den af den siste talaren förordade linien. Den nordliga delen af Jemtland utgöres af Hammerdals tingslag, som har den ofantliga omfattningen af omkring 40 qvadratmil, och Hammerdalsboerna hafva i petition hos Kongl. Maj:t begärt, att den linie, som nu är af Kongl. Maj:t föreslagen, måtte blifva den, som komme att utföras. Detta Hammerdal, som nu bildar norra delen af Jemtland, det skulle, efter hvad den siste talaren påstår, hafva ett lifligt intresse för den östliga bansträckningen; men ändock, och således mot sitt eget intresse och egna önskningar, petitionera hos Kongl. Maj:t att han skall bygga banan i vestlig rigtning. Jag känner jemtlädningarne temligen väl och tror, att de någorlunda mena hvad de säga; äfvensom att de rätt väl veta att bevaka sina egna intressen, och när Hammerdalsboerna begära att få den venstra linien, mena de, att denna linie är till deras fördel, det kan jag försäkra.

Det är det allmänna intresset, säger den ärade talaren från Ångermanland, hvars talan han för, — på samma gång naturligtvis, det rå vi icke för, litet af våra lokala intressen kommer till. Hvad fordrar väl det allmänna intresset af en jernväg? Naturligtvis, att den skall vara till gagn för det allmänna; och huruledes skall den vara till gagn för det allmänna? Jo den skall transportera gods och personer; den skall gagna de orter den genomlöper och i samma mån den gagnar orten, i samma mån gagnar den sig sjelf genom en ökad trafikinkomst, derom kunna vi väl vara ense. Finnes det verkligen någon, som på allvar kan hysa den föreställningen att linien Torpshammar—Håssjö—Östersund kan

Norra stambanans sträckning. (Forts.)

i någon mån mäta sig i trafik med Refsundslinien. Omöjligt! Här hafva inom Riksdagen utdelats åtskilliga intyg, och särskildt hafva vi öfversvämmats af en mängd anonyma skrifter och bevis af apokryfiska personer; men här finnas också att tillgå intyg af officiela personer, — personer, som äro skyldige att känna de förhållanden, hvarom de yttra sig. Jag har i min hand ett intyg af tre skogstjenstemän, revierförvaltare i Medelpads södra och Jemtlands östra och vestra revier; och säga hvad man vill om dem, böra de få antagas känna till skogarne i dessa trakter. Dessa tre personer intyga med sina namn, att förhållandet mellan skogsareal och skogstillgång utmed Refsundslinien, å ena, och Håssjölinien, å andra sidan, ställer sig särdeles fördelaktigt för den förra. Under det att på Refsundslinien kommer en skogsareal af 1,689,000 tunnland, kommer på Håssjölinien icke mer än 1,435,000, — således en skilnad i skogsareal till fördel för Refsundslinien af mera 250,000 tunnland. Men der talas icke blott om skogens areal, utan äfven om skogstillgången; ty arealen betyder ingalunda detsamma som tillgången. Så beräknas bjelkantalet på Refsundslinien till än 2,550,000 och på Håssjölinien till 1,100,000; — således mindre än hälften på den senare mot den förra. Timmertillgången kalkyleras på Refsundslinien till 13,500,000, på Håssjölinien till 9,200,000 och är följaktligen nära 50 procent större på den förra, än på den senare. Slutresultatet blir då, att skogstillgången vid Refsundslinien är i ena fallet 100 och i andra fallet 50 procent större än vid Håssjölinien. Jemförelsen visar således en ganska betydligt större tillgång till godstrafik för Refsundslinien, än för Håssjölinien. Men här förekommer i dessa officiela intyg något annat, som är för frågan synnerligen upplysande, och det är, att under det man utefter Indalselfven och de andra vattendrag, Håssjölinien skulle komma att beröra, kan på en jemförelsevis mycket kort tid flotta till hafvet, fordrar åter flottningen till hafvet i de vattendrag, som äro belägna utmed Refsundslinien, till följd af dessa vattendrags beskaffenhet, en så lång tid, som ända till 2 år. När jag har större tillgång på materiel att transportera och mångfaldigt svårare transportsätt under närvarande förhållanden på Refsundslinien, än på Håssjölinien, huru är det väl då möjligt, att jag skall kunna vänta mig större trafik på den senare linien än på den förra? Origtigheten i ett sådant antagande är så uppenbar, att den som det ringaste känner till dessa förhållanden, måste förvåna sig öfver att någon kan våga ett sådant påstående, att det är det allmänna intresset, som föredrager Håssjölinien framför Refsundslinien.

Det vore, säger den siste talaren, ju en välsignad sak för det lilla Östersund, som hur litet det är, likväl är en nagel i ögat på sin nordöstra granne, att få två utfartsvägar, den ena till Sundsvall och den andra till Sollefteå. Jag har haft den förmånen att lefva i Jemtland åtskilliga år; men någon allmännare tanke på behofvet af lättare kommunikation med Sollefteå hyste man icke der på den tiden. Man hade nog af att komma till hafvet och söderut

så mycket som möjligt; men med det öfre Norrland hafva Ostersund och Jemtland i allmänhet mycket litet att skaffa. De hafva icke något att föra dit och ingenting att hemta derifrån. Hvad de behöfva är förbindelse åt öster med Sundsvall, och åt vester med Thronhjem; men Sollefteå, nej! deraf hafva de verkligen icke det ringaste behof, det kan jag försäkra.

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

Härmed skall jag för ögonblicket sluta. Jag anhåller om bifall till Kongl. Maj:ts förslag, såsom både för Norrland och Jemtland och hela riket det fördelaktigaste.

Herr Adelsköld: Då frågan om norra stambanan erhållit en så vidlyftig och uttömmande utredning såväl under föregående riksdagar, som isynnerhet nu af Stats-Utskottet, tager jag nästan för gifvet, att hvar och en af Kammarens ledamöter redan bestämt sin åsigt i frågan och huru han kommer att rösta. Hvad jag således nu kommer att yttra, är hufvudsakligen för att få mina tankar i ämnet till protokollet; men skulle Kammaren dervid behaga fästa något afseende, vore det för mig så mycket kärare.

När jag hade den äran att blifva vald till ledamot af Riksdagens Första Kammare, hade jag ännu icke stadgat min åsigt om sträckningen af den norra stambanan. Jag föreställde mig endast att den borde gå närmare kusten; der är befolkningen talrikare, der äro jordbruket och industrien mera uppdrifna och klimatet bättre, än i det inre af Norrland, allt förhållanden, af hvilka det väsentligt beror om jernvägen skall blifva till gagn och gifva ränta på sitt anläggningskapital. Men det är icke endast ekonomiska skäl, som måste bestämma rigtningen af den norra stambanan, utan flera andra intressen, som man dervid måste taga i betraktande och söka kombinera, då det icke är möjligt att i ett så vidsträckt och glest befolkadt land som Norrland lägga *en* enda jernväg *så* att den tillfredsställer alla intressen. Jag hade visserligen förut hört talas om de alternativt föreslagna sträckningarne, Refsunds- och Håssjölinierna, *a* och *b* linierna och en mängd andra linier; men jag får säga, att talet derom mycket litet intresserade mig, då jag icke kunde hafva den ringaste enskilda fördel af någondera och icke hade tillfälle att vid frågans afgörande lägga mitt ord i vågskålen, och dessutom hyste jag föga tillit till de uppgifter, som af de enskilda intressenas förfäktare lemnades om den ena sträckningens större eller mindre fördelar framför den andra. Huru liten vigt man, då det är fråga om jernvägslinier, bör tillägga de uppgifter, som de intresserade parterna meddela, det känna herrarne bäst, som förut varit riksdagsmän och haft jernvägsfrågor till behandling. Dervid gäller det nemligen hufvudsakligen, såsom Excellensen von Platen brukade uttrycka sig, att «gruppera siffror« och det är en talang, som utvecklat sig högst betydligt under den tid, jernvägsstriderna pågått i vårt land. Sedan jag numera, dels genom noggrant studium af Kongl. Maj:ts i ämnet afgifna, nådiga propositioner, föregående Riksdagars för-

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

handlingar och de för Stats-Utskottet tillgängliga handlingar, jemförda med den temligen goda kännedom om Norrland, jag under 7 års resor såsom chef i Norra Väg- och Vattenbyggnads distriktet vunnit, likasom af de upplysningar jag erhållit af ledamöter i båda Kamrarne från de norra provinserna, bildat mig ett alldeles bestämdt omdöme om den rigtning, norra stambanan bör erhålla, ber jag nu att få meddela herrarne de åsigter, hvartill jag sålunda kommit.

En föregående talare på vesternorrlandsbänken har så fullständigt genomgått historien om norra stambanan norr om Storvik att jag dervid icke behöfver uppehålla mig och dervid ådagalagt, att det från början var fråga om i *första* rummet stambanan och i *andra* rummet tvärbanan. I det anförande till statsrådsprotokollet, som finnes bifogadt Kongl. Maj:ts proposition till 1873 års riksdag, yttrar nemligen chefen för Kongl. Civil-departementet: «Mera skäl för sig synes mig den särskilda mening hafva, som påyrkar tvärbanans dragande norr ut till Håssjö och först der vester ut. Om nemligen i en framtid från samma ställe anlades en bibana af omkring 6 mils längd öfver Indalselfven till närmaste punkt vid Ångermanelfven eller Sollefteå, skulle de ifrågastälda banorna komma i beröring med 4 särskilda flodområden, nemligen Ljusnans, Ljungans, Indalselfvens och Ångermanelfvens, hvilken förbindelse komme att mäktigt bidraga till höjande af trafiken å dessa banor, som deremot enligt den för närvarande undersökta rigtningen skulle endast träffa Ljusnans och Ljungans vattendrag».

Detta var chefens för Kongl. Civil-departementet åsigt vid 1873 års riksdag. Derjemte föreslog Kongl. Maj:t till samma Riksdag 1:mo) att en bredspårig bana skulle byggas norrut till Hybo och vidare till Torpshammar i öfverensstämmelse med de i nyss nämnde utlåtande uttalade åsigter, och 2:do) en smalspårig tvärbana, som från Torpshammar skulle sträcka sig i sydligare eller nordligare läge med direkt eller indirekt beröring af Östersund till riksgränsen.

Häraf tyckes framgå, att Kongl. Maj:t då ansett norra stambanan såsom hufvudsak och att denna borde dragas ungefär i den rigtning, som den svarta linien på kartan angifver eller så som Håssjölinien sedermera utstakats. Utom detta äskade Kongl. Maj:t 200,000 kronor för anställande af undersökningar i Norrland af lämpligaste sträckningarna för vissa delar af ifrågavarande jernvägar och för förberedande arbeten på ostridiga delar af norra stambanan, hvilket allt af Riksdagen godkändes.

I sitt yttrande vid propositionen till 1875 års Riksdag säger Chefen för Civil-departementet: «Oansedt således vestra alternativet med dertill hörande linie Torpshammar—Ange, hvad angår längd, anläggningskostnad och trafikerande, eger ett obestridligt företräde framför det östra alternativet; *likväl och med afseende å det önskvärda att få ifrågavarande stambana dragen till Håssjö,*

hvarifrån densamma i en framtid lämpligast kan fortsättas i nordostlig rigtning öfver Indalselfven till Sollefteå vid Ångermanelfven, skulle jag icke hafva tvekat att till Eders Kongl. Maj:ts gillande förorda det östra alternativet, derest icke Håsjö kunde uppnås af jernbanenätet på en annan väg, nemligen genom byggande af en 6 mil 1,800 fot lång jernbana från Gällösund å vestra alternativet till Håssjö.« *Norra Stambanans sträckning.* (Forts.)

Af det upplästa sluter jag, att Kongl, Maj:ts åsigt äfven år 1875 var att östra alternativet hade öfvervägande fördelar i statsekonomiskt hänseende, men att dessa fördelar finge vika derföre att de genom Kongl. Styrelsen för statens jernvägsbyggnader gjorda undersökningar och utredningar rörande trafiken visade att detta senare alternativ skulle vara bättre, emedan lutningarne skulle vara jemnare och banan sålunda lättare att trafikera, samt att man å denna linien skulle erhålla den största trafiken af skogseffekter, hvarför Kongl. Maj:t alternativt proponerade vestra och östra linien utan att, som jag kunnat finna, gifva den ena eller andra något företräde.

Jag vill nu granska de uppgifter, hvarpå Byggnadsstyrelsen stödt sina åsigter, något närmare.

Hvad beträffar första skälet, eller banornas profil, vill jag fästa uppmärksamheten derpå, att den vestra eller Refsundslinien från Hybo till Näskott med de af Chefen för Civildepartementet vid 1875 års riksdag föreslagna bibanor till Håssjö och Torpshammar enligt Kongl. Byggnadsstyrelsens plan skulle erhålla 6 mil 28,000 fot lutningar under 1:100 då östra alternativet eller Håssjö-linien med bibanan till Östersund, skulle erhålla sådana lutningar till en längd af 6 mil 21,000 fot. Profilen af det östra alternativet skulle således få c:a 7,000 fot lutning under 1 på 100 *mindre* än det vestra.

Nu är det visserligen sant att på det östra alternativet förekomma längre, eller sammanlagdt omkring 15,000 fot stigningar 1:60, men om herrarne betrakta den profilkarta, som hänger på väggen, så visar det sig att vestra alternativet är mera småkuperadt det vill säga har flera korta och branta stigningar upp och ned, medan åter på det östra alternativet den hufvudsakliga lutningen af 1:60 är koncentrerad på en punkt, nemligen på ömse sidor om Ljunga elf vid Torpshammar. Alla, som i likhet med mig haft med jernvägstrafik att göra, veta, att en bana med många backar upp och ner är vida svårare att trafikera än en, der lutningen förekommer på ett enda ställe. Detta kommer sig deraf, att man i förra fallet antingen måste använda hjelplokomotiv hela vägen eller gå med endast den last, som den brantaste lutningen betingar, då man deremot, om lutningen är koncentrerad på en punkt, kan föra större last hela vägen genom att på detta ställe använda hjelplokomotiv. Då Torpshammars station skulle blifva föreningstation med Sundsvallsbanan och reserv-lokomotiv alltid finnas tillhanda, blir svårigheten med sådan reservtjenst å denna

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

den svåraste delen af banan betydligt mindre än man i allmänhet föreställer sig. För min del anser jag således, att om man äfven utgår från den af jernvägsbyggnadsstyrelsen uppgjorda plan, finnas icke större svårigheter att trafikera det östra alternativet än det vestra, ty då sammanlagda längden af lutningarne å den senare linien är *större* än å den förra så fordras i sjelfva verket mindre lokomotivkraft å Håssjö-linien och således mindre bränsle för befordrande af samma trafik. Men nu är under förliden höst ny undersökning verkställd för det östra alternativet, som visar att man utan synnerliga svårigheter kan ganska betydligt förbättra både planen och profilen. Stats-Utskottet, som haft tillfälle att se resultatet af dessa undersökningar, har deröfver yttrat sig, ehuru i mycket försigtiga ordalag, hvilket man icke kan förtänka Utskottet, då undersökningarne icke hunnit fullbordas och icke omfattade hela bansträckningen utan endast de svåraste delarne deraf. Jag har tillsammans med min ärade vän, som står här midt emot, granskat det nyligen på enskildt föranstaltande uppgjorda förslaget, och det är visserligen sannt, att om man endast tager i beräkning den svåraste delen af bansträckningen å ömse sidor om Torpshammar, så skulle kostnaden blifva högre än hvad jernvägsbyggnadsstyrelsen beräknat för sin linie, mellan samma punkter; men rättvisan fordrar, att erkänna det våra och Kongl. Byggnadsstyrelsens beräkningar icke äro gjorda efter samma grunder. Det senare af kapten Nordenfelt och mig uppgjorda förslaget är nemligen grundadt på en profil, som icke har större lutning än 1:100, hvilket i kuperad terräng måste fördyra anläggningen då Byggnadsstyrelsens förslag äro grundade på lutningar 1:60; vårt förslag upptager endast jernbroar, hvilket icke gör så liten skilnad mot jernvägsbyggnadsstyrelsens, som endast har träbroar. Dessutom skedde den enskilda undersökningen sent på hösten under mycket svåra omständigheter; mycket snö, och så vidare. Härmed vill jag hafva sagt, att ur trafiksynpunkt icke finnas några väsentligen större svårigheter på ena linien än på den andra, oaktadt stigningen vid Torpshammar är längre än någonstädes på andra linien, ehuru äfven der förekommer en nära sammanhängande stigning öfver en mil af 1:60, samt att jag anser att östra leden kan betydligt förbättras. Hurvida detta äfven kan ske med den vestra känner jag ej, och beklagar att ej äfven denna blifvit ånyo undersökt.

Jag kommer nu till längden och anläggningskostnaden, hvilka bero på huru man betraktar saken. Fäster man som jag, afseende på fördelen af att den östra sträckningen, på samma gång den skulle komma att förena samma punkter som den vestra derjemte skulle föra norra stambanan 7 mil högre upp i Norrland; och har man vidare för ögonen fördelen af att 4 flodsystem i stället för endast 2, samt Jemtlands bördigaste trakter — hvilka ingalunda befinnas i dess sydöstra, utan i dess nordöstra hörn — blefvo sammanbundna med stambanan, blir förhållandet att, i stället för

att kostnaden för byggandet af den östra linien skulle blifva högre, uppkomme en minskning i kostnad af 1,345,000 kronor, hvarigenom man skulle kunna utsträcka banan ungefär 3 mil närmare Ångermanelfven, som tills vidare torde böra blifva ändpunkt för norra banan. Vidare finge man $2\frac{3}{10}$ mils kortare jernväg att trafikera, ty östra linien är så mycket kortare än den vestra med dess bibanor till Håssjö och Torpshammar. Från statens synpunkt, som skall bygga, bekosta och trafikera jernvägen, anser jag således östra linien ur synpunkterna af längd och anläggningskostnad ega företräde.

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

Vi komma nu slutligen till trafiken. I detta afseende har Byggnadsstyrelsen yttrat att vestra eller Refsundslinien skulle vara fördelaktigast, då den kunde påräkna den största trafiken med skogseffekter och såsom stöd härför anföres och bifogas med det underdåniga utlåtandet till Kongl. Maj:t en promemoria af Herr Severin Axell, enligt hvilken östra leden icke skulle få *någon* trävarurörelse, men Refsundslinien deremot skulle lemna en *netto*-behållning af 240 kronor per dag och banmil, emedan man här skulle komma att till timmertransport i stor skala begagna jernvägen i stället för flottlederna; ty, kommer icke timmer att föras på jernvägen, så dunstar hela beräkningen bort som en såpbubla. Herr Axell har räknat ut, att kostnaden för en bjelkes flottning från exempelvis Ångesjön till Sundsvall skulle gå till 0: 83 kronor.

vidare $1\frac{1}{2}$ års ränta	1: 08 «
och slutligen 6 % förlust	0: 72 «
Summa	2: 63 kronor.

Uti ett tillägg i sin promemoria sidan 8 uppgifver han emellertid att virke som före midsommar nedkommit till Ångesjön, till $\frac{3}{4}$ redan kan påräknas vid Ljungans utlopp vid hafvet i början af Oktober, hvaraf följer att den ofvan upptagna ränteförlusten under $1\frac{1}{2}$ års tid rätteligen bör minskas till 3 månader eller $\frac{1}{6}$, då man i stället för 1,8 kronor får 0,08 kronor, och kostnaden för en bjelkes flottning från Ångesjön till Ljungans utlopp till ..... 1: 85 kronor i stället för af Herr Axell uppgifna 2: 63 kronor.

I jernvägsfrakt beräknar Herr Axell mellan Ångesjön och Sundsvall 2: 46 kronor och kommer derigenom med sin kalkyl till den åsyftade slutsatsen att det skulle blifva billigare att föra timret på jernvägen än efter flottleden, och att sålunda 30 millioner kubikfot virke årligen skulle å Refsundslinien komma att föras till hafskusten, lemnande en nettotrafikinkomst som skulle gifva ränta på ett kapital af 4 millioner kronor, under det att *ingen* trävarurörelse komme att ega rum efter Håssjö-linien.

Men Herr Axell har händelsevis råkat glömma några småsaker, hvarpå jag ej kan underlåta att fästa uppmärksamhet. Som bekant går skogsafverkningen i Norrland så till, att timret fälles under vintern och föres då ned till vattendragen, hvarå det på

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

våren flottas till hafvet. Det virke som exempelvis föres till Ångesjön på våren, går såsom Herr Axell anfört på c:a 3 månader eller under sommaren ner till hafvet, der sågarne äro belägna. Nu är att märka, att då timret på detta sätt kommer från bielfvarne, samlas betydliga massor uppgående till 100,000-tals deraf i hufvudvattendragen sådana som Ljunga elf, Borgsjö-, Refsunds- och Angesjöarne. Dessa timmermassor skulle, för att fraktas på jernvägen, först skiljas mellan de många olika egarne, derpå lastas på jernvägsvagnar, föras till Torpshammar, lastas om på den smalspåriga banan till Sundsvall, läggas i ringbommar eller flottor och bogseras till sågarne, i stället för att timret nu går nästan direkt till dessa sågverk, hvilka äro specielt byggda med afseende på timrets flottning till kusten — utan annat besvär än att, under det timret framflyter i elfven, maka sådana stockar som fastna, från stränderna, och grunden. Alla dessa ofvannämnda extra utgifter för timrets skiljning, lastning på jernvägen, omlastning, lossning, flottläggning, bogsering m. m., — säkert uppgående till mera än hela flottningskostnaden med ränta och förluster, — har Herr Axell helt och hållet glömt att upptaga.

Min åsigt, grundad på kännedom om förhållandena och på dessa beräkningar, hvilka icke lära kunna vederläggas, är således att Herr Axells beräkningar äro i hög grad vilseledande, och att då flottningen är så väl ordnad som i Norrland — (Ljungan upprensades på 1820-talet på kronans bekostnad och de öfriga flottlederna hafva dels med statsbidrag dels på enskild bekostnad blifvit upprensade) — och då en timmerstock i allmänhet kan fraktas 20 till 30 mil från det inre af landet för 1 krona och derunder på några månader, är det fysiskt omöjligt för jernvägen att täfla med flottlederna. Enda sättet att få trävarurörelse på jernvägen vore att sågarne flyttades upp i landet och lades vid de stora vattendragen, men när man känner de ofantliga kostnader, som äro nedlagda på flottlederna och på sågverken vid kusterna, samt vet att endast der sågaffallet kan tillgodogöras, inser man orimligheten af att sågverken skulle flyttas. Nu är att märka, att just de vattendrag, som vi här hålla oss till, nemligen Angesjön, Refsjön, Holmsjön och Indalselfven, allesamman hafva ordnade flottleder. En annan sak, som äfven förtjenar att tagas i betraktande, är att större delen af skogarne vid vattendragen utmed Refsundslinien egas eller disponeras af enskilda personer, som hafva stora sågverksanläggningar utmed Ljunga elf och dess utlopp, till exempel Hrr Dickson & C:o, hvilken firma eger ofantliga skogar och det betydliga Matfors sågverk vid Ljunga elf, samt egen lastplats vid Svartvik, hvilket är en liten stad med minst 2,000 innevånare med kyrka, egen prest, skolor m. m., anlagd uteslutande i och för firmans stora trävarurörelse på Ljunga elf och dermed sammanhängande vattensystem. Och jag antager att ingen i denna Kammare efter dessa upplysningar fortfarande på grund af ifrågavarande promemoria tror att alla dessa dyrbara anläggningar,

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

denna väl ordnade rörelse skulle rubbas för att trävarorna skulle få åka på jernväg till Herr Axells hemort, Sundsvall. Skogarne utmed ofvannämnda vattendrag egas eller disponeras, såsom ofvan är anfördt, till största delen af personer och bolag som ega sågar vid kusten, och kronans skogar i dessa trakter äro ingalunda af den betydenhet man velat låta påskina och gjort så mycket väsen af. De gröna fläckarne, som Herrarne se på kartan, utmärka kronans skogar och desse äro ju i jemförelse med den öfriga arealen högst obetydliga samt förekomma dessutom spridda ungefär lika mycket vid östra som vestra linierna. Dessutom, om man tänker sig möjligheten af en timmerrörelse på jernvägen, är ju klart att den östra linien, som skär vattendragen längre ner, skulle kunna emottaga timmer från skogarne utmed vestra leden, hvilket den vestra leden återigen icke kan göra från skogarne utmed den östra, ty man kan ej flotta virke mot strömmen. Man har sagt, att om man berör Storsjöns södra ända, finnes stora qvantiteter timmer, som komma att tagas på vestra jernvägen, hvilket icke skulle komma på den östra. Låtom oss se till huru dermed förhåller sig. Vid sista riksdagen anfördes i denna Kammare af Herr Ekman en kalkyl, som jag granskat och funnit de anförda siffrorna riktiga, men anser att åtskilligt bör tilläggas. Till Trondhjem är från Storsjöns vestra ända 21 mil och efter den taxa, som nu gäller för trävaror på statens jernvägar, eller 1 krona 28 öre per 10 kubikfot, skulle frakten från Storsjöns vestra ända för en standart trävaror komma att uppgå till *21 krona 12 öre.* Från södra ändan af Storsjön till Sundsvall, 17 mil, skulle frakten enligt gällande taxa uppgå till — pr standart — ..... kronor 18: 48.

Fraktskilnaden mellan Trondhjem och Sundsvall till England	«	9: —
1 procents högre assurans från Sundsvall pr 1/U. 10	«	1: 80.
½ års ränta på de trävaror som qvarligga i Sundsvall öfver vintern à 5 procent	«	4: 50.
Torkningskostnad under vintern eller skador ..... omkring 2 procent	«	3: 60.
	Summa kronor	37: 38.

Af denna beräkning visar sig att det skulle kosta 16,26 kronor *mera* per standart att föra de trävaror från Storsjön, som ej kunde skeppas under sommaren öfver Sundsvall, än öfver Trondhjem till England och 8,16 kronor *mera* för de som omedelbart skeppades. Af detta vill det förefalla mig alldeles klart, att, skall det blifva någon trävarurörelse från Storsjön, något som jag icke betviflar, så komma sågar att anläggas vid Mörsil vid vestra ändan af Storsjön och trävarorna att derifrån gå den naturligaste och billigaste vägen till Trondhjem. Då vinsten på en standart trävaror, såsom förut är nämndt, på detta sätt skulle blifva till och med 16 kronor 26 öre utom tidsvinsten, som kan vara värd ännu mera, så anser jag detta bestämmande.

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

Häraf visar det sig, att egentliga delningspunkten för trafiken är centrum af Jemtland, det vill säga Storsjön, och derifrån kommer trafiken att dela sig öster och vester ut. Detta ligger i sakens natur och kan icke hjelpas, såvida man icke vill sätta högre taxa på trafiken åt Trondhjem än åt Sundsvall, men något sådant lärer väl ej kunna ifrågakomma, såsom varande principvidrigt och orättvist, och skulle säkert icke aflöpa utan protest af våra norska vänner.

Man har framhållit den ofantliga fördelen af att tvärlinien förkortades, emedan den skulle komma att utgöra en del af sammanbindningsbanan mellan Trondhjem och Stockholm. En transitorörelse mellan dessa städer tror jag icke kommer till stånd, ty om Trondhjems hamn är öppen hela året, finnes ingenting, som hindrar att äfven Göteborgs hamn, som äfven ligger vid Vesterhafvet och till hvilken afståndet från Stockholm ej är mera än hälften så långt, hålles öppen hela vintern. Den hålles redan nu öppen 10 à 11 månader om året, och skulle behofvet ovilkorligen påkalla, kan man med lämpliga isbrytare hålla den öppen året om. Härmed försvinna till hufvudsaklig del de skäl, som man anfört att vägen mellan Stockholm och Trondhjem borde göras så kort som möjligt och derföre Refsundslinien antagas.

Jag kommer nu till de två ytterligare skäl, som Byggnadsstyrelsen i en nyligen till Kongl. Maj:t afgifven underdånig promemoria, hvilken utdelats till Kamrarne, andragit, nemligen dels att under byggnadstiden den vestra linien skulle vara fördelaktigare derföre att den går utmed kommunikationsleden och man sålunda lättare skulle kunna transportera byggnadsmaterialier efter densamma, dels äfven derföre att särskilda bandelar kunna öppnas mellan sjöarne, hvarigenom fördelar skulle kunna vinnas såväl för orterna som för staten. Hvad det första af dessa skäl beträffar, så medgifver jag gerna att det är lättare att bygga jernvägar, som gå utmed vägar och kommunikationsleder än sådana som gå genom skogsmarker, men en annan sak är, hvad betydelse detta skäl har för framtiden. När banan en gång blifvit färdigbyggd, betyder det ju intet, om byggandet varit förenadt med större eller mindre svårigheter. Beträffande det andra af Byggnadsstyrelsens nyss nämnda skäl, så betviflar jag storligen det skulle vara lönande att öppna små isolerade bandelar mellan sjöar under sommartiden för en helt kort tid och för en ringa trafik, som icke kan betala en liten del af de dermed förenade kostnader. Äfven om det skulle kunna löna sig, så är ju, sedan banan blifvit färdigbyggd, denna fördel borta. Jag kan således icke finna, att dessa Byggnadsstyrelsens skäl kunna hafva något inflytande på banans sträckning i framtiden sedan den i sin helhet fullbordats.

För min del anser jag helt andra skäl än dem som ofvan citerats och, efter min åsigt, befunnits mycket underhaltiga, böra blifva bestämmande för jernvägens sträckning från Hybo och norrut, och dessa äro: Jemtlands förbindelse med Sveriges östra kust och

de södra orterna och tvärtom; Norrbottens, Westerbottens och Westernorrlands förbindelse med de södra orterna och tvärtom, samt dessa norra provinsers förbindelse med Jemtland och Trondhjem; och af dessa sätter jag i främsta rummet Norrlands förbindelse med hufvudstaden och Sveriges södra provinser, i andra rummet Norrlands förbindelse med Trondhjem och Jemtlands kalklager och i tredje rummet Jemtlands förbindelse med de södra orterna, och dessa vilkor uppfylles bäst af Håssjölinien, som egentligen är att betrakta som en förmedling emellan en vestlig bana i den rigtning som nu är i fråga, och en nordlig stambana, hvilken borde gå närmare kusten, emedan, om man räknar från Hybo norrut, 230,000 menniskor boende i Norra Helsingland, Medelpad, Westernorrland, Wester- och Norrbotten, hafva mera gagn af denna sträckning, under det att endast Jemtlands invånare, 73,000 personer, hvaraf likväl omkring $\frac{1}{3}$ bo utmed eller i närheten af densamma, samt Sundsvalls stad och jernväg hafva mera nytta af den vestra linien.

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

Och fäster man något afseende på de vidsträckta landsdelars önskningar, som skulle hafva gagn eller skada af de olika sträckningarne, borde man måhända lägga märke till att af de 28 representanterne i båda kamrarne från Westernorrlands, Jemtlands, Wester- och Norrbottens län, äro endast 3 från Jemtland, 1 från Sundsvalls stad och 1 från Medelpad eller tillsammans 5 för det vestra alternativet under det att de öfriga 23 deraf 2 från Jemtland äro mera för förmedlingsbanan öfver Håssjö.

På sommaren och isynnerhet höstarne är man i tillfälle att se, huru högst betydlig ångbåtstrafiken är mellan Stockholm och Norrland och för denna stora trafik, som under 6 à 7 månader om året är inställd, är det af mera vigt att *hufvudbanan* norrut icke onödigtvis förlänges, än att *tvärbanan* förkortas med några mil.

Om de motbevis jag haft äran anföra i fråga om den vestra ledens öfvervägande fördelar äro rigtiga, och jag vågar tro att de af mig uppstälda beräkningarne m. m. icke kunna vederläggas, så måste också slutsatserna derpå vara rigtiga, och då framstår också så mycket tydligare rigtigheten af chefens för Kongl. Civildepartementet uttalanden till statsrådsprotokollet 1873 om Håsjöliniens företräden i statsekonomiskt hänseende, innan de vilseledande uppgifterna om trävarurörelsen å Refsundslinien ledt frågan på villospår.

En talare har här yttrat, att vi skulle genom antagande af Kongl. Maj:ts förslag att nu besluta endast om tvärbanan i den rigtning som i nåder proponerats, förrycka den sträckning af norra stambanan, som ursprungligen varit afsedd. I detta hänseende öfverensstämmer jag med honom, ty om den af Kongl. Maj:t föreslagna Torpshammar—Ånge—Näskott-linien antages, så blifver den naturliga följden af detta beslut att norra stambanan kommer att gå från Hybo till Ånge för att sedan enligt samma nådiga proposition utgrenas från Ånge eller Gällösund till Håssjö o. s. v. och detta kallar jag att förrycka frågan, ty detta vore att draga

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

hufvudbanan i nordvestlig rigtning efter tvärbanan, och icke i den sträckning längs efter landet norrut, som förut genom uttalanden till statsrådsprotokollet, och deraf följande riksdagsbeslut, förespeglats Norrlands inbyggare. Om denna åsigt är jag heller icke ensam, ty den uttalades redan vid förra riksdagen af en ledamot i denna Kammare, som vi beklagligen nu sakna, Friherre Stjernblad, med hvilken jag fullkomligt instämmer. Huruvida ett beslut i denna rigtning kan anses konstitutionelt, det lemnar jag åt andra, som bättre förstå den saken, att bedöma, men att det icke skulle vara lojalt, det tror jag mig kunna påstå.

Jag har redan alltför länge upptagit Kammarens tid, och jag skall nu blott bedja att få sammanfatta de skäl, på grund hvaraf jag anser, att man bör välja det östra alternativet. Genom detta vinner man samma ändamål bättre med mindre banbyggnadskostnad och mindre banlängd, hvilket är af mycken vigt i så glest befolkade trakter som Norrland, der man, för att jernvägarne må kunna bära sig, bör lägga dem så att de uppsamla trafiken från skilda orter, och genom Håssjösystemet skulle, när banan en gång blefve utsträckt till Ångermanelfven 4 flodsystem förenas med norra stambanan i stället för 2, hvilket är af synnerligen stor vigt, emedan det är uti floddalarne som befolkningen bor; der finnes industrien och der kan ytterligare industri uppblomstra genom tillgodogörande af de obegagnade vattenfallen, och uti dessa tvärdalar kunna sidbanor till kustlandet lätt anläggas och framkalla ytterligare ökad trafik.

Slutligen ber jag få fästa uppmärksamhet på vigten att frågan om jernvägarne i Norrland i sin helhet d. v. s. ända från Hybo nu afgöres, så som Stats-Utskottet föreslagit; ty om endast tvärbanan, enligt Kongl. Maj:ts nådiga proposition, denna riksdag beslutas, så återkommer vid nästa riksdag frågan om norra stambanans sträckning ännu en gång, och följden kunde blifva att denna fråga, som alltid utgjort ett Erisäpple inom representationen, sammanblandas med andra vigtiga frågor och sålunda åstadkomme förvecklingar, som icke vore nyttiga.

Jag har för min del icke något särskildt intresse för någondera af de ifrågavarande linierna, utan har endast sett saken ur det allmännas synpunkt; ty, mine herrar, jag betraktar mig, såväl i denna, som i alla andra förekommande frågor, icke såsom representant för en provins eller för en ort, utan för landet i sin helhet, och jag önskar blott och hoppas att den nu föreliggande vigtiga frågan, som mäktigt kommer att inverka på en vidsträckt del af vårt lands utveckling, må komma att afgöras på ett sätt, som hastigast och bäst befrämjar dess förkofran och tillgodogörandet af dess stora naturliga tillgångar — och då jag trott mig finna att detta mål på ett tillfredsställande sätt kan vinnas genom antagande af Stats-Utskottets förslag, så får jag vördsammast anhålla om proposition på detsamma.

Herr Wallenius: Då jag har den äran att vara medlem af denna Kammare, anser jag det vara min pligt likmätigt att, när en så stor och vigtig fråga är å bane, som den, angående norrländska jernvägsbyggnaderna, granska frågan efter mitt bästa förstånd, så vidt det kan räcka till, och derefter fatta ett för mig bestämmande omdöme, huru dessa jernvägar böra sträckas för att på bästa vis tillgodose Norrlands och på samma gång äfven hela fäderneslandets väl. Jag har dervid ansett, att man icke bör betrakta dessa jernvägar endast bitvis, utan i ett sammanhang, att man icke bör se allenast på tvärbanor, utan äfven på de uppåtgående banorna, och under dessa mina funderingar har jag kommit till den åsigt, att en linie från Hybo—Välje—Ånge—Gällösund—Östersund och Näskott med tvärbanor från Gällösund till Håssjö och Sollefteå samt från Ånge tills Torpshammar utgör ett system, eller det så kallade vestra, samt att andra systemet utgöres af en bana från Näskott till Håssjö—Torpshammar och Välje med tvärbana från Torpshammar till Sundsvall och från Håssjö till Sollefteå. Detta system vill jag kalla det östra. Det är visserligen nu icke fråga om en tvärbana, Gällösund—Håssjö och Sollefteå, men jag kan för min del icke lösrycka denna bana från systemet i sin helhet, under förhoppning att, om det också icke nu kommer att beslutas en sådan bana, det dock slutligen kommer att gå i den rigtningen. Då jag nu anstält en jemförande granskning af dessa bansystem, har jag genast funnit, att det vestra systemet går längre in i landet och bereder trafik åt orter, som, i fall den östra linien skulle komma till stånd, icke skulle erhålla någon sådan. Det är nemligen en sträcka af 16 mils längd och från 3 till 6 mils bredd, som man lägger banan längre in åt vester i landet, om man antager det vestra systemet, och om man antager sträckningen från Gällösund—Håssjö—Sollefteå och från Ånge öfver Torpshammar till Sundsvall, så får man två tvärbanor, som mellan sig innefatta ett trafikområde, som är endast 7 mil bredt. Delar man så detta trafikområde i två hälfter, så få de invånare, som bo mellan dessa linier, ingenstädes mera än 3½ mil till jernväg, och detta blifver sålunda ett mycket vackert resultat.

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

Då jag nu i några allmännare drag vill granska de båda olika rigtningarne, skall jag icke inlåta mig på några af de minutiösa detaljer, hvilka här blifvit framdragna, ty jag är öfvertygad om att massor af vilseledande uppgifter här lemnats, och dem vill jag icke fästa mig vid.

Först och främst går jag att undersöka, huru kostnaden för dessa båda bansystem ställer sig, och jag finner då, att det vestra kostar 800,000 kronor mera än det östra bansystemet, enligt hvad de hittills skedda undersökningar gifvit vid handen; men efter min uppfattning hafva undersökningarna skett noggrannare på den östra sträckningen än på den vestra, ty på den förra har

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

man haft att täfla med undersökningar från enskildt håll, och jag tror att derigenom kostnaderna för det östra systemet hafva blifvit mera neddrifna, samt att sålunda det torde visa sig, att vid en blifvande utstakning och byggning af banan dessa 800,000 helt och hållet komma att försvinna och kanske taga någon million med sig.

Granskar man nu profilerna af dessa system, så skall man finna, att skilnaden i höjd mellan Ljungans dalbotten och höjden vid Ange utgör 700 fot, och att skilnaden i höjd emellan Ljungans dalgång vid Torpshammar och höjden der utgör 1,200 fot, eller att sålunda en favör för den vestra rigtningen uppstår af 500 fot i höjdskilnaden. Man behöfver icke hafva sysselsatt sig med jernvägsbyggnader för att inse, huru mycket detta kan väga i vågskålen. Det är nemligen en ofantligt stor sak i trafikabelt hänseende — det måste medgifvas af hvar och en — att man får så låga höjder som möjligt att öfvergå.

Man har här talat om, att man på den östra rigtningen kan med lätthet förändra lutningar från 1:60 till 1:100, men att detta skulle möta svårigheter på det vestra systemet. Detta kan jag för min del icke fatta på grund af den kännedom jag har om dessa profiler, och det är ju klart och tydligt att, när man har en större höjd af 500 fot att öfvergå, måste det vara svårare att förändra lutningen från 1:60 till 1:100, än då man har en 500 fot mindre att passera. Om jag derpå öfverser linien emellan Dusnäsviken och Ostersund, finner jag der en höjd af 700 fot, och en höjd af sådan storlek har det vestra systemet deremot icke på något ställe att öfvergå. Det är ju klart, att denna höjd skall högst menligt inverka på trafikkostnaden och att det faller sig svårt att lägga ned lutningen der till 1:100 eller 1:60. På det vestra systemet finnes det visserligen flera små höjder, till exempel omkring Gällösund, men dessa äro icke på mera än 50 till 100 fot, och jag vädjar till alla dem, som varit med om jernvägsbyggnader, om det möter synnerligen stora svårigheter att på ställen, der man icke har mer än 50 fot att passera, lägga stigningar af 1:100. För öfrigt fattar jag de undersökningar, som här blifvit gjorda, och de profiler, som på grund af dessa undersökningar blifvit upprättade, såsom ett slags förberedande arbete, som mera afsett att utröna, huruvida man skulle kunna draga sig fram eller icke, och jag är derföre helt och hållet förvissad om att, då en definitiv utstakning blifvit gjord, många af dessa höjder skola kunna undvikas och banan sålunda blifva mycket lättare att bygga, än som det nu ser ut.

Det har här blifvit sagdt, att man borde lägga banan invid kusten och icke draga den inåt landet. Deremot protesterar jag för min del på det högsta, ty i och med det att man skulle draga den utmed kusten, förlorade man ett stort trafikområde och droge den från orter, som annars skulle få nytta af jernvägen. Genom att antaga det vestra systemet har man helleringalunda gått för långt in i landet, ty om man betraktar kartan

kall man finna, att från hafvet till den vestra linien är icke mer än hälften af afståndet från hafvet till riksgränsen. För öfrigt anser jag, att de trakter, som det östra systemet berör, blifvit på ett högst tillfredsställande sätt tillgodosedda genom att man drager tvärbanor från Gällösund öfver Håssjö till Sollefteå samt från Ånge öfver Torpshammar till Sundsvall. Dessa trakter få nemligen, om man delar detta trafikområde midt i tu, icke mer än 3½ mil till jernväg.

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

Här har yttrats, att det östra bansystemet skulle beröra fyra större flodområden, Ljusnan, Ljungan, Indalselfven och Ångermanelfven. Det är väl sant, men på samma gång måste man likväl erkänna, att det vestra systemet lika fullt och på lika tillfredsställande sätt berör dessa fyra flodområden. Om jag nemligen betraktar den östra sträckningen öfver Håssjö, ser jag, att den på en längd af 7 till 8 mil löper utefter Indalselfvens stränder och der således måste täfla med flottleden på denna elf, hvilket efter min tanke icke kan vara möjligt, och sålunda anser jag sträckningen der vara förfelad. Jag antager såsom ett faktum, att der floderna gå fram, der hafva skogarne blifvit uthuggna, likasom äfven vid kusterna, under det att deremot, om man går något längre in i landet, man der påträffar skogar, uti hvilka någon yxa icke blifvit hörd. Helt visst är, att der skall man finna mycket mera skog än vesterut, och jag anser det vara af en ofantligt stor vigt för Norrland, att dessa trakter blifva berörda af jernvägar. Tvärt emot hvad en annan talare, som nyss yttrade sig, ansåg, tror jag, att trävarurörelsen skall på det lifligaste sätt uppmuntras genom jernvägar, ty det är klart att skogsafverkare komma att lägga sina ångsågar och träförädlingsverk utmed jernvägarna. Söderut hafva vi ju sett trävaror ganska lätt föras 20 till 30 mil på jernväg förbi sjökommunikationer. Det är visserligen sant, att man icke tager upp råa stockar vid en flod och lastar dem på jernväg ett stycke, för att sedan åter kasta dem ned i en annan flod; men efter min bestämda öfvertygelse skola träförädlingsverk komma att läggas utefter jernvägen och trafiken derå på det lifligaste befrämja denna rörelse.

Jag vill också nämna, att det vestra systemet berör en mängd af sjöar inom Jemtland: Storsjön, Refsundssjön och Holmsjön med flera, och det är klart, att på dessa sjöar en liflig trafik kan sträcka sig inåt landet, och denna linie följaktligen inifrån landet hemta en högst betydlig rörelse. Då jag ser på dessa båda system, finner jag att det vestra systemet berör hjertat af Norrland, nemligen Östersunds län, och det anser jag vara en mycket vigtig och betydande sak, ty der finnes tillfälle till odling och industri, der finnes större befolkning och der finnas landsvägar, hvilket icke finnes vid Håssjö och Torpshammar. Der träffar man blott kalhuggna trakter, ty der hafva floderna redan upptagit trävarorna och konsumerat dem.

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

Jag önskar således liflig framgång åt det vestra systemet och kommer att lemna min röst åt hvarje länk i detta system, som blifver föreslagen, samt röstar följaktligen nu för Kongl. Maj:ts proposition i afseende på tvärbanorna. Mina skäl derför äro korteligen, att den vestra bansträckningen går längre in i landet, får ett större trafikområde och kommer genom tvärbanor att på ett högst förtjenstfullt sätt tillgodose äfven de östra delarne af landet.

Herr Brun: Emedan den fråga, som i dag föreligger till Riksdagens afgörande, är af en högst betydlig vigt, icke blott för de norra delarne af Sverige, utan för riket i dess helhet, då på densamma beror, huruvida de nordligare delarne af riket, hvilka visat sig hafva den högsta lifskraft till utveckling i industrielt hänseende samt i folktillökning, skola kunna fortfara att förkofras och tilltaga eller om de, i saknad af lättare kommunikationer, skola gå tillbaka, till skada för riket såväl i ekonomiskt som i politiskt hänseende, så — till följd af den kännedom, jag efter 30 års vistelse i Norrland har om de norrländska förhållandena — anser jag det vara för mig en pligt att, då jag är representant för ett län i sydligare delen af detta land, yttra några ord i frågan; och föranledes jag så mycket hellre dertill, som jag väl känner den fördom och okunnighet i de norrländska förhållandena, som är temligen allmänt rådande hos personer ej blott i lägre utan äfven i högre samhällsställning.

Till en början anhåller jag att få till besvarande upptaga yttranden från det håll, åt hvilket jag har anledning att skänka den största uppmärksamhet. Jag ber då att, med anledning af hvad herr chefen för Civildepartementet nyss yttrade, få säga några ord. Herr Statsrådet behagade välvilligt yttra, att äfven Norrland skulle blifva delaktigt af jernvägar; och att Herr Statsrådet hyser denna önskan, derom är jag också fullt öfvertygad, men i fråga om *sättet*, huru detta kan lyckas, derom har jag en annan åsigt än den, som Herr Statsrådet behagade uttrycka.

Angående *tvärbanan* yttrade Herr Statsrådet, att »orterna» velat leda den i krokar, men att jemtländingarne föreslagit en rät rigtning samt att på grund af den genare sträckningen Kongl. Maj:t framstält sitt förslag. Men jag får fästa uppmärksamhet på att, om man afser *blott en tvärbana* eller förbindelse emellan Vesterhafvet vid Trondhjem och Bottniska viken, denna då kan erhållas genare, rätare och kortare till Ångermanelfven, och att det är icke *»orterna»*, utan just *jemtländingarne* som föreslagit den krokigare vägen ned till Sundsvall; och jag må tillägga, att det förvånar mig att Kongl. Maj:t icke behagat fästa afseende vid den fördel icke blott för trakten vid Ångermanelfven, utan för öfre Norrland samt för hela riket, som skulle uppkomma derigenom, att tvärbanan leddes i den rigtning, att man kunde få en beröring med Bottenhafvet *på två ställen* i stället för endast på *ett ställe*, som Kongl. Maj:t ifrågasatt.

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

Herr Statsrådet nämnde äfven, att Refsundslinien är kortare till Sundsvall, då man nemligen endast afser en förbindelse mellan Östersund och Sundsvall eller mellan Trondhjem och Sundsvall. Detta kan ingen bestrida; men jag hemställer om igen, huruvida man bör se bort från den fördelen att få en beröring med Bottniska viken *på två ställen*, hvilket skulle tillskynda hela öfre Norrland, trakten kring Ångermanelfven och i sin mån hela riket stora fördelar. Äfven yttrade Herr Statsrådet, att den tvärbana, som Stats-Utskottet föreslagit, är mer än en million dyrare; och detta är obestridligt. Men man vinner ju för denna relativt obetydliga tillökning i kostnad de två ändamål, som jag nämnt, nemligen att få på två ställen en beröring emellan Vesterhafvet och Bottniska viken, hvarigenom man jemväl kan tillgodose den värdefulla trakten kring Ångermanelfven samt de stora länen norr om Ångermanelfven, hvilka landsdelar både förtjena och äro i största behof af en lättad kommunikation.

Vidare omnämnde herr Statsrådet de svåra stigningarne mellan Välje och Torpshammar, men jag tror, att i verkligheten förhåller det sig så, att stigningarne utefter den vestliga vägen äro mera hinderliga för trafiken än utefter den östliga sträckningen, och hvarom herr Adelsköld, som är fackman och en af vårt lands skickligaste jernvägsbyggare, redan lemnat bevisning.

Herr Statsrådet yttrade ock, att trakten från Torpshammar i rigtning åt Gällö och Ånge är bättre odlad, och detta är obestridt; men jag ber få fästa uppmärksamheten på, att utefter den öfre sträckningen mellan Håssjö och Näskott finnes mycken och god jord, som skulle kunna odlas. Der skulle Sverige kunna eröfra nya trakter för odling och befolkning, och detta vore väl äfven någonting afsevärdt.

Såsom en vigtig omständighet anfördes jemväl, att det vestra alternativet berör Storsjön. Jag ber härvid få anmärka, först och främst, att å Storsjön hafva redan den ortens invånare en kommunikationsled, genom hvilken de ega förbindelse med öfriga trakter af sjön och jernbanan, och sedermera att om vi besluta Håsjölinien, så kommer denna linie att öfvergå fyra flodområden, och att det är i floddalarne, som befolkningen företrädesvis bor och har sina näringsfång, och att dessa floder lemna drifkraft åt industriel verksamhet af högt värde, hvilket deremot icke finnes att tillgå eller kan åstadkommas genom Storsjöns lugnvatten.

Herr Statsrådet behagade äfven fästa sig vid skogsförhållandena och transporten af skogsalster, och lemnade i det afseendet några uppgifter; men emedan jag är trävaruidkare, och känner något till den handteringen, får jag förklara, att jag icke kan fästa synnerligt förtroende vid dessa uppgifter, och det af två skäl. Det ena skälet är, att beräkningen och utredningen häröfver icke äro fullständiga, emedan man icke gjort sig reda för alla de särskilda vilkor och omständigheter, som erfordras för att i detta afseende kunna göra ett praktiskt bruk af timmerforslingen på jern-

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

väg, och för det andra tror jag mig veta, att jernväg bsyggnadsstyrelsen fått sina uppgifter från ett håll, der man är fullkomligt partisk i saken och derifrån uppgifterna icke hade bort hemtas.

Vidare frågades, hvad anledningen kunde vara till att Stats-Utskottet för sin del antagit Håssjölinien. Mig förefaller det ganska tydligt, att Utskottet gjort detta för att åstadkomma på en gång ett stycke norr ut gående stambana och en tvärbana, som blefve fullständigare genom utsträckning framdeles till Ångermanelfven och derigenom uppkommande beröring på två ställen af Bottenhafvet, samt för att härigenom göra besparing för staten i anläggnings- och trafikkostnader, och slutligen för att medelst dessa statens banor tillgodose jemte Jemtland och Sundsvall äfven trakterna kring Ångermanelfven samt öfre Norrland. Äfven ansåg Herr Statsrådet, att befolkningen i södra Norrland allmänt ville hafva Refsundslinien. Detta antagande tror jag är dock icke fullt exakt, ty en stor del af södra Norrlands befolkning är indifferent för frågan; emellertid anser jag att man kommer verkligheten närmast, om man gifver akt på, att bland 32 norrlandsrepresentanter här vid riksdagen ungefär 26 önska få det östra alternativet, och härtill beder jag få erinra, att med undantag för en del af Jemtland och Medelpad och en liten del af Helsingland, de öfriga norrländska landskapen genom sina ombud vid flera tillfällen och under flera år tydligt tillkännagifvit sina önskningar om jernvägssträckning *mot Ångermanelfven* både för norra stambanan och tvärbanan, och hvarigenom något misstag i denna del icke borde ega rum. Hvad Norrlands representanter här vid riksdagen särskildt beträffar, så hoppas jag det skall af protokollerna visa sig, huru de tänka i frågan, och detta är ett uttryck för åsigterna inom de särskilda landskap i Norrland, hvilka vi hafva äran att representera.

Herr Statsrådet yttrade vidare, att det var svårt att med en bana tillfredsställa Norrlands gemensamma behof, och att Kongl. Maj:t ville tillse, huruvida en särskild linie kunde åstadkommas för det öfriga Norrlands behof och talade då om en väg mellan Gällö och Håssjö såsom en framtidsplan. Härvid får jag vördsamt anmärka, att om också Kongl. Maj:t framdeles behagade göra framställning till Riksdagen att bekosta byggandet af en sådan väg, så blir denna väg derföre, enligt mitt och många andras begrepp, alls icke tjenlig för det östra och öfre Norrland, hvarföre jag också håller före, att Riksdagen handlar klokt om den nu bestämmer *blott en gemensam jernväg till Håssjö* och låter denna här grena sig mot öster och vester, hvilket, enligt min åsigt, kan tillfredsställa både den östra och vestra landsdelens eller med andra ord Norrlands gemensamma behof; hvilket jag deremot vågar påstå att en sådan besynnerlig tid- och penningar ödande krokväg, som från Gällö till Håssjö och Ångermanelfven, icke kan göra. Man behöfver ju blott kasta en blick på kartan för att öfvertyga sig derom.

Ytterligare frågade Herr Statsrådet: „förtjenar den ort, som erbjuder 900,000 kronor, mindre afseende, än de orter som göra intet?“ Härpå tager jag mig friheten erinra, dels att 900,000 är en obetydlighet, då fråga är om en jernväg af betydligare utsträckning, och dels att dessa orter, som förmenas komma att göra intet, de måste dock för att i en framtid få jernväg till sig gifva ut så många flera gånger 900,000 kronor, som Kongl. Maj:t och Riksdagen aflägsnar stambanan från dem och kusten, ty detta försvårar och fördyrar för dem åstadkommandet af behöfliga bibanor. Vill man derför dela i någon mån jemnt åt landets olika orter och inbyggare, så bör man tillse, att icke alltför försvårande omständigheter ställas i vägen för dem, som få helt och hållet sjelfva bekosta sina banor för att kunna nå statsbanan, och hvartill i intet enda fall 900,000 kronor förslå. De jemtländska 900,000 kronorna anser jag som ett lockbete, som ej borde hafva antagits och som allra minst borde tillmätas ett värde, som det ej förtjenar. *Norra Stambanans sträckning.* (Forts.)

En annan fråga, som Herr Statsrådet framstälde, var den, huru man, såsom Stats-Utskottet gjort, kunde tro, att striden skall sluta vid Håssjö. Vid Håssjö tror jag ej att någon af Stast-Utskottets ledamöter tänkt sig att striden skall sluta; med *vid Ångermanelfven kan den sluta.* Der är en så naturlig gräns att stanna vid tills vidare, att man väl kan antaga detta. Men å andra sidan hemställer jag, huruvida man kan tro att striden eller klagomålen skola upphöra vid Gällö? För min del är jagöfvertygad, att om man antager Ånge—Gällö-alternativet, skall Riksdagen ständigt blifva öfverhopad med framställningar om en jernväg för det östra och norr om Ångermanelfven liggande landet.

Herr Statsrådet behagade vidare säga, att Riksdagens beslut afser att sammanbinda icke Ångermanelfven utan Sundsvall med Trondhjem. Men jag får vördsamt fråga, om det kan vara meningen att utestänga eller att hindra öfriga orter än just Sundsvall från att få beröring med den till Vesterhafvet gående banan. Är det icke, såsom jag redan förut omnämnt, en vinst både för dessa andra orter och för riket i dess helhet, att så många orter som möjligt få beröring med den vesterut gående banan, och att denna får beröring med Bottniska viken *på två ställen* i stället för på endast ett?

På den af Herr Statsrådet derefter framstälda frågan, huruvida det vore så brådt att fatta beslut om den norra stambanan, anhåller jag få svara, att det verkligen är brådt, och det dels på det man må kunna förenkla frågan, innan man inlåter sig på för stora kostnader för statsbanorna i Norrland, derigenom att man nu tillser, att man uppfyller behofvet för Norrland i sin helhet genom *en* norrut gående banas byggande i stället för två, som man eljest kunde blifva nödgad att bygga, och dels är det brådt äfven derför, att det öfre Norrland må erhålla visshet om, huruvida det får en bana eller ej, hvilket jag anser ganska pro-

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

blematiskt, om det vestra alternativet segrar. Jag har nemligen af flere ledamöter inom Riksdagen hört, att meningen skulle vara att, om det vestra alternativet antages, dermed afsluta jernvägsbyggandet på statens bekostnad och sedan öfverlemna åt norrländingarne sjelfve att bygga jernvägar, om de hafva lust dertill. Men till ett sådant tillvägagående kan jag icke lemna mitt bifall, utan anser af flera skäl, att det vore ej blott illa handladt mot de norra orterna, utan tillika både ekonomiskt och politiskt oklokt att tillbakavisa och likasom afsöndra den nordligaste tredjedelen af riket från de södra delarne. Men för att en jernvägsförbindelse med detta öfre Norrland skall kunna med fördel för riket åvägabringas, bör man tillgå på det mest ekonomiska sätt. De norra orterna böra vara tacksamma, om de få *en* stambana, och böra anse det som en fördel, om denna, att börja med, kommer upp till Ångermanelfven, till dess det sedan fått visa sig, huruvida det bär sig att sträcka ut stambanan längre upp. Men i annat fall, om jernvägen ej drages upp till Ångermanelfven, och således icke närmar sig till det öfre Norrland, blir denna stora del af riket tillbakasatt, och rättvisa och billighet icke iakttagna.

Vidare nämnde Herr Statsrådet, att framdeles borde visserligen den norra stambanan ifrågakomma, men tillade, att man borde dervid taga den ekonomiska delen i betraktande. Ja, det är *just detta* som man, efter min åsigt, *redan nu* bör göra. Hvarför icke göra det redan nu, hellre än då det blifver *för sent?* Just af ekonomiska skäl bör man välja blott *en* stambana, der den kan tillfredsställande uppfylla båda de stridande intressenas anspråk och behof, och man bör icke uppskjuta dermed och sålunda indraga staten i en utgift af flera millioner eller åstadkomma en mängd stambanor, af hvilka ingen kommer att bära sig. Det är nemligen intet tvifvel om att, derest den trafik, som Norrland har att erbjuda, skall delas på tvenne parallela banor, inkomsterna skola blifva sämre, än om trafiken församlas på en bana; ty i förra fallet har man anläggnings- och trafikkostnaden dubbel mot i senare fallet.

Äfven påpekade Herr Statsrådet den omständigheten, att det öfre Norrland har sjökommunikationer. Detta må vara sant, men jag tager mig friheten påminna derom, att just i det öfre Norrland, och ju högre upp man kommer der, äro dessa kommunikationer allt sämre och sämre, emedan tiden, under hvilken man kan begagna detta kommunikationssätt, blir mera inskränkt. Dessa landskap behöfva mången gång, vid inträffade höstfroster och till följd deraf uppkommande spanmålsbrist, helt oförutsedt kommunikation med de södra delarne af riket, och under sådana förhållanden borde det väl vara en uppgift för stambanan att någorlunda närma sig dessa trakter eller åtminstone basen eller gränsen af dem.

Herr Statsrådet fästade vidare uppmärksamheten derpå, att genom Refsundsliniens antagande komma stora delar af landet att bibehålla sina handelsförbindelser med de öfriga delarne af riket. Jag skulle för min del tvärtom vilja vördsamt påstå, att genom antagande af Håssjölinien kommer detta att inträffa med ännu större delar af landet, nemligen de, som ligga omkring samt norr om Ångermanelfven och hvilka utgöra mer än ⅓ af hela Sverige och hafva mycket större folkmängd och mycket större industri än landet på den vestra sidan. På grund af den kännedom, jag har om Norrland, anser jag att icke blott sistnämnda stora del af Norrland, utan äfven det öfriga Sverige och synnerligast Stockholm skulle hafva vida bättre fördel af Håsjölinien än den vestra eller Gällölinien, och ber få särskildt fästa uppmärksamhet derå, att alla förnödenheter blifva för det öfre Norrland allt dyrare, ju längre man aflägsnar stambanan derifrån. Är det någon trakt, för hvilken man företrädesvis bör visa deltagande, så är det väl den, som är sämst lottad i afseende på kommunikationer, och derför förvånar det mig, att man deltager så mycket för jemtländingarne, som redan äro tillförsäkrade att erhålla jernväg tvärs igenom sin provins, att man riskerar att ställa det öfre Norrland alldeles utan jernvägsförbindelse.

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

Jag tager mig nu friheten att svara några ord på hvad herr General-tulldirektören Bennich yttrat. Han nämnde först, att han hade stora sympatier och starka känslor. Ja, derpå tviflar visst ingen, när det är fråga om Jemtland! Men för det öfriga Norrland har jag ej kunnat varseblifva samma välvilja. Herr Bennich klandarade vidare en föregående talare, som framhållit att det var ett "grundfel", att stambanan skulle bestämmas af tvärbanan. Med denne talare vågar äfven jag instämma, alldenstund stambanan var det ursprungliga jernvägsförslaget. Att nu sätta tvärbanan i en sådan ställning, att den skall tvinga att sedermera derefter rätta stambanans rigtning, det anser jag icke välbetänkt och kan icke lemna min röst för en sådan åtgärd.

Han rekommenderade vidare en praktisk jernväg; men hvad han i detta afseende anser praktiskt, det anser jag för opraktiskt, nemligen att lägga stambanan i sådana krokar, som sannolikt skulle uppkomma, om hans åsigt vunne framgång. Äfven anser jag för praktiskt, att man tillgodoser båda delarne af Norrland och icke glömmer bort den större delen för den mindre delens skull. Den ärade talaren frågade äfven, hvad det finnes för förnuftigt skäl för att nu bestämma den norra stambanan. Jag har redan förut yttrat, att jag anser det vara förnuftigt att få veta, *huruvida* och *på hvad sätt* Norrland skall få en stambana och af ekonomiska skäl angeläget att blott en stambana anlägges der man icke behöfver mer än en bana. Vidare yttrade han, att man först borde hafva en utredning i detta afseende; men jag ber få påpeka, att man nu har en vida bättre utredning häri,

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

än man haft under nästföregående riksdag, då Kongl. Maj:t såsom ett alternativ föreslagit Torpshammar—Håssjölinien. Utredningen är bättre nu, ty Torpshammarlinien visade förut en stigning af 1 : 60, hvilket bidrog att äfven jag för min del vid förra riksdagen röstade för afslag å Kongl. Maj:ts proposition, men nu vet man att sådana stigningar icke behöfva komma i fråga.

Herr Bennich gaf vidare anvisning på, att man kan gå från Ånge till Sollefteå. Men ett sådant förslag anser jag hvarken praktiskt för öfre Norrland, som frågan egentligen rör, eller ekonomiskt, emedan man i sådant fall skulle få två nästan parallela banor, af hvilka jag fruktar att ingendera skulle bära sig.

Vidare fälde den ärade talaren det yttrandet, att det föreföllе honom, som om man vore rädd för sanningen eller dagen.

Jag för min del är af en alldeles motsatt tanke; jag nemligen önskar just sanningen och dagen, och skulle hafva åstundat att Kongl. Maj:t nu på en gång förelagt Riksdagen att bestämma jemväl rigtningen af norra stambanan, ty man hade då icke, såsom nu, behöft sväfva i mörker och osäkerhet om denna, den norrländska hufvudbanans framtida öde.

Vidare talade han om en ingeniör, hvars tillförlitlighet han icke ville erkänna. Jag har ingen särskild bekantskap med den ingeniören, men hvad vi erfarit är, att hans åtgärder framkallat ett medgifvande af en jernvägsbygnadsstyrelsens ingeniör, att denne senare missmätt sig och ej valt den bästa väg att framkomma, och att således bristfälliga uppgifter, legat till grund för byggnadsstyrelsens uppgifter till Kongl. Maj:t, hvilket är att beklaga. Herr Bennich yttrade sig också i allmänhet hafva föga förtroende till jernvägsundersökningar, som föranstaltas och bekostas af enskilde personer, men jag tager mig friheten påminna derom, att enskilde *måste* föranstalta undersökningar, när det icke är möjligt att få dem tillfredsställande verkställda genom jernvägsbygnadsstyrelsens ingeniörer. Banor, som anläggas på grund af enskilda undersökningar och på enskild bekostnad, behöfva icke derför anses sämre eller oändamålsenliga, utan kunna vara väl anlagda och lika allmännyttiga, hvarpå tillräckligt många bevis i vårt land finnas, för att man icke har anledning att visa hån och förakt mot dylika enskilda vare sig undersökningar eller anläggningar. Herr Bennich påminte också derom, att det icke fins någon väg mellan Torpshammar och Håssjö. Det gör väl också föga till saken, och jag frågar hvilken väg finnes mellan Välje och Ånge? Jag åtminstone känner icke till någon väg derstädes vidare än ett stycke upp, nemligen till Ramsjö, och då det icke fins väg på ena sträckan, bör man väl icke göra anspråk på sådan å den andra. Det vore visserligen beqvämt för ingeniörerne att vid sina undersökningar färdas fram i vagn, men på sådana anspråk tror jag icke man får göra afseende. Man bör bryta bygd och bana väg, der sådan icke finnes; man bör icke sky mödan, då man dermed kan gagna, och icke neka att förse en landsdel

med kommunikationer, derföre att väg der förut icke fins. Herr Bennich frågade: huru skall denna jernväg kunna vara till gagn för det allmänna? Dertill vill jag svara, att en jernväg blir till gagn för det allmänna *mera*, om den tillgodoser *två* orter än blott *en*. En kommunikation med Vesterhafvet blir gagneligare, om den berör *två* ställen af Bottniska viken, mot om den berör blott *en* punkt deraf. Herr Bennich beklagade sig också öfver anonyma skrifter och uppgifter, men jag frågar, hvarifrån hafva dessa skrifter och uppgifter egentligen kommit? Han talade om skogs- och timmertillgången, men jag har redan förklarat hvarföre detta icke bort i ringaste mån tagas med i beräkningen, ty uppgifterna i detta hänseende äro icke tillförlitliga. Han sade äfven och lade derpå mycken tonvigt: huru kan man »våga» ett sådant påstående, att Håssjölinien betingas af allmänt intresse? Jo, jag *vågar* påstå, att så är förhållandet, och att den ur synpunkten af *allmänt intresse* har företräde framför det vestra alternativet. Detta vågar jag, som sagdt är, påstå, och jag tror, att man är här vid riksdagen för att säga sin mening och icke för att ledas och påverkas af auktoritetstro, utan för att sjelf efter bästa förmåga pröfva alla förslag, äfven dem, som komma från högsta ort. Herr Bennich nämde också, då han i föraktlig ton talade om Sollefteå och Ångermanelfven, något om att blott Sundsvall skulle vara värdt att vara stapelort för Jemtland. Jag undrar dock hvad skäl man har till en sådan missaktning af de förstnämnda platserna. Vid Ångermanelfven finnas så utmärkta belägenheter, att dylika icke äro till finnandes på något annat ställe utefter norra Sveriges kust, och jag tror derför icke, att man har skäl att missakta en sådan plats som Ångermanelfven. Ingen har dessutom talat om att hindra kommunikationen emellan Jemtland och Sundsvall; det är blott fråga om huruvida man vill tillåta att det blir en förbindelse äfven vid Ångermanelfven med Vesterhafvet eller om man skall söka tvinga all rörelse öfver öfre Norrland att gå i krok ned till Sundsvall, ett tvång som aldrig lyckas.

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

Herr Wallenius talade om "hjertat" i Norrland och menade, att detta vore Östersund eller Jemtland, jag vet icke så noga hvilket han egentligen menade, men att det icke förhåller sig alldeles så med denna egenskap af hjerta, skulle jag kunna bevisa genom uppgifter, som återfinnas i våra statistiska redogörelser. Jag vill emellertid icke besvära Kammaren med dessa siffror, utan vill endast påminna derom, att, för att göra anspråk på att anses såsom hjertat i ett land, det fordras att hafva öfvervägande folkmängd och öfvervägande industri, och framför allt ett godt och mildt klimat, men intetdera af dessa vilkor har Jemtland. Jemtland må hafva en stor framtid för sig i fråga om boskapsskötseln; det har mycket god och odlingsbar jord, men icke får man derför säga, att denna provins är hjertat i Norrland. Dess ringa folkmängd, frånvaro af industri samt dess

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

hårda klimat göra, att det icke är eller kan blifva den bättre delen af Norrland, utan detta är och lär, så länge våra klimatiska förhållanden ega bestånd, i stället *kustlandet* förblifva. Man kan vid riksdagen påstå hvilka märkliga saker som helst, men ett lands natur och klimat förändras deraf icke! Jag ber att få afsluta mitt anförande med att, såsom en föregående talare sagt, sammanföra mitt yttrande deri, att en gemensam uppåtgående bana till Håssjö med framtidsutsigt att dragas öster ut till Ångermanelfven kan tillfredsställande uppfylla hela Norrlands behof för det närvarande, och att man, genom antagande af detta sätt att gå till väga, kan få ett uppskof, så att man ser till, att man icke inlåter sig i vidlyftigare jernvägsbyggnader än staten bör bekosta. Genom antagande af detta sätt är man också tillförsäkrad om bättre inkomster å denna ena bana, än hvad förhållandet skulle blifva, om inkomsten af trafiken i norr och söder fördelas på två banor. En sådan stambana möjliggör, efter mitt begrepp, lättare bibanor än det vestra alternativet. Ty ju mera aflägse stambanan är belägen, dess svårare är det för de särskilda orterna att bygga bibanor till densamma. Det är slutligen i de större floddalarne som dessa banor böra anläggas, och bland dessa floddalar intager Ångermanelfvens det förnämsta rummet. Ångermanelfven har i Norrland samma eller en ännu större betydelse, än sydligare Dalelfven; och hon utgör en så betecknande gräns, att här — men alls icke vid Ljungan — skulle man kunna "pausera" med stambanebyggandet i Norrland, till dess man fått se något af frukterna af detsamma.

På dessa skäl anhåller jag om bifall till Stats-Utskottets förslag.

Friherre Adelsvärd: Då man vet huru mycket, som talats i denna fråga, och huru många broschyrer och tidningsartiklar, som kommit oss till handa, skulle man lätt kunna komma på den tro, att frågan är särdeles invecklad och svår att afgöra. För min del anser jag den dock vara ganska lätt.

En uppåtgående bana är beslutad, en tvärbana lika så, men rigtningen af bådadera är obestämd. Det synes mig då vara enklast och rigtigast att bestämma riktningen i den mån det för hvar och en af dem är lämpligast. Jag förstår nemligen icke, hvarföre de skola sammanlänkas, hvarigenom ovilkorligen den ena af dem kommer att lida, kanske båda. Jag skulle för min del helst se, att dessa båda banor icke finge något annat med hvarandra gemensamt än skärningspunkten och som detta möjliggöres genom att antaga Kongl. Maj:ts förslag, kommer jag att rösta för detsamma. Hvad särskildt angår frågan huruvida den af Kongl. Maj:t föreslagna rigtning för tvärbanan är den rätta, kan jag derom icke yttra mig, men jag måste tro att så är förhållandet. Jag måste nemligen i alla händelser mera tro på den utredning, frågan fått hos Kongl. Maj:t på grund af Jernvägsbyggnadssty-

relsens utlåtande och dess fleråriga undersökningar, än på den utredning densamma kunnat få på föranstaltande af enskilde motionärer. Ytterligare stärkes jag i denna tro af den reservation, som Herr Nordenfelt afgifvit och som finnes vidfogad Stats-Utskottets betänkande. Denna reservation finner jag särdeles klar och öfvertygande, och på grund af en mångårig kännedom om Herr Nordenfelts såväl sakkunskap som stora oförskräckta upprigtighet att säga sin tanke, är jag öfvertygad om, att, derest han hyst den ringaste tvekan om rätta rigtningen, han skulle gifvit detta till känna. Nu hyser han icke någon sådan tvekan, och derföre samt på de skäl jag för öfrigt anfört finnes icke heller för mig någon anledning att göra det, utan tillåter jag mig att yrka bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

Herr Wallenberg: Jag skall icke sysselsätta mig med några siffror rörande flottningsväsendet i Norrland, ty af sådant tror jag herrarne fått tillräckligt, utan ber att få fästa uppmärksamheten på en fråga, som med den nu förevarande har ett så nära sammanhang, att det är icke allenast en rättighet, utan äfven en skyldighet att tänka på densamma, nemligen frågan om, huruvida man icke bör tänka sig åtminstone en hvila i byggandet af jernvägar för statens räkning. Vi böra afsluta detta stora arbete, innan vi af nödvändighetens kraf tvingas dertill. Om vi kasta en blick på de siffror, som finnas för alla tillgängliga, så finna vi, att 140 mil af statens jernvägar äro färdigbyggda. Om vi dertill lägga fyra mil, som snart äro färdiga, mellan Sköfde och Karlsborg, samt sträckan från Storvik till riksgränsen, utgörande 48 mil och något deröfver, uppgår detta sammanlagdt till 193 svenska mil jernväg. Det är väl ett ganska vackert jernvägsbyggande och som man nästan borde känna sig stolt öfver, äfven om man icke anser sig kunna eller böra drifva saken till den största ytterlighet. Dessa 193 mil jernväg komma att kosta 166 millioner kronor och, om jag antager, att dessa 166 millioner komma att till annuiteten erfordra såsom bidrag af statsmedel tre procent, så gör det en siffra, som faller mycket nära fem millioner kronor om året under loppet af ett betydligt antal år; derom behöfver ingen tvekan råda. Det är en omständighet, som gör till en bjudande och befallande nödvändighet för mig att ansluta mig till regeringens förslag, emedan jernvägsbyggandet i Norrland bör stanna dervid och det icke är värdt att bygga krokvägar blott för möjligheten att framdeles få jernvägen längre. Kommer ett fortsatt jernvägsbyggande i Norrland *framdeles* i fråga, tror jag det vara möjligt att då tillfredsställa de intressen, som nu möjligen blifvit något åsidosatta för det helas skull. Men det vore en misshushållning att göra en väg och i synnerhet en sammanbindningsbana längre än den behöfver vara, endast derföre att möjligen, då i en aflägsen framtid det blir bygdt till det öfre Norrland, man skall dit få en eller annan mil kortare.

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

Det har blifvit sagdt och med sanning att, när vi nu göra en ansträngning att få en tvärbana härifrån till Trondhjem i Norge, böra vi väl icke göra det så att vi, ekonomiskt och i handelsväg taladt, derigenom från riket utsöndra Jemtland. Det är väl icke klokt gjordt, och jag är säker att, med all aktning för kärleken till brödrariket, som jag sätter ganska högt, norrmännen icke skulle förfara mot Norges intressen. Emellan Stockholm och riksgränsen är efter en tabell, som blifvit framlagd af jernvägsbyggnadsstyrelsen och som är mycket upplysande, 69 mil, om Kongl. Maj:ts proposition godkännes, och 76 mil, derest den andra vägen accepteras.

Är då icke den väglängd, som Kongl. Maj:t föreslagit, tillräckligt lång för att man icke skall sträfva efter att ytterligare onödigt förlänga den. Ur synpunkten af nödvändigheten att tänka sig ett afslutande af statens jernvägsbyggande, och att detta sker förrän det stannar af sig sjelft, samt ur synpunkten, att de norra provinsernas och den orts, som jag representerar, intressen bäst sammanfalla och tillgodoses genom det af Kongl. Maj:t framlagda förslag, anhåller jag att få förena mig med dem, som yrkat bifall dertill.

Herr Nordenfelt, Leonard Magnus. Då jag redan förut i en längre reservation vid förra riksdagen och nu vid denna yttrat åtskilligt i denna fråga, skulle jag kunnat vara kort, om icke sedermera så mycket annat blifvit sagdt, som förtjenar svar. Jag befarar derföre, att jag blir något längre än jag brukar, och ber herrarne hafva tålamod dermed. En talare påstod, att föregående Riksdag bundit sig vid den östra rigtningen. För min del får jag säga: att jag icke kan erkänna något sådant band. Skulle något band finnas, vore det snarare för den vestra linien.

En mängd motiv, som stå i Riksdagens skrifvelse, betyda verkligen icke detsamma som beslut, och dessa motiv tala i de flesta fall lika väl för den ena rigtningen som för den andra. Han talade om, att man genom Kongl. Maj:ts förslag skulle få en mycket större väglängd till det egentliga Norrland; han synes icke vilja erkänna för Norrland något annat, än landet norr om Ångermanelfven. Men denna förlängning af vägen belöper sig dock endast till tre mil, hvilka man, efter den undersökning Kongl. Maj:t anbefalt, kan antaga blifva reducerade till två mil, kanske 1½. Han sade, att personer i orten förklarat det omöjligt att gå fram i den rigtning, som jernvägsbyggnadsstyrelsen angifvit; men för besigtning utsände ingeniörer hafva deremot sagt, att det är möjligt. Jag har icke varit på platsen, men jag har några allmänna begrepp om hvad som fordras för att komma fram med en jernväg. Utgångspunkten är lagd högt, hvilket gör det lätt att komma upp på platån. Sedermera har man vattendrag att följa, och fördenskull synas några särdeles svårigheter icke förefinnas i denna rigtning. Kan man dertill komma

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

någorlunda direkt från Ångermanelfven till Gimån söder om Håssjö, så blir verkligen icke den norra stambanan till det norra Norrland i framtiden mycket längre, än den nu föreslagna öfver Håssjö, hvarföre jag icke inser, att man från synpunkten om väglängden till det norra Norrland har mycket att tvista om.

Det är verkligen terrängförhållanden, som betinga den vestra rigtningen. Den stora höjd, som ligger mellan Wälje och Torpshammar, kommer alltid att blifva besvärlig, ty det blir alltid 500 fot mera att sänka och lyfta tågen, och det är icke någon småsak att lyfta ett tåg med dess tunga vagnar och lokomotiv 500 fot i höjden: det kostar bränsle och slitning, d. v. s. pengar. Samme talare påstod, att de af Ingeniören Sjögren företagna undersökningar visade endast omöjligheter. Det visa de visst icke, de visa möjligheten af att gå öfver Indalselfven på flera ställen, men svårigheten att komma ned från denna landshöjd söder om Ljungan har visat sig fortfarande qvarstå. Det har också påståtts, att det utan svårighet skulle låta sig göra att väsentligen förbättra linien öfver Ljungan, men man måste dock erkänna, att en sådan förändring i sträckningen skulle medföra en tillökning i kostnad af 3,362,000 kronor och i väglängd af en mil. Vill man anse dessa omständigheter vara af ringa betydelse, må man göra det, men det kan jag åtminstone icke. Man talar om att den östra linien skulle underlätta byggandet af bibanor åt öster. Men hvart skola dessa bibanor gå? Det kan icke komma i fråga någon bibana — annat än från Hudiksvall, och på denna bana inverkar hvarken den ena eller andra rigtningen — förr än man kommer upp till Sollefteå, ty man kan icke tänka på att försöka en bibana söder om Håssjö öfver berg och dal till Hernösand, mycket längre och dyrare än från Sollefteå. Jag finner således icke, att Utskottet haft det minsta skäl för sitt påstående, att östra linien skulle underlätta bibanors byggande. Det blir först när man kommer till Sollefteå eller till Nyland, som en bibana kan komma att uppstå. Jag vill hålla mig litet vid detta Nyland. Bygger man jernväg till Håssjö, så börjar det genast att skrikas af norrländingarne: huru skola vi komma till Nyland? Så att de som rösta för Håssjölinien för att slippa ifrån vidare strider, de misstaga sig betydligt. Denna bana från Håssjö till Nyland är just icke heller någon småsak, ty det är nära elfva mil emellan Håssjö och Nyland.

Man säger att Stockholm har icke något att göra med Jemtland och Trondhjem. Men det är icke fråga blott om Stockholm, utan om hela landets söder om Hybo räämnen och fabriksalster, som skola gå till Jemtland och Norges vestkust. Det är ett ofantligt mycket större intresse, för hvars skull man kan förkorta vägen med sju mil. Så fröjdar man sig åt att, om man går till Håssjö, så får man två utvägar till hafvet. Jag kan icke se att det blir någon skilnad i detta afseende, ty går man

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

senare från Gällösund eller någon annan punkt på vestra linien till Nyland, så får man också en utväg der till hafvet.

Man påstår, att Sundsvall icke är *för* den vestra linien, men efter de uppgifter, jag erhållit, är Sundsvall numera för densamma. Jag tror för min del, att hvar och en, som bor i dessa trakter eller norr derom, ser dessa intressen, som de förklara för allmänna, något litet ur det enskilda intressets synpunkt. Åtminstone har jag den erfarenheten sedan gammalt, och jag har icke funnit den jäfvad i detta fall. Jag har begått ett fel i min reservation, säger man, då jag sagt att mer än hälften af Norrlands befolkning, nemligen den som bor söder om Ångermanelfven, är för den vestra linien. Jag medgifver, att det finnes några personer, som bo söder om Ångermanelfven och som äro för den östra linien. Dessa hafva visserligen mycket starka röster, men de äro få till antalet. Södra Helsingland och Gestrikland känner jag väl till och vet att de äro för den vestra linien. Departementschefen har också visat med exakta uppgifter från de olika provinserna, att så är förhållandet. För öfrigt har af en ärad talare tillräknats mig en mängd fel, och han uttalade den förhoppning, att jag skulle öfvergå på hans sida. Felen har han icke bevisat och för sin förhoppning har han icke gifvit något skäl. Deremot har han en stark tro, men jag befarar att här är det sakförhållanden mera än tron, som tala. Om man skulle bygga en bana till Håssjö och vidare till Nyland, så är det visserligen en tvärbana, men likväl icke till Sundsvall; och tvärbanan till Sundsvall var likväl den urspsungligen föreslagna. Innan Riksdagen beslöt att bygga stambanan längre än till Storvik, fans detta förslag. Sedan beslöt Riksdagen att gå upp från Storvik med stambanan till tvärbanan, och ingen menniska tänkte då på att gå längre än till tvärbanan från Sundsvall. Kommer det nu i fråga att göra en paus, så är det väl bäst att göra den, innan man gifvit ut allt för mycket penningar, och att först se resultaten af hvad man fått färdigt. Det betyder föga om delningspunkten ligger mer eller mindre i norr, om banan blott blifver mycket trafikerad. Det har blifvit bestridt, att den vestra linien kommer att gifva mera trafik än den östra. Jag, som icke har något intresse i saken och som försökt att se den så opartiskt som möjligt, har ingått i en noggrann granskning af saken och kommit till den bestämda öfvertygelsen, att den vestra linien har ojemförligt mycket större fördelar för trafiken. Den ena betalar sig och den andra gifver förlust, det är skilnaden. Jag skulle kunna plåga herrarne med en mängd skäl för den åsigten, men jag vill taga upp några af de yttranden, som blifvit fälda för den motsatta åsigten.

Den talare, mot hvilken jag hittills vändt mig, har sagt att man skall icke tro på enskilda uppgifter; men när de äro bestyrkta utaf personer, som särskildt sysselsatt sig med flottnin-

gen och hvilkas underskrifter jag sett på originalpapperen uppgjorda för bolagens egen räkning, så måtte det väl icke vara några falsarier, utan de måtte väl vara pålitliga, helst då de äro officielt bekräftade. Han säger sig hafva rest mycket i Norrland; men han har säkerligen icke rest der det icke finnes landsvägar och det är, bland annat, mellan Välje och Torpshammar och flera andra sträckor på Håssjölinien. Samme talare har påstått, att det är många korta lutningar och många svårigheter på den vestra linien. Nu säger mig en långvarig erfarenhet, att dessa korta lutningar lätt kunna förbättras. Jag har stakat jernvägar i landet på många håll och funnit att lutningar på 100 och 200 fots höjd kan man i allmänhet förbättra, men när det blir fråga om att sänka banan 1,200 fot på en gång, såsom vid Ljungan, då ställer sig saken helt annorlunda. Dervid lag hjelper icke godt öga och träget arbete, och man kan icke heller prata bort en sådan höjdskilnad. Samme talare påstod att östra linien blir billigare att trafikera. Byggnadsstyrelsen och trafikstyrelsen säga annorlunda och äfven jag finner att de hafva rätt. Denna tillställning med reservmaskiner kostar mycket penningar och det mekaniska arbetet qvarstår. Han har vidare yttrat, att rättvisan mot de enskilda undersökningarne fordrade att säga, att de kostnadsförslag vi gjort upp icke äro fotade på samma grund som undersökningsförrättarens. Det är sant, att hans förslag icke är fotadt på samma grund som bygnadsstyrelsens, men för att göra en jemförelse är det ju nödvändigt att kostnadsförslagen skola vara uppgjorda på samma grund. Att vi icke användt träbroar är sant, men när en bro är 60 fot hög och 500 fot lång är icke en träbro längre lämplig.

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

Det tycks, som om man fått en fix idé, att man skall komma till Håssjö. Men Håssjö är icke någon märkvärdig punkt. Det är till Ångermanelfven man bör komma, och kan gerna förbigå Håssjö. Jag kan icke anse att det vore klokt handladt, att bestämma en banas rigtning, utan att hafva låtit göra alla de undersökningar, som kunna utvisa hvar den bäst bör förläggas. Den minskning i kostnad man skulle vinna, genom antagande af Håssjölinien, när banan en gång blefve färdig till Ångermanelfven, förloras mångfaldiga gånger under tiden genom ränteförluster, trafikförluster och den minskade nytta banan gör. Emedan vi hafva stora annuiteter att betala, böra vi också tänka på att banan må blifva till fördel för landet och komma att gifva inkomst. Den ärade talaren sökte visa att det vore omöjligt att taga timmer på jernväg på vestra linien. Derom har icke varit fråga. Ingen afser att taga timmer på jernvägen, utan meningen med dessa kalkyler är att timret skall sågas vid jernvägsstationerna, hvarigenom den fördelen vinnes att man får en betydligt bättre qvalitet. Det ser man också på andra orter, att sågar anläggas vid jernvägsstationerna och att det der sågade timret betingar högre pris än det timmer, som länge forslats i vatten. Man har

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

sagt, att vid sådan sågning affallet icke kan tillgodogöras; men till någon del kan det dock tillgodogöras, såsom till kol och spliteved, så att affallet går icke alldeles förloradt. Han yttrade äfven att östra banan berör flottlederna längre ned och att detta vore fördelaktigare. Just derföre att östra banan berör flottlederna längre ned, kommer man icke att få någon timmerforsling på denna bana, ty det är för liten vägsträcka ned till kusten för att det skulle löna sig att taga upp timret på jernvägen. Han har nu gjort en kalkyl, som afser att visa att Storsjöns virke ovilkorligen skulle gå till Trondhjem. Jag gjorde en kalkyl vid förra riksdagen och den visade alldeles motsatsen. Nu kan det förmodas att hans kalkyl är säkrare än min, men jag tror det icke. Det är 1,000 fots stigning från Storsjön till riksgränsen och derifrån är det branta lutningar till Trondhjem och talaren förutsätter att man skall kunna forsla virket der till samma pris som i södra Sverige. Jag förklarar detta omöjligt. Åt Sundsvallssidan har man lutning utföre 1,000 fot, och då det är i trafikstyrelsens intresse, kan man väl sätta taxorna så att man får trafiken att gå dit man finner det för landet fördelaktigast. Jag tror icke att vänskapen för våra norska bröder bör gå så långt, att vi betala penningar till deras kassor, utan jag tror att vi böra se oss sjelfve till godo. Jag är också öfvertygad att de skola förstå och respektera ett sådant handlingssätt.

Det har vidare talats om att dessa sjöar, som äro så nyttiga under byggnadstiden, skulle efter banans färdigbyggnad icke medföra någon nytta. Men ifrån dessa sjöar får man en billigare tillförsel till jernvägsstationerna, som äro belägna vid dem. Den största svårigheten i Norrland är att få forsling fram till jernvägsstationerna, och detta underlättas i betydlig grad af sjöarne. Talaren föreställde sig, att man skulle öppna trafik med lokomotiv på små bitar emellan sjöarne, men det behöfves alldeles icke, ty der kan man köra med hästar. Äfven förklarade han att det icke vore lojalt att öfvergifva Håssjö. Jag säger att det vore icke lojalt mot Jemtland och Norge att öfvergifva Refsundsbanan. Slutligen förklarade han att han föredrog den östra linien, för att den hade minsta kostnad och längd. Minsta längden har den, men minsta kostnaden har den icke, om man beräknar ränteförluster under tiden till dess banan blifver fortsatt, och säkert har den icke den fördelaktigaste rigtningen. Det är ondt om både folk och vägar i Håssjöliniens närhet, hvarföre det blir särdeles svårt att bygga denna led. Jag beräknar, att det skall draga ett eller två år längre, ty man får börja med att bygga hus för arbetare och vägar för transporterna och det tager tid. Svårigheter torde äfven möta för proviantering, då der icke finnes någon bofast befolkning. Så komma de stora slagorden om det system af fyra floder, som skulle sammanbindas. Men jag hemställer om icke dessa flodsystem skulle sammanbindas lika väl genom den vestra linien med dess fortsättning norrut. Hvad beträffar vattenkraften, så

finnes deraf ett sådant öfverskott i hvilken rigtning man går, så dem behöfver man icke tala om.

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

Jag vill nu gå att bemöta några yttranden af en annan talare. Han påstod att Håssjölinien borde tillfredsställa hela Norrlands intressen. Det tyckes likväl att protesterna från Gestrikland, Helsingland, Medelpad och Jemtland visa, att denna linie icke är för dem tillfredsställande. Han talade om att landet böjer åt öster ofvanom Ljungan och att stambanan derföre borde dragas åt öster, när man kommer öfver nämnda flod. Men detta må väl icke hindra tvärbanan att gå sin rigtning åt vester. Han påstod äfven att om den vestra linien komme till stånd, måste det också blifva en kustbana. Jag säger att det finnes icke någon omöjlighet för att en kustbana skall uppkomma, äfven om man skulle besluta sig för Håssjölinien, ty denna linie skulle icke heller betjena kusttrakten på något sätt; och längden är icke större än att de enskilda intressena möjligen kunna åstadkomma en sådan bana. Det är ej mer än 8 mil från Dellen till Sundsvall och 8 mil från Sundsvall till Nyland. Tager man Håssjölinien, kan det i en framtid hända, att man först får en kustbana till konkurrent och sedan Torpshammarbanan till Storsjön, och Håssjölinien kommer då att ligga midt emellan två andra banor. Detta kan kanske snart nog inträffa. Hvem trodde väl att banorna Upsala—Gefle och Stockholm—Westerås—Bergslagen skulle så fort uppkomma? Detta skedde inom ett par år, och Norrland kan väl också i framtiden erhålla en dylik utveckling. Nu vill denne talare, att man skall göra uppskof med jernvägsbyggandet, då man kommer till Sollefteå. Men dermed är man icke betjent, man bör komma till djupt vatten vid Nyland. Han sade, att det egentliga Norrland, det enda Norrland han vill erkänna, har sina handelsförbindelser med svenska hamnar, men att, om den vestra banan komme till stånd, så skulle dessa handelsförbindelser öfverflyttas till Trondhjem. Det kan icke bestridas, att, så länge det finnes öppet vatten, så är det bästa sättet för Norrland ovilkorligen att hafva sina handelsförbindelser med svenska hamnar, men när det icke är öppet vatten, så kan denna lilla skilnad af 3 mil icke betyda någonting. Jernvägsfrakten är så lång i ena så väl som i andra rigtningen, att Norrland måste taga sina varor om hösten vid öppet vatten och icke annat än i nödfall anlita jernväg. Vi hafva 78 mil från Stockholm till Trondhjem, och det blir väl 80 à 90 mil uppåt Westerbotten. Då finner man att det icke kan vara lönt att annat än undantagsvis taga sina effekter på jernväg, i synnerhet som dessa två hamnar hafva ständig beröring med utlandet.

Samme talare yttrade, att man lyckats förbättra undersökningarne åt Johannisforslinien. Jag beklagar att han icke framlagt resultaten af dessa undersökningar. Denna Johannisforslinie har i alla fall sett sina bästa dagar och den tyckes vara öfvergifven äfven af dem, som förut varit des varmaste förfäktare. Han på-

Norra Stambanans sträckning. (Forts.)

stod äfven, att det icke finnes väg på den vestra linien. Det finnes dock väg utom emellan Ramsjö och Ånge.

Här har i ett papper, som blifvit oss förelagdt, talats om allmänna synpunkter, från hvilka man borde se saken. Der återkommer detta tal om blott en norrut gående jernväg. Naturligtvis är banan en enda, tills man delar henne, men om detta sker litet förr eller senare betyder mindre, blott banan har god trafik. Nu visar all erfarenhet från Norrland, att tvärbanor äro de som gifva mesta inkomsten. Ju flera tvärbanor man kan få dess bättre betala sig jernvägarne i det hela. Lättheten att genom val af Håssjölinien komma mera åt norr, det är en lätthet, som skulle vinnas genom föregående betydliga uppoffringar; och då är det väl bättre att hafva penningarne qvar.

Slutligen har man sagt att stambanesystemet skulle vara ett afslutadt helt, om man ginge till Håssjö. Jag kan icke se att det blifver afslutadt vid Håssjö, eller vid Nyland, eller vid Umeå, eller ännu längre norrut, ty herrarne kunna vara öfvertygade att så länge det finnes en tum mark i Norrland, som icke har jernväg söderut, så skall man komma in till Riksdagen med ansökningar, att få jernväg. Jag vill icke längre upptaga Kammarens tid, utan slutar med att yrka bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Den vidare öfverläggningen i frågan uppsköts härefter till sammanträdet å eftermiddagen.

Anmäldes och bordlades från nedannämnda Utskott samt Andra Kammaren inkomna betänkanden, memorial, utlåtanden och protokollsutdrag, nemligen från

Bevillnings-Utskottet:

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

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;

Lag-Utskottet.

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

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;

Andra Kammaren:

N:o 192, med delgifvande af Kammarens beslut öfver dess

Tillfälliga Utskotts utlåtande N:o 34, i anledning af väckt förslag om aflåtande af underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t angående lagstiftning med afseende å arbetare, som i arbete utom deras hemort taga anställning;

Första Kammarens Tillfälliga Utskott:

N:o 16, angående Herr C. J. Storckenfeldts motion om inställande af nattågen å statens jernvägar under vintern;

N:o 17, i anledning af väckt förslag angående bestämd till- och afträdestid för lärare och lärarinnor vid folkskolor m. m.;

N:o 18, i anledning af Andra Kammarens beslut i fråga om ordnande af döfstumme-undervisningen i riket;

N:o 19, i anledning af väckt fråga om befrielse från utgifvande af ersättning för i Norge lemnad sjukvård åt medellös svensk undersåte.

Kammaren åtskildes kl. half 3 e. m.

In fidem
O. Brakel.