# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

## 1876. Första Kammaren. N:o 31.

### Lördagen den 29 April.

Kammaren sammanträdde kl. 7 e. m.

---

Justerades ett protokollsutdrag för sammanträdet å förmiddagen och protokollet för den 20 dennes eftermiddagen.

---

Fortsattes öfverläggningen rörande 1:sta punkten i Stats-Utskottets utlåtande N:o 62. *Norra stambanans sträckning.*

Herr Adelsköld: Jag hade visserligen icke tänkt vidare upptaga Kammarens dyrbara tid genom uppträdande uti denna fråga, men jag har blifvit uppkallad af min gamle hederlige vän på göteborgsbänken, och skall anhålla att få besvara något af hans yttranden. Det är icke första gången, som vi båda disputera i jernvägsfrågor, men vi hafva alltid skilts åt såsom goda vänner, derföre att vi respekterat hvarandras åsigter och alltid hållit oss till sak och icke till person; och hoppas jag, att vår gamla vänskap, som daterar sig ett fjerdedels sekel tillbaka i tiden, icke skall rubbas genom detta lilla gnabb i dag. På samma sätt anhåller jag, att äfven min högt ärade vän på Malmö stads bänk icke måtte på något sätt taga åt sig, i fall jag i dag under diskussionens ifver och då jag sökt, så godt jag kunnat, förfäkta den åsigt jag hyser, fält något ord, som han anser vara stötande, hvilket jag öppet får förklara icke varit afsigten, och hvilket jag hoppas att han tror, då jag säger, att jag känner få lefvande för hvilka jag hyser mera personlig högaktning än för honom.

Mine herrar! I en diskussion, sådan som denna, påminnes man lätt om den gamla sägnen om Thors bockar. De slagtades, som bekant, hvarje afton, men hvarje morgon stodo de upp igen lika pigga och lifliga, alldeles som om ingenting passerat. Så är det äfven med de skäl, som anföras i jernvägsstrider. På förmiddagen sökte jag, så godt jag kunde, förfäkta min åsigt, och trodde för min del, att jag fullständigt, med siffror som icke kunna vederläggas, mördat de skäl man anfört för den vestra leden, men af min väns på göteborgsbänken anförande har jag funnit, att de, alldeles som bockarne, åter äro lika lifslefvande,

*Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

liksom om de aldrig blifvit aflifvade. Han har nemligen repeterat, att den östra leden skulle blifva dyrare än den vestra. På förmiddagen nämnde jag, att om man utgår från samma ändpunkter, Hybo och Näskott, och vill komma till punkten Håssjö, dit Kongl. Maj:t vid föregående riksdagar ansett rigtigt att banan skulle sträckas, så visar byggnadsstyrelsens kostnadsförslag — upptagna i Stats-Utskottets betänkande — att det är *dyrare* att bygga den vestra linien emellan Hybo och Näskott öfver Ånge med sina begge bibanor från Gällö till Håssjö och från Ånge till Torpshammar, ty detta skulle, enligt byggnadsstyrelsens förslag, kosta 1,345,000 kronor *mera* än om man bygger den östra linien och förbinder samma punkter, som man med den vestra linien skulle förbinda. Byggnadsstyrelsens förslag visa äfven, att vestra systemet skulle i sin helhet fordra $2^3/_{10}$ mil längre banbyggnad än det östra; och att det vestra med sina tvenne bibanor skulle, utan afseende på andra förhållanden, blifva besvärligare och dyrare att trafikera än det östra, som icke finge någon sidolinea, kan visserligen helt positivt bestridas, men är emellertid för hvar och en, som haft med jernvägstrafik att göra, fullkomligt säkert och begripligt. Han nämnde också, att de uppgifter, han hade för vestra alternativet, skulle vara fullt trovärdiga, då de blifvit lemnade af trovärdiga personer. Jag vill visserligen icke neka, att dessa uppgifter kunna förefalla trovärdiga för den, som icke närmare känner förhållandena, men jag hyser icke mycket förtroende till dem, dels af gammal erfarenhet från föregående jernvägsstrider, men hufvudsakligen derföre att jag noga granskat desamma på förmiddagen i denna Kammare och bevisat att de äro högst origtiga och vilseledande. Jag vill icke heller förneka de anförda jägmästarnes uppgifter, att efter vestra linien skulle finnas så och så många millioner blockar och efter den östra linien några millioner mindre. Jag är nemligen icke så lokaliserad, att jag kunnat kontrollera uppgiften medelst egen uträkning, men jag tror icke heller, att de nämnda jägmästarne sjelfva på platsen räknat antalet träd, men derom är icke fråga, utan frågan är den, huruvida dessa blockar komma att fraktas på jernväg eller icke. I detta afseende har jag på förmiddagen visat, att med det väl ordnade flottningssystem som finnes från vattendragen utmed östra leden till kusten och sågverken, dessa blockar *icke* komma att forslas på jernväg, utan naturligtvis på den billigaste vägen, som är flottlederna, allra helst som de, för att kunna komma till jernvägen, måste föras ett stycke på samma flottleder. Då det således hvarken är trävaru- eller godstrafiken, som kan anses blifva öfverväldigande å Refsundslinien, som min ärade vän så bestämdt påstått, måste det väl således vara persontrafiken, som skall göra slag i saken. I detta afseende har jag här ett yttrande af Chefen för Kongl. byggnadsstyrelsen — hvarom jag på förmiddagen yttrade mig — som afgafs till Kongl. Maj:t före 1875 års riksdag, på hvilket yttrande Kongl. Maj:t grundat sin åsigt om Refsundsliniens öfvervägande förträfflighet ur trafikens synpunkt m. m. Han uppräknar deruti de socknar och gårdar, som ligga efter vestra eller den så kallade Refsundslinien, utmed hvilken inbyggarnes antal skulle utgöra 21,360 personer, hvaremot efter Håssjölinien detta antal skulle belöpa sig till 21,050 personer. Således skulle på Refsundslinien finnas 311 personer mer än på Håssjölinien, och jag hemställer till eder, mine herrar, huruvida

dessa 311 personer, om de än blefve så gamla som Methusalem och reste hela sitt lif igenom fram och tillbaka, skulle kunna åstadkomma en sådan inkomst för jernvägen, att det kan vara skäl att af den anledningen draga norra stambanan i en betydlig krok till förmån för tvärbanan. *Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

Min ärade vän yttrade också, i sammanhang med sin "*öfvertygelse*", att den vestra linien skulle få större trafik, och att det stora sjösystemet utefter denna linie skulle i hög grad dertill bidraga — om medelst fiskfångst eller på annat sätt nämnde han ej. Jag har emellertid här för motsatt åsigt en annan auktoritet, hvilken jag tror, att herrarne skola finna vara icke mindre trovärdig. Det är nemligen den jernvägskomité, hvilken, bestående af sådana män som Öfverstarne Ericson och Beijer samt Generaldirektören Troilius, år 1859 afgaf sitt betänkande, hvari, med afseende å frågan om jernvägars sträckning i allmänhet, å sidan 33 yttras följande: "en jernväg bredvid och i samma rigtning som en segelled, saknar utsigt att erhålla så stor trafik, att inkomsterna betäcka underhålls- och driftkostnad, än mindre att kunna förränta och amortera byggnadskapitalet, emedan ångbåtarne på våra stora sjöar nära nog täfla i hastighet med transporten på jernväg utomkring dess stränder och såväl de som segelfartygen föra varor för flerfaldigt billigare pris. Detta gäller fram för allt om Sveriges tunga och föga värderika exportvaror, som bestå af spanmål, metaller och trävaror, och detta så mycket mer, som icke hastigheten, utan lägsta priset är hufvudsak vid transporten af sådana ämnen. Om en jernväg i Sverige derföre skall erhålla en lönande rörelse, så måste den, så vidt möjligt är, undvika täflan med de segelbara vattnen" etc.

Hvad säges om detta! Bestyrker ej detta yttrande af en komité, för hvilken man måste hysa förtroende, fullkomligt de åsigter jag uttalat om det vestra alternativet. Således, i stället för att hafva blifvit öfvertygad om att vattendragen utmed vestra leden skulle medverka till att öka jernvägstrafiken, är jag tvärtom af den åsigt, att de blifva särdeles förträffliga kläckningsanstalter för dessa stora "jernvägskräftor som tära på trafikinkomsterna", hvarom ordas i ett utskottsbetänkande från Andra Kammaren.

Det nämndes också, att somliga hade en fix idé att komma till Håssjö, men jag tror att denna idé ej är så rasande, då f. d. Chefen för Kongl. Civildepartementet förklarat sig hylla den samma. Äfven nämndes, att Håssjölinien skulle blifva dyrare att utföra än som beräknats. Är detta förhållandet, så skulle de af Kongl. byggnadsstyrelsen upprättade kostnadsförslagen för denna linie vara origtiga, och något sådant vill jag ej tro. Det är visserligen sant, att då en jernväg går öfver en obanad mark i stället för att följa en landsväg eller en kommunikationsled, anläggningen måste blifva svårare, men jag kan ej tro annat än att Kongl. byggnadsstyrelsen tagit detta i betraktande, ty annars vore förslaget vilseledande, och att den icke blir särdeles svår, kan jag intyga dermed, att Gefle—Dala-banan, som jag byggde åren 1855—1858, under många mil gick genom långa sträckor af vildmark, det det icke fans en enda gångstig. Detta oaktadt lyckades det att utföra denna jernvägsanläggning utan att den, som jag tror, blef afsevärdt dyrare än den blifvit under enahanda lokalförhållanden i en be-

*Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

byggd trakt, och oaktadt jernvägsbyggnadskonsten och dess hjelpmedel, då i jernvägarnes barndom, icke på långt när voro så utvecklade som nu. Det gick nemligen så till, att under första sommaren, då arbetet pågick på andra delar af banan, man ordnade för detsamma på skogarne på det sättet, att banvaktstugorna uppfördes, hvarest befälet sedermera inqvarterades, och att man inrättade en kommunikationsled på sjöarne och efter vintervägar, samt byggde jordkojor åt arbetarne. Arbetet, på detta sätt ordnadt, är ej på långt när så svårt som man föreställt sig.

Jag beklagar mycket, att jag icke har nöjet se den ärade talare på stockholmsbänken, som yttrade sig på förmiddagen, ty jag skattar mig lycklig att i många hänseenden vara af samma praktiska sinnelag som han, specielt i denna fråga hvad beträffar byggandet af den linie, som med minsta kostnad förenar de flesta och största intressen, emedan man, i anseende till de långa distanserna i Norrland, måste, på det ej allt för stora penningebelopp må erfordras, sammanföra jernvägarne i den för *allmänna trafiken* fördelaktigaste rigtning.

Väljer man sålunda Håssjölinien, hvilken jag för min del, och många andra klokare karlar med mig, ur denna och andra synpunkter anser bättre än Refsundslinien, så besparas, på samma gång man förenar samma punkter, men flera intressen, 1,345,000 kronor, hvilket jag tycker vara en ej så obetydlig summa, om den väl användes, och med hvilken man kan utsträcka banan ytterligare cirka 3 mil, eller till Graninge bruk, omkring $3^1/_2$ mil från Ångermanelfven, hvilken jag tills vidare anser böra blifva ändpunkten för norra stambanan. Från Graninge bruk till Bollstafjärden i Ångermanelfven, der de största fartyg kunna lasta, är plan uppgjord till en enskild jernväg, och medelst denna skulle Håssölinien bilda den kortaste tvärbana eller transitolinea emellan Trondhjem och Östersjön. Det billigaste sättet att slippa från jernvägarne i Norrland är således att anlägga Håssjölinien. Vid sista riksdagen anförde också den värde ledamoten, att representationen borde fästa mycket afseende på norrländingarnes åsigter i frågan, och att denna derföre borde uppskjutas för att söka åstadkomma en sådan sammanjemkning. Detta har likväl, oaktadt medgifvanden från östra partiets sida, visat sig vara omöjligt, enär Östersunds- och Sundsvalls-intressena oböjligt hålla på sin så kallade tvärbana; men fäster han sig vid åsigterna hos flertalet af Norrlands representanter, skall han finna, att af dem, som äro från Medelpad, Ångermanland, Vesterbotten och Norrbotten, 23 äro för den östra, men endast 5 för den vestra linien, hvilket han säkert skulle funnit talande för den linie, som de fleste och mest ointresserade af Norrlands representanter anse fördelaktigast för landet.

Jag vågar således tro att, om den ärade ledamoten på stockholmsbänken varit närvarande och erhållit dessa upplysningar, så hade han förenat sin mäktiga stämma med mina uttalanden och kommit att rösta för Håssjölinien.

Friherre af Ugglas: Kammarens tålamod kan nära nog vara uttömdt af den långa diskussionen i denna fråga, och jag skulle derföre kunnat inskränka mig till att förklara, det jag, efter det i allo uttömmande och upplysande yttrande, som af Chefen för Civildeparte-

mentet på förmiddagen blifvit afgifvet, obetingadt biträder Kongl. Maj:ts proposition, men då jag nu fått ordet, anhåller jag att få upptaga ett par invändningar, som under förmiddagen blifvit framkastade.

*Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

Den siste talaren, som nyss hade ordet, yttrade, att ett bifall till Kongl. Maj:ts proposition skulle nödvändigt medföra anläggandet af en jernväg emellan Välje och Ånge, och deri har han, efter min åsigt, fullkomligt rätt. Men då han tillika yttrade, att ett bifall till en sådan jernvägsanläggning vore nära nog inkonstitutionelt samt derjemte obilligt illojalt, måste jag deremot opponera mig, i synnerhet som jag icke vill anses i det afseendet handla hvarken i den ena eller andra rigtningen. Då han icke anfört några skäl, hvarför denna jernvägsanläggning skulle kunna blifva benämnd inkonstitutionel, har jag svårt att besvara detta. Jag förmodar dock, att han dermed afser, att då Kongl. Maj:t vid 1873 års riksdag hade föreslagit, att en uppåtgående bana skulle dragas från Storvik öfver Hybo till Torpshammar eller någon annan punkt öster om sistnämnda ställe, det skulle vara inkonstitutionelt att nu låta skärningspunkten komma att ligga vester om Torpshammar. Jag får dock erinra, att vid 1873 års riksdag godkände icke Riksdagen detta Kongl. Maj:ts förslag, utan förklarade alldeles bestämdt, att den ansåg det böra bero på en ytterligare undersökning, huruvida denna uppåtgående bana skulle träffa tvärbanan vid Torpshammar eller på någon punkt emellan Sundsvall och riksgränsen. Riksdagen hade således der vid lag icke godkänt Kongl. Maj:ts förslag, och att Kongl. Maj:t sedermera, efter noggranna undersökningar, kan ifrågasätta, att denna skärningspunkt skall träffa vester om Torpshammar, kan jag icke finna förtjena benämningen af att vara inkonstitutionelt. Vidare yttrade den ärade talaren, att det skulle vara obilligt och illojalt. Han gaf icke heller i det afseendet några skäl för denna sin åsigt, men jag förmodar, att skälet dertill skulle vara det, att sedan Ångermanland, Vesterbotten och Norrbotten fått en förhoppning att på en ostlig bana komma till sina bygder, det vore orätt att tvinga dem att fara på den af Kongl. Maj:t föreslagna vestra banan. Men om man då besinnar, att, derest den tanke, som ligger i Kongl. Maj:ts proposition, eller att fortsätta denna bana från Ånge till Håssjö och Ångermanelfven, blir förverkligad, dessa bygders invånare icke få längre att komma till södra Sverige om de färdas denna väg, än om de skulle färdas på den östra banan, så kan deri icke ligga något obilligt. Skulle detta åter vara illojalt, frågar jag den ärade talaren, huru han skulle vilja benämna ett bifall till Håssjölinien i förhållande till Jemtland och Sundvall, hvilka ensamt af de norrländska kommunerna gjort ofantligt stora uppoffringar i detta afseende. Jemtlands landsting har nemligen till Kongl. Maj:ts disposition lemnat ett belopp af 900,000 kronor och Sundsvall har till största delen byggt Sundsvall—Topshammar-banan i den fasta öfvertygelse och temligen grundade förhoppning att erhålla en jernväg till Throndhjem. Jag hemställer till den ärade talaren sjelf, om det icke i stället vore anledning att kalla ett sådant Riksdagens beslut illojalt, hvarigenom man tvingade dessa kommuner, hvilka utan alla vilkor lemnat dessa bidrag till en jernväg, att nöja sig med den östra eller så kallade Håssjölinien. Jag tycker för min del, att min rättskänsla i viss mån skulle stötas deraf, om jag skulle kasta öfver bord och

*Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

icke fästa afseende vid de erbjudanden, som denna provins och denna stad gjort.

En annan ärad talare från Norrland yttrade, att man borde antaga Håssjölinien, emedan den tillfredsstälde begge intressena. Ja, vore det förhållandet, och om den tillika tillgodosåg det allmännas intresse, skulle vi icke stå här och tvista, men det är just den frågan, som icke är bevisad, och jag tror, att den ärade representanten ännu är svaret skyldig, sedan Chefen för Civildepartementet så klart och tydligt på förmiddagen bevisat den vestliga liniens företräde framför den östra linien. Samme talare sade också, att han icke skulle hafva något emot att bifalla den vestliga linien, så vida han hade förhoppning, att den af Kongl. Maj:t antydda norra banan skulle komma att sträckas från Ange och norr ut, men att han icke vågade fästa sig vid en sådan förhoppning, då han hört enskilda personer säga, att man skulle sluta med jernvägen, om detta beslöts, och icke gå längre. För min del tillåter jag mig hemställa, om icke det ligger en temligen grundad anledning att hoppas, att detta förslag om jernvägens fortsättande norr ut har en framtid för sig, då Chefen för Civildepartementet har till Kongl. Maj:t framstält den åsigt, att man borde helt och hållet öfvergifva ett förmedlingsförslag och söka åstadkomma *dels* en vestlig och *dels* en nordlig linie, och Kongl. Maj:t på grund af detta yttrande, anbefalt, att undersökningar skola i sådant afseende företagas. Jag hyser, för min del, den öfvertygelsen, att den tidpunkt icke kan vara aflägsen, då vi komma att få höra talas om jernväg från Ange och vidare i sträckning till Ångermanelfven; och jag får förklara, att jag med största nöje skall lemna min röst till en sådan sträckning. Endast derigenom tror jag, att man kan tillgodose Norrlands intresse. Genom att sammanhålla tvärbanan och stambanan och söka åstadkomma ett bemedlingsförslag, lyckas man aldrig att tillfredsställa något intresse; och våra föregående jernvägsstrider visa så nogsamt, huru vi fått många anledningar att ångra beslut i det afseendet. Jag vill erinra om det beslut, som fattades, när stambanans sträckning emellan Upsala och Storvik bestämdes, hvilket hade till följd, att två konkurrerande banor kommit till stånd, och efter all anledning kommer stambanan att derpå blifva lidande. Jag tror, att man måste öfvergifva dessa bemedlingsförslag, och anser det vara en stor förtjenst i Kongl. Maj:ts proposition, att hafva uttalat detta.

Jag har vidare hört sägas, att om kostnaden icke vore så stor för ett sådant förslag, som Kongl. Maj:ts, skulle man gerna gå in derpå. Ser man på kostnaderna — för den händelse Kongl. Maj:ts proposition bifalles och den *vestra* linien antages — för dragandet af en bana Ange—Håssjö, i jemförelse med dem för uppnåendet af Håssjö, om *östra* linien antages, finner man visserligen, om man beräknar linien Ange—Håssjö till 7 mil, efter 600,000 kronor per mil, att vestra alternativet skulle kosta 1,800,000 kronor mer än det östra alternativet. Det är dock i och för sig sjelf icke en så betydlig summa, att vi böra rygga tillbaka för den, då det afser att väl ordna förhållandena i hela Norrland; och dessutom tror jag, att en ganska stor afprutning på denna summa kan åstadkommas, derföre att byggnadstiden för den östra linien, efter all sannolikhet, blir betydligt längre än för den vestra linien, och

att således statens ränteförlust blir större för den östra än den vestra linien. Att den vestra linien med dess belägenhet vid en mängd sjöar ganska hastigt kan åstadkomma en trafik, och således i sjelfva verket minska icke obetydligt denna summa, är något, som jag vågar antaga legat i Kongl. Maj:ts tanke. Jag tror således, att vi i detta ögonblick handla klokast att följa Kongl. Maj:t, icke allenast derför, att vi hafva en större trygghet, att de uppgifter, på hvilka Kongl. Maj:ts förslag är grundadt, böra ega företräde framför dessa från ena eller andra hållet meddelade, utan äfven derföre, att jag tror, att detta blir det enda sätt att på ett fullständigt och godt sätt tillfredsställa Norrlands berättigade intresse. *Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

Det är ur synpunkten af detta intresse, som jag yttrat mig, då jag anhåller om bifall till Kongl. Maj:ts proposition, uttalande derjemte den förhoppning, att icke den tid skall vara allt för aflägsen, innan vi få en norrländsk bana, utgående från Ånge till Ångermanelfven. Då är Norrlands intresse tillgodosedt.

Jag yrkar således vördsamt bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr Ekman, Carl: Då jag haft Kammarens förtroende att allt ifrån 1873 års riksdag, då den första propositionen, angående fortsättande af stambanan i Norrland, behandlades, vara ledamot af Stats-Utskottet, och det således har ålegat mig, jemte de öfrige ledamöterne af Utskottet, att i första hand bereda dessa frågor för Kamrarne, torde det vara en pligt för mig att nu vid behandlingen af den föredragna punkten yttra några ord, för att angifva den allmänna synpunkt, ur hvilken jag, för min del, trott, att denna fråga bör betraktas, och framhålla de skäl, som, enligt min åsigt, äro af ett väsentligt och bestämmande inflytande på denna frågas afgörande. I likhet med den förre talaren instämmer jag gerna deri, att vid afgörandet af frågor af den beskaffenhet, som denna, Kamrarne i allmänhet göra rättast i att fästa sig vid de upplysningar, som lemnas af regeringen, emedan regeringen ensam kan åstadkomma sådana upplysningar till frågans bedömande, som äro fullt opartiska; men mine herrar, vi äro dock icke här, för att endast och allenast på grund af det förtroende, som vi i allmänhet så gerna hysa till regeringen, och hvilket jag, för min del, har i synnerhet till den nuvarande regeringen, godkänna de framställningar, som från det hållet göras. Det är vår pligt såsom riksdagsmän att, så godt vi förstå, granska de frågor, som komma till Riksdagens bedömande; och huru okärt det än må vara att, då man dertill finner skäl, nödgas uppträda i strid emot regeringens framställningar, är det en pligt att göra det, när vi tro, att något för landet klokare och bättre beslut kan fattas än det, som öfverensstämmer med hvad Kongl. Maj:t föreslagit. Jag befinner mig i denna mindre angenäma belägenhet, då jag nu går att yttra mig till fördel för Stats-Utskottets förslag i denna punkt. I förbigående ber jag få nämna, hvad som för öfrigt kan inhemtas af hvar och en, som önskar att deraf taga kännedom genom protokollen vid sista riksdagen, att jag fäster synnerligen litet värde på alla de upplysningar, som blifvit meddelade, vare sig af enskilde för frågan intresserade personer, eller af jernvägsbyggnadsstyrelsen eller andra om utlåtanden tillsporda auktoriteter, hvilka utlåtanden varit

*Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

för Riksdagen tillgängliga och anföras såsom stöd för den ena rigtningen framför den andra.

Vi veta alla, att siffror låta väl behandla sig, för att bevisa hvad man vill bevisa, blott den, som använder dem förstår att för sitt ändamål gruppera dem. Och utan att vilja beskylla någon att söka med afsigt framhålla saken i en annan dager, än han anser vara den rätta, och för det allmänna medförande det största gagnet, äro dock alla, som gifvit sig in på det vanskliga området att med *kalkyler* söka visa, huru det skall slå sig ut om det ena eller andra företaget kommer till stånd, icke mer än menniskor och kunna icke undgå att erfara en inverkan af den öfvertygelse, som de på förhand hafva fattat, när det gäller det sätt, hvarpå siffrorna grupperats. Detta nämner jag endast i förbigående och vill tillika antyda, hvad jag vid en föregående riksdag anfört, att jag icke kan fästa sådant afseende vid de framställningar, som blifvit gjorda om en ökad trafik på den vestra linien framför den östra, som här skett. Jag är icke alldeles obekant med hvad, som hör till flottning af timmer och timmertransport, och jag måste till alla delar instämma i hvad Herr Adelsköld här yttrat i afseende på omkostnaderna för transport af timmer på jernväg. Vidare kan jag icke tänka mig, att om det skulle blifva någon väsentlig förändring i afseende på sågtimmertillgången, och i följd deraf sågverken komma att flyttas från kusten, der sådana i allmänhet äro belägna, detta skulle medföra, att jernvägen söder och öster ut skulle få någon så betydlig transport af sågadt virke. Jag yttrade förra året, och har blifvit deri ytterligare stärkt, att förflyttningen af sågverken från kusten in åt landet skulle komma att hafva till följd, att det sågade virket komme att öfverföras till Norge, och den obetydliga inkomst för jernvägen, som häraf skulle härflyta, förtjenar icke det afseende, som den vestra liniens förfäktare velat framhålla. Men, mine herrar, allt detta, som kan sägas om en ökad trafik för den ena sträckningen framför den andra, betyder, enligt min tanke, vid bedömandet af denna fråga, fasligt litet. Det var icke ur synpunkten af jernvägens förmåga att gifva afkastning, som Riksdagen år 1873 fattade det storartade beslutet att företaga jernvägsbyggnader norr om Storvik. Det var helt andra skäl, som då anfördes till stöd för den Kongl. propositionen, och dessa skäl vunno också Riksdagens godkännande. Det är nödvändigt att gå litet tillbaka och se hvad handlingarne i det afseendet innehålla, och det så mycket hellre som man då icke kan beskylla mig för att gifva åt orden en annan betydelse, än de borde hafva. Det kommer kanske att taga litet tid att läsa upp hvad som vid 1873 års riksdag yttrades i denna fråga; men det må vara väl använd tid, då det är meningen att få full visshet i frågan. Dåvarande Chefen för Civildepartementet yttrar nemligen uti det vid Kongl. Maj:ts proposition för samma riksdag fogade statsrådsprotokoll följande:

"Efter att sålunda hafva redogjort för de särskilda framställningar, hvilka i förevarande fråga inkommit, går jag att i korthet anföra de skäl, hvilka enligt mitt förmenande tala icke allenast för norra stambanans fortsättning norr om Gefle—Dala-banan, utan äfven för åvägabringande af en jernvägsförbindelse mellan Throndhjemsfjorden i Norge och Bottniska viken.

*Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

Den stora vigt och betydelse, jernvägar ega för en orts ekonomiska förkofran äro numera i vårt land så allmänt insedde, erkände och af erfarenheten bekräftade, att någon utveckling deraf icke lärer vara af nöden. Af detta nutidens yppersta kommunikationsmedel har Norrland hittills endast i ringa mån kommit i åtnjutande. De vägar af ifrågavarande beskaffenhet, hvilka redan finnas eller äro under byggnad, inskränka sig till fyra, hafva icke stor längd och leda alla, liksom de flott- och segelbara elfvarne, mot öster, hvarje till sin stad vid kusten, från, till och utmed hvilken den vigtigaste varuforslingen eger rum sjöledes den tid af året, hvarunder seglation på dessa nordliga orter kan öfvas. Men från vinterns inbrott sent ut på våren ja stundom in på sommaren är detta medel för samfärdsel mellan Norrland å ena, samt det öfriga riket äfvensom utlandet å andra sidan afskuret. I öfrigt äro varubytet och forslingen till följd af den stora utsträckning Norrland eger samt af de långväga afstånden derinom under nuvarande förhållanden desto mera försvårade och hämmade, som Norrlands vigtigaste alster och tillverkningar äro af tung beskaffenhet och derföre företrädesvis kräfva den lättnad i transport, som endast medelst jernvägar kan beredas. Saknaden af sådana hindrar Norrland att i någon större utsträckning tillgodogöra sig de naturliga rikedomar, hvarmed det är utrustadt. Utan jernvägsförbindelse med det öfriga Sverige och med hamnar, hvilka 5, stundom 7 månader af året äro isbelagda, måste Norrlands landthushållare, för att erhålla brödföda, egna sin verksamhet åt ett jordbruk, hvars skördar så ofta slå fel, och som enligt sakkunnigas omdöme till allmän och enskild båtnad borde lemna rum åt foderodling, samt boskaps- och ladugårdsskötsel, såsom mera naturliga näringar för Norrland. På många orter derinom står skogen utan värde och utan vård, utsatt för eldens och tidens samverkande härjningar, i stället för att, såsom sig borde, användas vid jernmalmens smältning eller till förädlade trävaror. Alla dessa på Norrlands ekonomiska utveckling menligt inverkande förhållanden förefinnas uppenbarligen i högsta grad i de vestliga, mellan fjellen och kustprovinserna belägna landskapen. En jernbana, som endast sträckte sig norr ut, vore derför enligt min åsigt icke tillfyllestgörande för Norrlands behof. Densamma måste, för att blifva verkligen gagnande, vika af åt vester och sträcka sig ända till riskgränsen en norsk jernväg till mötes. Af de vestliga landskapen är det företrädesvis Jemtland, som med sina naturliga förmåner eger grundade anspråk att få en vestlig tvärbana dragen genom sitt område. Dess jordmån är, enligt oftabemälde komiterades yttrande, mångenstädes fullt jemförlig med de södra sädesorternas bästa och lockande till sädesodling till och med på flera till läget mera gynnade trakter högt upp bland fjellen samt skänker landet redan nu i goda år skördar utöfver befolkningens behof. Der gifvas rika tillfällen till utvidgning af en i allmänhet ändå säkrare och mera vinstgifvande ladugårdsskötsel samt många andra vigtiga förvärfskällor, hvilkas begagnande dock förhindras af landskapets läge, så afskildt, att afståndet från medelpunkten af dess mest odlade bygder till Bottniska viken och Nordsjön utgör omkring tjugo mil. Sedan gammalt i liflig beröring och handelsförbindelse med de båda Throndhjemska amten i Norge har Jemtland ett lika stort, om icke större behof att få en jernvägsförbin-

*Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

delse med Throndhjemsfjorden, som med Bottniska viken; och Norska Storthingets ofvan omförmälda beslut föranleder med nödvändighet dertill, att, om en tvärbana inom Norrland kommer till stånd, densamma får sin sträckning genom Jemtland.

Hvad nu blifvit kortligen anfördt synes mig ådagalägga behofvet af föreslagna jernvägslinier dels norr ut ifrån Gefle—Dala-banan och dels från någon punkt å den uppåtgående linien vester ut mot riksgränsen. Rättvisa och billighet mot Norrlands innevånare bjuda ock att i någon mån göra dem delaktige af enahanda stora fördelar, som genom anläggning af stambanor i södra och mellersta Sverige beredts dessa landsdelars befolkning, helst de förra i sin mån bidragit till anskaffande af de betydliga belopp, hvilka dessa stambanors anläggning kostat. Förstnämnda jernvägslinie skall sätta Norrland i ännu närmare och innerligare förbindelse med det öfriga Sverige, än hittills varit fallet, och, med undertryckande af den provinsiela afsöndring, som ett afskildt läge lätt nog framkallar, låta Norrlands intressen och sträfvanden uppgå i det gemensamma fäderneslandets. Af lika stor och hög betydelse för föreningen mellan brödrarikena och deras folk är den ifrågasatta tvärbanan till riksgränsen. Hvad godt och nyttigt i detta afseende, som fullbordandet af den nordvestra stambanan redan visat sig kunna åstadkomma, är ock att förvänta af oftaberörda nordliga tvärbana; hvilken tillsammans med den uppåtgående linien kan uppfattas såsom en sammanbindningsbana mellan rikets hufvudstad och Throndhjems isfria hamn vid Vesterhafvet.

Om således skyldigt afseende å Norrlands behof, om rättvisa och billighet, om politisk klokhet påkalla byggande af ifrågastälda jernvägar, så torde en möjligen rådande farhåga, att det derför erforderliga anläggningskapital icke skall kunna genom inkomsten af trafiken å dessa jernvägar förräntas och amorteras, icke böra afhålla från företaget. Men äfven i sistnämnda afseende förefinnas säkra utsigter om god afkomst, hvilka i sin mån uppfordra till företagets utförande. Det gods, som kommer att å de föreslagna jernbanorna forslas, blifver företrädesvis malmer, tackjern och stångjern, kol och andra skogsalster jemte spanmål och ladugårdsprodukter, allt varor, hvilka företrädesvis skapa en inbringande trafik. De ända till relingen fullastade ångfartyg, hvilka i reguliera turer gå mellan Stockholm och de Norrländska kuststäderna, ådagalägga nogsamt, huru liflig samfärdseln med Norrland är: och det lider icke tvifvel, att ju åtskilligt af det gods, hvarmed dessa ångfartyg lastas, skall åtminstone under den tid, sjökommunikationen är stängd, taga sin väg å ifrågavarande jernbanor. Det förhöjda värde, som den inom banornas trafikområde belägna jord måste erhålla, skall ock i sin mån, om än endast medelbarligen, göra samma banor fruktbärande så väl för Norrland enskildt som för landet i allmänhet.

Den hufvudsakliga rigtningen af ifrågastälda jernvägar är genom det föregående gifven; men, på sätt af förr åberopade särskilda framställningar finnes, råda inom Norrland olika åsigter rörande sträckningen af vissa stycken af desamma. Ostridigt är, att norra stambanan bör fortsättas från Storvik till Hybo i Helsingland äfvensom att tvärbanan, från riksgränsen räknadt, bör sträcka sig till Aspåsnäset eller Krokom. Hvad deremot angår det norra stycket af den uppåtgående

banan fordrar en åsigt, att detsamma skall gå genom östliga delarne af Norra Helsingland och Medelpad till en punkt i närheten af Angermanelfven, till hvilken åsigt Vesterbottens läns landsting ock slutit sig af det naturliga och äfven uppgifna skälet, att nordliga ändpunkten af sistberörda bana dymedelst komme närmare Vesterbottens sydliga gräns. En ytterligare slutföljd af omförmälda mening är, att tvärbanan borde först vid den föreslagna punkten i närheten af Angermanelfven vika af vesterut och fortsättas till Aspåsnäset. En särskild mening, som å den af deltagarne i Hernösandsmötet ingifna karta jemväl finnes antydd, genom uppdragande af en blå linie, vill, att tvärbanan icke skall omedelbart vid Torpshammar vika af vester ut, utan i nordlig rigtning gå upp till Håssjö, beläget i Ragunda socken af Jemtlands län i närheten af och söder om Indalselfven, samt derifrån fortsättas vester ut till Aspåsnäset. Saknad af erforderliga medel har beklagligen förhindrat nöjaktiga undersökningar på förhand af sålunda uppgifna särskilda rigtningar; likasom bristen på lämplige undersökningsförrättare icke heller medgifvit, att, på sätt en inom Vesternorrlands län tillsatt jernvägskomité hemstält, låta på komiténs bekostnad särskildt undersöka den delen af linien B, som ginge genom Vesternorrlands och Jemtlands län. Under sådana förhållanden vågar jag icke att fälla något kategoriskt omdöme om den ena eller andra sträckningens företräde. Ehuru jag delar de af Vesterbottens läns landsting hysta och uttalade förhoppningar, det norra stambanan en gång, möjligen inom en icke så aflägsen framtid, skall varda utsträckt till gränsen af eller kanske genom Vesterbottens län, kan sådant icke berättiga dertill att för närvarande, och då frågan lika mycket gäller åstadkommande af en tjenlig sammanbindningsbana mellan Bottniska viken och Nordsjön som utsträckning af norra stambanan, låta läget för den förra bestämmas af de synpunkter, hvarifrån denna angelägenhet uppfattats af nämnda landsting. Mera skäl för sig synes mig den särskilda mening hafva, som påyrkar tvärbanans dragande norr ut till Håssjö och först der vesterut. Om nemligen i en framtid från samma ställe anlades en bibana af omkring sex mils längd öfver Indalselfven till närmaste punkt vid Angermanelfven eller Sollefteå skulle de ifrågastälda banorna komma i beröring med fyra särskilda flodområden, nemligen Ljusnans, Ljungans, Indalselfvens och Angermanelfvens, 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."

*Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

Stats-Utskottet vid samma riksdag säger, "att det delar hufvudsakligen de af Departementschefen, i fråga om anläggande af jernvägar genom Norrland, sålunda yttrade åsigter" och hemställer, att hvad Kongl. Maj:t föreslagit måtte af Riksdagen bifallas, och härtill lemnade Riksdagen sitt godkännande. Nu vill det för mig vara alldeles uppenbart, att vid fattande af detta Riksdagens beslut var det i första rummet afseende fäst vid de fördelar, som skulle beredas åt Norrland, en omgestaltning af hela hushållningen der i afseende på landtbruket, hvilken skulle blifva en följd af, att dessa provinser fingo fördelen af jernvägar, och som förut i sådana trakter, der dessa blifvit anlagda, visat hvilka stora förändringar af förutvarande förhållanden, som deraf uppstått.

*Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

Här var alls icke fråga om, att förbindelsen emellan Sundsvall och Trondhjem skulle ske på den möjligen kortaste vägen. Chefen för Civildepartementet framhöll i första rummet den uppåt gående banan från Storvik och talade om, att det var angeläget, särskildt med fäst afseende på de fördelar, som kunde ernås för Jemtland, att denna bana sträcktes till riksgränsen, en norsk jernväg till mötes; men Departementschefen har särskildt i detta yttrande till statsrådsprotokollet framhållit huruledes enligt hans tanke denna afvikning åt vester icke borde ske förrän vid Håssjö, och har dervid uttalat, att om afvikningen skedde vid Håssjö, skulle det icke möta synnerlig svårighet att i ostlig rigtning från Håssjö framdraga banan till Ångermanelfven, hvarigenom således det system, som man då för tiden, eller år 1873, tänkte sig i afseende på jernvägsbyggnaderna i Norrland, för att bereda denna stora del af vårt land de dermed afsedda fördelarne, skulle kunna anses vara till fullo uppnådt. Nu är det sant, att genom Riksdagens godkännande af dessa utaf Chefen för Civildepartementet uttalade åsigter har icke något formligt beslut blifvit fattadt, som afsåg, att jernvägen skulle byggas på detta sätt; men ingen lär kunna bestrida, att Riksdagens godkännande af dessa utaf Departementschefen framstälda åsigter bör hafva gifvit norrländingarne en anledning att hoppas på förverkligande af jernvägsbyggnaderna på detta sätt. Kom sedermera 1874 års riksdag, då Kongl. Maj:t begärde att Riksdagen skulle frånträda sitt år 1873 fattade beslut på det sätt, att äfven tvärbanan skulle byggas bredspårig. Vid det tillfället innehålla de begagnade orden, sedan det talats om fördelen, att jemväl tvärbanan skulle vara bredspårig, "att ifrågavarande tvärbana från Torpshammar eller någon annan punkt å den från Storvik uppåt gående stambanan må byggas bredspårig."

Jag anser således, att äfven häraf följer, att man icke heller år 1874 ansåg det vara i den föregående Riksdagens beslut, angående byggandet af tvärbanan, uttaladt något löfte hvarken åt Jemtland eller Sundsvalls-Torpshammars Jernvägsaktiebolag, att tvärbanan skulle fortsättas från Torpshammar, utan att den kunde utgå i vestlig rigtning från någon punkt högre upp. Detta står i full öfverensstämmelse med de åsigter, som jag nyss citerat af Departementschefen. Kom så sista årets riksdag, då Kongl. Maj:t afgaf en proposition med begäran, att Riksdagen skulle bestämma rigtningen för den uppåt gående banan samt tvärbanan, i afseende hvarå Kongl. Maj:ts proposition innehöll två alternativ. Vid behandlingen af denna Kongl. proposition i Stats-Utskottet ansåg flertalet af Utskottets ledamöter, att af dessa alternativ det, som innefattades under N:o 2, mest uppfylde alla de vilkor, som Chefen för Civildepartementet år 1873 hade uppgifvit och Riksdagen äfven samma år förklarat sig anse böra iakttagas vid ett närmare bestämmande af rigtningen för de norrländska jernvägarne; men då företedde sig åtskilliga svårare lokalförhållanden för antagande af detta alternativ; det förekom nemligen mellan Välje och Torpshammar en hög bergsrygg, som banan skulle öfvergå, och detta förhållande gjorde äfven att alternativet N:o 2 företedde mindre gynsamma lutningsförhållanden än alternativet N:o 1.

Vid behandlingen inom Kamrarne beslöt denna Kammare för sin del, att tvärbanan borde byggas, hvaremot den Andra Kammaren icke

fattade något beslut i ämnet, utan förklarade, att frågan borde uppskjutas tills vidare. Den ärade Chefen för Civildepartementet har i sitt under dagens sammanträde afgifna yttrande i denna Kammare framhållit just dessa föregående riksdagsbeslut såsom stöd för den proposition, som Kongl. Maj:t till innevarande Riksdag aflåtit, och han yttrade dervid, att han så mycket hellre ansåg sig kunna hoppas bifall till densamma, som just denna Kammare förliden riksdag biföll samma tvärbanas byggande, men afslog hvad som blifvit föreslaget i afseende på den uppåtgående banans påbörjande. Härvid bör man dock icke förgäta, att hvad som i denna Kammare i ganska väsentlig mån bidrog till den utgång frågan fick, det var utan tvifvel de af mig omnämnda mindre gynsamma terrängförhållandena på den östra banan. Hade det varit utredt, att jernvägen kunde i den östra rigtningen framdragas under lika gynsamma lutningsförhållanden som då uppgåfvos för den vestra rigtningen, så torde det icke kunna bestridas, att den förra rigtningen då hade vunnit mera understöd inom Kammaren än den gjorde. För att nu åvägabringa ytterligare upplysningar i denna fråga har sedan sista riksdagen en undersökning på byggnadsstyrelsens föranstaltande blifvit verkställd, huruvida det skulle vara möjligt att passera den af mig omnämnda vattendelaren mellan Välje och Torpshammar under gynsammare förhållanden än hittills varit utredt. Denna undersökning lär icke hafva tillgått på annat sätt än att höjdmätningar gjordes utefter vattendelaren, och man kom dervid till den uppfattning, att hvad de tidigare undersökningarne gifvit vid handen var i det hufvudsakliga rigtigt. Emellertid hafva enskilde personer, som varit intresserade i saken, äfven låtit verkställa en undersökning. Det må vara, att den person, som fått i uppdrag att utföra densamma, ännu icke lyckats tillvinna sig någon stor auktoritet, och det är möjligt, att han aldrig någonsin kommer att förvärfva sig någon sådan. Men hvad som i alla fall efter dessa under innevarande år verkställda utredningar står fast såsom ett af de i dylika frågor sakkunnige ledamöterna i Stats-Utskottet erkändt resultat, det är, att i afseende på de utförda höjdmätningarne har sistnämnde ingeniör haft rätt och den person, som erhållit byggnadsstyrelsens uppdrag, haft orätt. Det har icke heller af Utskottets sakkunnige ledamöter kunnat bestridas, att ju icke i vissa afseenden, särskildt just i hvad det rör passerandet af den svåra terrängen i närheten af Torpshammar, banan bör kunna läggas på det sätt, som af nyssnämnde person blifvit i den af honom uppgjorda planen föreslaget. Man har invändt deremot, att det skulle komma att förorsaka större kostnader. Jag har redan förut varit i tillfälle att erinra derom, att vid det första beslutets fattande angående fortsättning af jernvägsbyggnaderna i Norrland var det alldeles icke frågan om hvad de skulle kosta eller huru den nedlagda kostnaden skulle komma att förränta sig, som var de bestämmande motiven, utan det var helt andra synpunkter som dervid gjorde sig gällande. Jag anser således den omständigheten, att det skulle komma att kosta något mera, icke vara af beskaffenhet, att den bör utöfva något stort inflytande på det beslut, som Kammaren kan komma att fatta i denna fråga. Söker man göra sig reda för, hvilka jernvägar Norrland verkligen behöfver, för att dessa kommunikationsmedel skola tillföra de norra provinserna alla de för-

*Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

*Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

delar, som vi önska att de måtte komma i åtnjutande af, så visar det sig, att först och främst en jernväg otvifvelaktigt behöfves, som är afsedd att tillgodose den rörelse och industri, som redan finnes utefter den långa kuststräckan. Vidare behöfves det, för att åstadkomma en kortare förbindelse mellan det söderut liggande stambanenätet och den från Norge kommande banan, en jernväg, som skulle gå i rigtning öfver Välje—Ange—Gällösund upp till riksgränsen. Men det behöfdes slutligen en tredje bana, som borde dragas mellan å ena sidan Sollefteå eller någon annan punkt vid Ångermanelfven och å den andra Östersund eller någon annan punkt i närheten deraf, och hvilken skulle tjena till att bereda det ofvan om Ångermanelfven liggande Norrland fördelen af en lättare förbindelse med Vesterhafvet. För att i alla dessa afseenden tillgodose Norrlands behof fordrades det således egentligen tre jernvägar. Men det torde ej kunna anses för obilligt att i trakter, som ännu äro så föga befolkade och der det just på grund af denna ringa befolkning ännu icke finnes mycken odling och industri, söka, så vidt sig göra låter, genom *en* bana tillgodose dessa olika behof, och man torde vara så mycket mera berättigad dertill, som statsmakterna vid bestämmandet af jernvägarnes rigtning i mellersta och södra Sverige alltid gått på det sättet tillväga; vår östra stambana går ju temligen midt i landet, och sedan gå bibanor derifrån ut till kusten. Om det östra alternativet för Norrland godkännes af Riksdagen, så blir afståndet från kusten till denna bana på intet ställe så långt, som i allmänhet de bibanor äro, hvilka blifvit anlagda i mellersta och södra Sverige.

Betrakta vi nu den föreliggande frågan ur den synpunkt, som jag tagit mig friheten antyda, eller att det här icke bör vara frågan om hvilkendera banan som kan hafva att påräkna mera trafik än den andra, utan att hufvudsaken här är att göra rättvisa åt en vidsträckt del af vårt land, som hittills fått liksom alla andra bidraga till de utgifter, som fordrats för åstadkommande af jernvägar i de öfriga delarne af landet, taga vi vidare hänsyn till den snabba och lyckliga utveckling af näringslif, industri och ekonomisk välmåga, som för dessa landsdelar blifvit en följd af de dervarande jernvägarnes anläggning, så måste vi väl erkänna vår skyldighet att nu äfven i den mån det kan ske utan allt för stora uppoffringar i dess tur se Norrlands intressen till godo, och jag kan då för min del ej annat finna, än att alla skäl bjuda att anlägga den norrländska banan så som den af Stats-Utskottet blifvit föreslagen. Ett bifall till tvärbanans anläggning i den af Kongl. Maj:t föreslagna rigtningen måste ovilkorligen hafva till följd, att det sedermera icke kan blifva fråga om någon anslutning mellan Välje och Torpshammar. Denna linie är då för alltid ur räkningen, och det kan icke ifrågasättas någon annan föreningspunkt med tvärbanan än Ange. Såvida man då icke vill göra som den ärade talaren på stockholmsbänken här midt emot, hvilken ansåg, att Kongl. Maj:ts förslag borde väljas, just derför att det derigenom skulle blifva lättare att göra en paus i jernvägsbyggandet, så återstår det, för att söka infria det redan år 1873 gifna löftet om att tillgodose Norrlands behof af jernvägar, intet annat än att fortsätta stambanan i den rigtning, som Kongl. Maj:t redan antydt och utefter hvilken han redan anbefalt undersökningars verkställande, nemligen från Ange öfver Håssjö eller någon annan punkt der-

*Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

omkring upp till Ångermanelfven. Men, mine herrar! hvad blifver följden af en sådan uppåtgående bana? Jo! följden blifver den, att för all den förbindelse, hvaraf det ofvanom Ångermanelfven liggande landet är i behof med Norge och Nordsjön, måste trafiken gå ned till Ånge och derifrån i en spetsig vinkel åter vända om upp till Östersund och Norge. Att det är en fördel för Jemtland och Östersund och för det enskilda bolag, som eger Torpshammar—Sundsvall-banan, om Kongl. Maj:ts proposition bifalles, det är gifvet och klart, och derom behöfver man icke tvista. Men på sätt jag förut tagit mig friheten visa, har det efter min uppfattning aldrig gifvits något löfte, att tvärbanan skulle gå i den möjligast korta rigtningen. Tvärtom! redan år 1873 framhöils det tydligen af Departementschefen, att den bästa punkten för afvikningen åt vester vore Hässjö, och sedermera år 1874, att afvikningspunkten borde vara Torpshammar eller någon annan punkt på den från Storvik uppåtgående stambanan. I detta afseende är således Riksdagen efter min uppfattning ingalunda bunden. Men deremot har man i hela den motivering, som ligger till grund för Riksdagens föregående beslut i detta ämne, talat om hela den stora landssträcka, som ligger ofvan om Hybo, d. v. s. om Norrland, och icke om Jemtland eller Sundsvall; och man har förklarat, att jernvägen borde läggas så, att hela denna stora landsdels intressen blefve på bästa möjliga sätt tillgodosedda. Det anser jag för min del att de icke blifva, om vi ställa så till, att den förbindelse, som de nordligare delarne i min tanke behöfva med Nordsjön, måste skötas så, att varorna först skola föras ned till Ånge och derifrån vända om upp till Östersund och Trondhjem.

Jag kan icke sluta mitt anförande utan att säga några ord med anledning af hvad en ärad talare på stockholmsbänken, hvilken jag icke ser här nu, i dag yttrade, då han önskade, att vi måtte få en paus i våra jernvägsbyggnader. Han talade om, att vi nu byggt 193 mil jernväg, då denna bana blefve färdig till riksgränsen, och han kom fram med ett yttrande, som icke var något annat än hvad vi varit i tillfälle att läsa i åtskilliga tidningar, först i en tidning, som egentligen är afsedd för utlandet, och sedermera i andra hufvudstadens tidningar, eller att våra jernvägar icke gåfve mera än 3 procent på det för deras åstadkommande nedlagda kapitalet, och att detta manade oss att iakttaga försigtighet. Ja! det är sant, att man bör gå försigtigt till väga, och i synnerhet i sådana tider som de närvarande, som äro osäkra. Men man har också vissa förbindelser att uppfylla, och det är i föreliggande fråga den att vårda sig om en så vidsträckt del af landet som Norrland är, och att icke svika de förhoppningar, som Riksdagen, efter min uppfattning, gifvit denna landsdels invånare, att de skola erhålla en fortsättning af stambanenätet norr om tvärbanan. Vi hafva vidare en skyldighet att se till, huruvida icke landet på andra vägar kan hafva fått riklig ersättning för hvad som till äfventyrs kan vara att anse såsom en mistning i den direkta inkomsten på jernvägarne. I det fallet behöfva vi blott se efter, huru det förhöll sig med vår import och export år 1865 och huru den ställer sig för år 1874. Den har på den tiden mera än fördubblats; och hvari ligger väl anledningen till ett sådant resultat? Det lär väl icke någon kunna bestrida, att det är jernvägarne, som åstadkommit detta. Till detta lyckliga förhållande hafva icke de

*Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

delar af landet kunnat bidraga, som icke hafva fördelen af jernvägar; ty det är en känd sak, att lika mycket som jernvägarne bidraga till att höja de landsdelar, som varit nog lyckliga att få sådana, lika mycket verka de derhän att hålla de delar tillbaka, som äro i saknad deraf; och derför må vi väl besinna, hvad pligten bjuder oss mot dessa nordliga delar af vårt land, åt hvilka i detta afseende ännu icke några sådana fördelar blifvit beredda. Jag har icke kunnat underlåta att säga detta, då man ser, huruledes bemödanden göras för att såväl inför utlandet som inför vårt eget land framställa förhållandena i en annan dagar än den rätta. Jag skulle önska, att jag kunde rätt varmt, såsom jag känner det, framhålla hvad som är för mig det enda bestämmande i denna fråga, och det är den önskan, att rigtningen för den norrländska jernvägen måtte så fastställas, att den verkligen gör för Norrland det gagn, som dermed åsyftas, och i hvilket afseende Departementschefens år 1873 till statsrådsprotokollet afgifna yttrande innehåller ett fullständigt uttalande. Min innerliga öfvertygelse är, att detta sker icke på något annat sätt än genom bifall till Stats-Utskottets föreliggande förslag, och jag anhåller derför, att Kammaren ville godkänna detsamma.

Herr Petre: Jag är icke lycklig nog att kunna dela den siste talarens åsigter i denna fråga. De som med uppmärksamhet åhört innehållet af det statsrådsprotokoll han nyss uppläst, skola säkert deraf finna, att behofvet af en direkt och nära beröring med en isfri hamn vid vestra kusten blifvit lika mycket framhållet som behofvet af en bättre förbindelse mellan norra och södra Sverige. Detta förhållande gör, att jag ej kunnat annat än såsom särdeles vigtigt beakta den omständigheten, att man från den punkt på norra banan, der de stridiga linierna skilja sig, till denna hamn vid vesterhafvet, erhåller en 7 mils kortare väg med det vestra alternativet än enligt det nu af Utskottet framlagda förslaget. Detta bör väl icke lemnas alldeles ur räkningen. Man fäster i allmänhet, i de mellersta delarne af Sverige åtminstone, icke obetydlig vigt vid att få en så kort förbindelse med vesterhafvet som möjligt, hufvudsakligen derför att vi fortfarande vesterut hafva den största afsättning för de produkter, som inom landet tillverkas. Nu säger man, att det är endast för Jemtlands räkning och till dess fördel, som man vill hafva den vestra linien, att trafiken på denna linie skulle blifva mindre än på den östra, och man beräknar denna trafik efter antalet invånare i Jemtland i jemförelse med den norr om tvärbanan belägna delen af Norrland. Men man glömmer dervid det just med hänsyn till trafiken vigtiga förhållande, att denna bana berör icke blott Trondhjem, utan dermed äfven en af Norges fertilaste bygder, nemligen trakten omkring Levanger, som i rörelse och produktion torde täfla med de södra delarne af samma land. Månne man icke med full rätt kan vänta sig, att till följd häraf en betydlig trafik skall tillskyndas den i fråga varande jernvägen. Återkommande till vigten af en nära förbindelse med vesterhafvets hamnar, motser man med mycket intresse äfven inom Gestrikland den stora bergslagsbanans fulländning. Efter denna bana är afståndet från Storvik till Göteborg omkring 48 mil; från Storvik till Trondhjem deremot omkring 58 mil; skilnaden i

distans är således omkring 10 mil. Ungefär 5 mil norr om Storvik, eller på gränsen mellan Gestrikland och Helsingland, är afståndet på de ifrågavarande jernvägarne lika långt till Göteborg som till Trondhjem. Nu frågas, om icke de mellan denna punkt och tvärbanan liggande delarne af landet, d. v. s. hela Helsingland och en stor del af Medelpad, skulle hafva ett ganska stort intresse vid att få en direkt beröring med vesterhafvet på den väg, som för dem är den kortaste, d. v. s. till Trondhjem enligt det vestra alternativet, i stället för att få väglängden, enligt det östra, 7 mil längre. Man talar mycket om, att de nordligaste provinsernas förbindelse med vesterhafvet härigenom skulle ej obetydligt förlängas. Ja, visserligen, men kroken inskränker sig dock till omkring 4 mil. Nu har man invändt, att denna icke är den enda eller ens den väsentligaste olägenheten, utan att förbindelsen mellan norra och södra delarne af riket, som främst måste tagas i betraktande, kommer att förlängas med något öfver tre mil, om det af Kongl. Maj:t framstälda förslaget skulle vinna bifall. Deremot ber jag få bemärka, att statsrådsprotokollet gifver vid handen, på grund af de i detta hänseende anbefalda nya undersökningar norr om Ånge, att just denna tre mils förlängning skall kunna framdeles undvikas; och då man således genom det vestra alternativets antagande kan vinna den fördelen, att de sydligare delarne af Norrland få en 7 mil kortare väg till den öppna hamnen vid vesterhafvet, utan att vägen norr ut derigenom blifver förlängd, då vill jag fråga, om icke båda dessa omständigheter böra anses uppväga den tillökning i afstånd af omkring 4 mil, som de norra orterna skulle få i sin förbindelse med den norska hamnen. Mig förefaller det åtminstone, som om vågskålen i detta afseende skulle luta alldeles otvifvelaktigt till förmån för Kongl. Maj:ts förslag.

*Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

I afseende på den lokaltrafik, som kan tillkomma de olika alternativen, vill jag icke säga, att det ena förslaget har så synnerligt stort företräde framför det andra: ehuru jag äfven i det fallet icke kan medgifva att det vestra, som förkortar afståndet mellan Storsjöns vidsträckta vattenområde och Sundsvall med omkring 5 mil, är det östra underlägset. Man har likväl härutinnan icke kunnat undgå att finna, att de talare, som här uppträdt till fördel för Utskottets förslag och som ega sina hemvist i Hernösand och Hudiksvall, yttrat sig på ett sätt, som just icke ådagalägger någon synnerlig vänskap för grannarne i Sundsvall. Jag känner icke orsaken härtill; men möjligen är anledningen den, att Sundsvall tagit försteget, som gjort sin bana till Torpshammar färdig, förr än t. ex. Hernösand ännu hunnit blifva i ordning med någon bana inåt landet för att upptaga något af den trafik, som nu hufvudsakligast går mellan Jemtland och Sundsvall. Emellertid har detta förhållande fört med sig, att flertalet vid Riksdagen, tillförene åtminstone, tagit för afgjordt, att tvärbanan mellan Östersjön och Nordsjön borde gå i den rigtning Kongl. Maj:t nu föreslagit, och jag vågar hemställa, huruvida någon af de äldre ledamöterne i denna Kammare hade någon annan tanke intill den riksdag, då det beslöts, att tvärbanan borde blifva bredspårig; åtminstone hörde jag aldrig något annat i detta afseende yttras. Jag påminner härvid derom, att vid 1873 års riksdag voro sympatierna hos representationen så litet för den östliga sträckningen af stambanan, att, då Kongl. Maj:t föreslog Torpshammar eller någon

*Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

punkt mellan Torpshammar och Sundsvall såsom anslutningspunkt med tvärbanan, hemstälde deremot Riksdagen sjelf, att Torpshammar icke skulle fastställas såsom den vestligaste punkten, utan att man borde inskränka sig till att säga, att anslutningen skulle ske på någon punkt mellan riksgränsen och Sundsvall. Häraf kommer det sig också, att man sedermera kunnat välja en vestligare punkt, nemligen Ange. För min enskilda del kunde jag nog hafva skäl för att önska en östligare rigtning; men sådana skäl kunna icke vara berättigade, då det gäller att besluta om en stambanas sträckning.

Man har här vidare från motsatta sidan påstått, att det vestra alternativet icke skulle tillåta anslutning af bibanor. Jag vet icke, hvarifrån en sådan uppfattning härleder sig. För min del är jag öfvertygad, att det behof, som förefinnes af en jernväg genom det tätast befolkade kustlandet, lättare skall bringas till verkställighet om detta alternativ går igenom, och vi skola nog få se tvärbanor grena ut sig derifrån till kusterna och inåt landet i de trakter, der icke terrängen gör det omöjligt och der intresset eljest skulle hafva åstadkommit en anslutning till Utskottets alternativ.

Man framhåller vidare, att de norrländska representanterna i allmänhet äro emot den vestra rigtningen; men detta torde väl, såsom af deras afgifna anföranden synes mig framgå, till en stor del bero på en viss tvekan, huru vida Riksdagen skall vara sinnad att en gång bevilja anslag till stambanans fortsättning längre norr ut utöfver den gräns, som angifves af tvärbanan enligt detta alternativ. Jag tror dock, att farhågorna i detta afseende icke äro synnerligen berättigade; åtminstone hafva icke Riksdagens föregående beslut gifvit anledning till sådana. Jag vill blott påminna om förhållandet vid 1873 års riksdag, då det ännu återstod mer än två år, innan den första stora planen för våra stambanor fram till Gefle—Dala-vägen nådde sin fullbordan; redan då mötte det i båda Kamrarne icke något motstånd, då beslut skulle fattas om byggande af en ytterligare stambanelinie på nära 50 mils längd. Är det då tänkbart, att, sedan detta system blifvit fullbordadt, Riksdagen skulle neka att bifalla en fortsättning åtminstone till Ångermanelfven, som flyter genom en af Norrlands bördigaste trakter? Jag tror det icke, så vida icke staten, då fråga blir derom, skulle befinna sig i mycket svåra ekonomiska omständigheter, som möjligen tillfälligtvis kunna vålla något uppskof. Man har vidare för den af Utskottet förordade rigtningen af stambanan velat söka ett stöd i departementschefens anförande till det statsrådsprotokoll, som af den siste talaren upplästes, der det säges, att mera skäl synes tala för den åsigten att draga en stambana norr ut från Torpshammar till Håssjö. Jag kan dock icke finna, att något väsentligt stöd kan sökas i detta yttrande, som afsåg en jemförelse med ett ännu östligare alternativ, innan ännu vederbörliga undersökningar i detta hänseende blifvit gjorda, då deremot de nu verkstälda undersökningarne, i förening med representationens vid 1873 års riksdag fattade beslut, otvifvelaktigt gifvit berättigad anledning till det förslag för stambanans rigtning, som af Kongl. Maj:t nu förordats.

Ehuru ännu åtskilligt kunde vara att i detta ämne tillägga, vill jag dock icke längre upptaga Kammarens tid, utan inskränker mig till att anhålla om bifall till det af Kongl. Maj:t framlagda förslaget.

Herr Beijer: Vid sistlidna års riksdag uttalade jag mig utförligt i detta ämne, och jag har sedermera haft tillfälle att såsom chef för jernvägsbyggnadsstyrelsen ånyo framlägga mina åsigter i frågan, hvilka således torde vara för Kammaren så väl bekanta, att det kan synas öfverflödigt, att jag här uppträder och tager Kammarens tid i anspråk; men jag skall söka att så kort som möjligt redogöra för hvad jag nu ytterligare kan hafva att i ämnet anföra. Vid bestämmandet af läget för en jernväg måste man i främsta rummet tillse, att den kommer att gagna den trakt, genom hvilken den skall gå, och i andra rummet taga i betraktande, huru den bör läggas, för att kunna erhålla en lämplig fortsättning. Utgående från denna synpunkt, vill jag först hålla mig till den så kallade tvärbanan och sedermera till fortsättningen af stambanan.

*Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

Betraktar man då något närmare på kartan de båda föreslagna linierna för tvärbanan, den ena öfver Håssjö och den andra öfver Refsund, finner man till en början, att den förra skulle blifva 3 mil 8,700 fot längre än den andra. Jag skall nu icke uppehålla mig vid några sådana detaljer som huruvida skogstillgången, flottleder m. m. kunna betinga en större eller mindre trafik på den ena eller andra linien, utan antaga, att trafiken blir lika på de båda linierna. Då har jag i alla fall alltid en längre väg från Torpshammar till Norge utefter Håssjölinien, än efter den andra. Men det är icke nog att jemföra linierna med hvarandra endast ur denna synpunkt; jag måste ock se till, huruvida jag, genom Håssjölinien i lika hög grad gagnar de orter, hvilka ligga utmed denna linie, som jag skadar dem, hvilka bo utefter Refsundslinien, hvad tillfället att trafikera banan beträffar. Om de, som bo norr om Indalselfven, vilja söka Refsundslinien, hafva de endast att, vare sig öfver Stugun eller öfver Lit fortsätta sin väg söderut, på ena hållet 3 mil och på det andra omkring $1^1/_2$ mil, och hafva sedermera utefter Refsundslinien en kortare väg, antingen de vilja till Sundsvall eller någon annan ort, utmed denna jernbana, än hvad fallet skulle vara öfver Håssjölinien. Om deremot denna sistnämnda linie komme till stånd, skulle de, som bo i trakten af Storsjön eller utmed Refsundslinien, för att komma till Sundsvall eller söderut, få göra en landsvägstur af 3 till 4 mil i motsatt rigtning mot hvad deras resa gäller, och skulle derefter ändock hafva en längre jernvägsresa för att komma till målet, än utefter Refsundslinien. Jag anser icke detta vara rättvist. Nu är det, efter allt hvad jag under öfverläggningarna kunnat finna, icke sjelfva punkten Håssjö, som man på den sidan, der Håssjölinien önskas, så mycket håller på, utan hvad man der hufvudsakligen lägger vigt vid är att erhålla en jernvägsförbindelse till Sollefteå. Från första stund, man började med allvar tänka på en jernväg genom Norrland, uppstod en strid om, antingen Nylands lastageplats eller Sundsvall skulle blifva ändpunkten för banan; denna strid har sedan alltjemt fortgått och den framträder nu äfven här. Det vore visserligen en gifven fördel att få två ändpunkter på denna jernväg; men jag tror, att det är för mycket begärdt att nu genast besluta derom. Refsundslinien med en grenbana till Håssjö, vare sig från Gällösund eller, hvad man numera kan hafva grundad anledning att hoppas, från någon punkt i närheten af Ange, ställer sig i sjelfva verket föga dyrare, än den af Stats-Utskottet

*Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

förordade linien öfver Håssjö. Skilnaden i kostnad blir, om man rätt taxerar alla förhållanden, helt obetydlig och kan på sin höjd uppgå till 1,000,000 kronor; men icke är väl detta någon summa att fästa sig vid, när det gäller den norrländska banan. Icke heller kan det längre afstånd, som man med Refsundslinien skulle få från Håssjö söder ut, vara förtjent af något synnerligt afseende; ty detta afstånd kan på sin höjd blifva 3 mil, förutsatt att Håssjö sammanbindes med Refsundslinien öfver Gällösund, och kan man finna en anknytningspunkt i närheten af Ange, blir det kanske icke mer än $1^1/_2$ mil. Under sådana förhållanden hemställer jag, om det icke är bäst att nu endast besluta sig för den af Kongl. Maj:t föreslagna tvärbanan och lemna frågan om stambanans fortsättning norrut öppen, till dess undersökningarne derför blifvit fullbordade? Ingår man åter på Stats-Utskottets förslag, då har man ju hela linien från Välje öfver Torpshammar och Håssjö en gång för alla gifven, och man kan icke deri göra någon ändring.

Det är redan visadt, att den mest befolkade delen af Jemtland skulle med antagandet af Håssjö-linien icke allenast få en längre väg, utan äfven drabbas af en större trafikkostnad, än som blefve fallet, om Refsundslinien utfördes. Något afseende torde nu väl också böra fästas vid de stora bidrag, som både Jemtland och Sundsvall lemnat för åstadkommande af en bana i den sistnämnda rigtningen. Skulle nu, sådant oaktadt, dessa orter betungas med en större väglängd och följaktligen en större trafikkostnad, och derjemte, såsom jag nyss visade att förhållandet skulle blifva med en större del af Jemtland derest Håssjö-linien godkändes, utsättas för olägenheterna af långa landsvägsresor för att träffa jernvägslinien, vore detta, enligt min öfvertygelse, en hög grad af orättvisa. Nu är tillika förhållandet, och det tror jag ingen vill bestrida, att trakten utefter Refsundslinien är folkrikare och lofvar en större trafik än vid Håssjölinien. Det kan icke heller bestridas, att flottlederna utmed Indalselfven äro mycket fullständigare än utefter Ljungan, och man har således äfven i detta hänseende många skäl, som tala för Refsundsliniens företräde gent emot Håssjölinien. Nu är det väl icke stambanans egentliga ändamål att befrämja skogsafverkningen eller flottningen af virke; men till dess ändamål hör att åstadkomma en ordnad skogshushållning, så att den massa virke må tillgodogöras, som nu går förlorad till ett ungefär lika stort belopp med det virke, som exporteras, hvilket för ifrågavarande distrikt utgör 54,000,000 kubikfot årligen. Så mycket virke, påstår man, ligger qvar i skogarne till intet gagn, utan endast till hinder för återväxten.

Det är förut erinradt, att när man talar om Norrland, man måste skilja mellan det öfre och det nedre. Vi kunna icke när det gäller förevarande fråga under ett begrepp sammanföra hela detta stora land, utan måste skilja mellan den södra delen, eller Gestrikland, Helsingland, Medelpad, Herjeådalen och Jemtland, och den andra, nordligare, som omfattar Angermanland, Vesterbotten och Norrbotten. Den sistnämnda delen har sin befolkning nästan uteslutande boende utmed kuststräckan, hvars sjökommunikationer, så länge hafvet är öppet, utan tvifvel äro de bästa; ty ingen jernbana kan med dem täfla i prisbillighet. Icke lärer det således blifva många af de 266,000 invånare, hvilka bo spridda på denna långa kuststräcka, som komme att trafikera ban-

delarne i Jemtland, och om dessa då skulle, vare sig för att komma vester, eller söderut, få göra en liten omväg, är detta af mindre betydelse än de olägenheter, Håssjölinien skulle medföra för Jemtland, som året om är stängdt från förbindelse med hafvet och de södra orterna.

*Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

En talare här har yttrat, att den alltid isfria hamnen vid Trondhjem icke vore för oss af så stor vigt, då man i Göteborg söker hålla hamnen året om tillgänglig. Ja, det är sant, att Göteborgarne med en beundransvärd raskhet sökt att skaffa bort isen i sitt hamnrevier; men ännu hafva de icke kommit derhän att kunna skaffa undan isen i Kattegat. Man kan hålla ett revier fritt från is, men icke ett haf. Vid Trondhjem är hafvet deremot alltid öppet, så att det kan hela året om navigeras. Det går så lätt för sig nu att resonnera bort sådana naturförhållanden, sedan man i två år haft milda vintrar; men det kan komma ett år, då vi blifva helt och hållet instängda, och för vår jernindustri, i synnerhet i Gestrikland, är det af en så stor vigt att hafva förbindelse med en alltid öppen hamn, för att hvilken tid som helst på året kunna till utlandet öfverföra sina produkter, att vi för denna del af landet icke böra förlänga vägen till Trondhjem mer än nödigt är. Då det vid förra riksdagen talades för den då af Stats-Utskottet föreslagna Håssjölinien, hvilken skiljer sig från den af Utskottet nu förordade endast deruti att Östersund då skulle förbindas med linien genom en bibana från Lit, i stället för att nu sjelfva linien är dragen öfver Östersund, var ett af de kraftigaste skälen, hvarmed man gendref sina motståndare, att Jemtland skulle få hela sin trävaruafsättning och handel på Trondhjem, och att det således icke skulle vara af någon synnerlig vigt för Jemtland att hafva en gen förbindelse med Bottenhafvet och de södra orterna. Jag tror, för min del, att det vore bäst, om vi sökte bibehålla våra handelsförbindelser med Jemtland. Dermed vill jag visst icke säga, att ej de skogsprodukter, som naturligen finna sin väg åt Norge och Trondhjem, gerna må få taga den vägen; men ställa vi så till, att hela trävarurörelsen tager denna rigtning, befarar jag, att vi skulle åstadkomma betänkliga rubbningar i förhållandena i kustorterna vid Bottenhafvet.

När det nu icke gäller stort större kostnader att gå den ena eller andra af de ifrågasatta linierna, tror jag, att alla skäl tala för att godkänna Kongl. Maj:ts förslag och stanna vid Refsundslinien, till dess man genom undersökningar fått fullt utredt, hvilken linie, som är fördelaktigast att söderifrån ansluta denna tvärbanslinie, och från hvilken punkt denna söderifrån tillslutande linie lämpligast bör fortsättas norrut. Vill man bereda en tillfredsställande lösning på den norrländska jernvägsfrågan, tror jag att det är alldeles nödvändigt att skilja tvärbanan från den uppåt gående banan; men vill man åter, att en och samma linie skall tillgodose all trafik inom detta vidsträckta land, är det min fulla öfvertygelse, att man begår ett misstag och gagnar ingen. Jernvägar äro icke ett sådant universalverktyg, att det är möjligt att med en jernvägslinie betjena rörelsen från alla möjliga olika håll och rigtningar; och liksom den handtverkare, som skulle vilja ersätta sina olika verktyg, yxan, sågen och hoftången, med ett universelt verktyg, skulle göra ett dåligt arbete och snart blifva ruinerad, så skulle det också gå äfven staten, om den sökte med en jernvägslinie bereda ett universalverktyg

*Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

för den norrländska samfärdseln. Hvarpå beror väl nu i sjelfva verket den framtida fortsättningen af den norra stambanan? Icke derpå, att vi nu i ögonblicket bygga någon del af denna bana, utan derpå, att de delar af det norrländska jernvägssystemet, som under den närmaste tiden komma att utföras, anläggas så, att de blifva vinstgifvande och till verkligt gagn; jag menar dermed icke, att de nödvändigt skola gifva ränta på anläggningskostnaden, utan endast, att de skola medföra det indirekta gagnet att verkligen bidraga till landets utveckling och tillgodogörandet af dess rika tillgångar. Lyckas man häri, kan det öfre Norrland vara fullt förvissadt, att man icke stannar vid tvärbanan, utan fortsätter banan vidare norrut. Om vi nu välja Håssjölinien, som i trafikhänseende måste blifva en dålig linie, befarar jag, att det dermed blir slut på den norrländska stambanan, och att det åtminstone kommer att gå en mycket lång tid om, innan den fortsättes.

En ärad representant *för* Norrland, men icke *från* Norrland, har gjort åtskilliga anmärkningar mot hvad jag i den af mig till chefen för Civildepartementet afgifna promemoria anfört till förmån för Refsundslinien, eller att densamma skulle genom lättadt tillfälle till transporter befrämja och underlätta det nu pågående arbetet på bandelen mellan Näskott och riksgränsen, äfvensom att den erbjöde fördelarne af att kunna mil efter mil öppnas och af en hastigare vunnen förbindelse med Jemtland, under det att deremot Håssjölinien icke gerna kunde trafikeras förrän man åtminstone kommit upp till Dusnäsviken, d. v. s. färdigbyggt en väglängd af omkring 12 mil, och på intet vis komme att underlätta de för bygnadsarbetet å bandelen Näskott—riksgränsen nödiga transporter. Dessa transporter äro dock mycket dyra och förenade med stora svårigheter; hvarje man, som skall användas vid arbetet, måste, för att komma dit, föras långa vägar, till stor kostnad för statsverket. Nu säger den ärade talaren, att dessa kostnader betyda ingenting; ty då jernvägen är färdig, gravera de icke vidare. Det är sant, då äro de möjligen glömda; men vi kasta emellertid under tiden bort ganska betydliga summor och förlora tid för byggnadsarbetet, och jag föreställer mig, att Riksdagen i allmänhet icke skulle blifva belåten, om de för byggnaden anvisade medel till alltför stor del ginge till faux frais.

Hvad åter beträffar förbättring i stigningar, så är jag Stats-Utskottet tacksam, för det Utskottet uttalat sin åsigt om önskvärdheten af att få en minskning i stigningarne på de utstakade linierna, äfven om sådant skulle vara förenadt med större kostnader. Ja, det är gifvet, att man söker att i detta afseende förbättra linierna så mycket som möjligt, och man har också lyckats att nedbringa en hel del lutningar af 1 : 60 till 1 : 100. Men det finnes dock en gräns för sådana förbättringar, beroende deraf att det icke går an att mer än i viss mån öka väglängden; ty eljest vinnes ingenting. Måste man öka väglängden 50 till 66 procent, blir vinsten ingen, utan tvärtom blir det då förlust. Bättre är att hafva en dyrare driftkostnad med lutningar på 1 : 60, än att hafva en betydligt större väglängd med lutningar på 1 : 100. Genom de undersökningar, som blifvit gjorda för att söka förbättra linien öfver Torpshammar, tror jag det vara fullt konstateradt, att den af byggnadsstyrelsen uttalade åsigt, att det icke finnes någon lämpligare punkt att gå

fram vid Torpshammar än den af styrelsen föreslagna rigtning. Ty då någon annan punkt icke kan väljas utan en så betydlig ökning af kostnaderna, kan man icke tänka på en sådan utväg. Deremot, om vi gå öfver Ånge, hafva vi omkring *400* till *500* fot mindre stigningar att öfvervinna. Då Stats-Utskottet nu ordar om önskvärdheten att reducera stigningarna, synes det mig icke vittna om konseqvens, att Utskottet gifver sitt förord åt en linie, der man har de största stigningarna. Den klokaste ingeniören är onekligen den, som i främsta rummet gör sig den frågan, huru han kan undvika en svårighet, och först när detta icke finnes möjligt, söker att besegra den. *Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

Om man nu skulle besluta sig för Håssjölinien, tror jag, att man riskerar, att Torpshammarbolaget först och främst utsträcker sin bana till Ånge och derifrån sätter sig i förbindelse med Storsjön, antingen öfver Gällö till Lillviken eller ock till Storsjöns sydliga ändpunkt. På det sättet får man från Jemtland en genare väg nedåt landet, och jag undrar då om icke trafiken på Håssjölinien blir ganska klen. Det är icke otroligt, att så komme att ske, ty der finnas i Sundsvall stora intressen, som fordra en gen förbindelse med Ljungans flodområde och hela det stora vattensystemet invid Refsundslinien. Jag kan derföre, från hvilken synpunkt jag än betraktar saken, icke annat än gifva Refsundslinien företrädet. Det är i åratal, som jag tänkt öfver dessa linier, examinerat dem och sökt alla möjliga upplysningar, som kunna inverka, och jag kan icke finna annat än, att det för Norrland, såväl det öfre som det nedre, är fördelaktigast att få tvärbanan anlagd i rigtning från Torpshammar öfver Ånge, Gällösund och Östersund till Näskott, men att, hvad den uppåtgående banan beträffar, beslutet må få anstå, till dess genom ytterligare undersökningar blifvit med full visshet utrönt, antingen linien Gällö—Håssjö eller Ånge—Håssjö är den bästa, och huru denna bana sedan må lämpligast kunna fortsättas vidare norrut. Om det öfre Norrland fäster större afseende på en kortare förbindelse med Trondhjem, då bör ovilkorligen linien Gällösund—Håssjö gifvas företrädet; håller man åter i denna landsdel mera på gen förbindelse med de södra orterna, då blir det att från närheten af Ånge söka en kortare förbindelselinie med Håssjö, hvilken kan sedermera framdragas upp till Sollefteå.

Jag vill icke trötta Kammaren, ehuru det kunde vara åtskilligt mer att säga i frågan; men diskussionen har redan räckt så länge, att litet hvar torde längta till dess slut, och här gäller det ju egentligen icke annat för Kammaren än att förnya det beslut, som Kammaren fattat vid föregående riksdag. Det är under förhoppning, att Kammaren skall vidblifva detta sitt beslut, som jag anhåller om afslag å Stats-Utskottets förslag och bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr Wærn, Carl Fredrik: Då denna fråga förevar vid sistlidne års riksdag, sökte jag framhålla, att nyttan af en jernväg, och särskildt af en jernväg för Norrland, borde bedömas, icke efter existerande förhållanden och det omedelbara gagn den kunde medföra för en redan befintlig befolkning och industri, utan *efter* dess förmåga att bidraga till landets utveckling, d. v. s. efter den skilnad, som derigenom kan förväntas skola uppstå emellan hvad som nu är, och hvad som kan

*Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

finnas t. ex. 20 år härefter. Det är samma tankegång, som följdes af en föregående talare, då han begärde rättvisa för Norrland. Ty går jag till en undersökning af hvad denna fordran innebär, anser jag för min del, att den åsyftar samma intresse för befrämjandet af de norrländska provinsernas utveckling, som för det mera befolkade sydligare landet, så att de rika resurser, hvaröfver förstnämnda del af landet förfogar, snarast möjligen må kunna tillgodogöras. Deremot kunna vi icke vänta, att i ett så glest bebodt land, som Norrland, jernvägarne genast skola lemna någon vinst. Hvad jag således finner böra vara för frågan afgörande, är mindre nyttan för ögonblicket, än landets framtida utveckling. Med en sådan uppfattning kan det för mig icke blifva fråga om att söka företrädesvis den väg, som är kortast eller som medgifver de största besparingarne, utan den som lemnar de största utsigterna att framkalla och tillgodogöra landets resurser. Det synes mig här vara så mycket nödvändigare att icke lemna denna grundsats å sido, som, derest man begår ett misstag vid anläggande af en jernväg genom ett tätt befolkadt land, sådant väl kan vara af mindre betydelse, men, då det deremot gäller att bygga jernväg i ett glest befolkadt land, jernvägens framdragande i felaktig rigtning icke blott medför en direkt ekonomisk förlust, utan också försenar och möjligen förspiller det dyrbara tillfället att väcka ny industri till lif för tillgodogörande af det landets tillgångar.

Om jag utgående från denna synpunkt vill undersöka huru det förhåller sig med de båda föreslagna linierna, den östra och den vestra, skall jag dock icke, allra minst så här sent på aftonen, besvära Kammaren med några jemförelser, vare sig i afseende på anläggningskostnad, trafikförhållanden eller annat, utan deremot något sysselsätta mig med ett bevis, som jag tror skall tilltala Kammaren mer, nemligen de inre kriterierna på de särskilda vägarnes förmåga att motsvara de af dem väntade fördelarne. Dessa kriterier torde bäst framgå af de personers yttranden, som förordat de omtvistade vägsträckningarne. Huru förhåller det sig då med dessa båda linier? Jo, om vi först hålla oss till den vestra, finna vi att dess förkämpar från orterna yrka på just den sträckningen och ingen annan, och att embetsverken hafva hela tiden bestämdt och utan någon tvekan tillstyrkt den. Den ärade representant, som sist hade ordet, yttrade sig t. ex. alldeles bestämdt i detta hänseende. I afseende härpå vill jag, då Stats-Utskottets ordförande yttrade, att siffror låta gruppera sig så lätt, att han icke tror på *några* sifferuppgifter, anmärka, att hur sann denna anmärkning än må vara om siffror, som hemtas från prospekter eller partiskrifter, är jag dock säker om att han nogsamt känner till att statens samvetsgranna embetsmän icke gruppera siffrorna efter någon förut fattad mening, utan opartiskt och endast för att genom dem få utredt hvad som bör göras. Således ser jag i deras alldeles bestämda förord för den vestra linien ett mycket starkt skäl för densamma. Hvad deremot angår alla dessa enskilda uppgifter, så tror jag att det ganska lätt kan hända att de enskilde, i sin ifver att uppsöka och framställa allt, som kan tala för deras mening, låt vara "bona fide" framlägga uppgifter, som kunna vara missledande för andra. Men detta är ju gemensamt för båda linierna. Deremot synas mig de förut omtalade

bestämda uppgifterna, hvilka förekomma för den vestra linien, men deremot icke, åtminstone så vidt jag kunnat finna, blifvit framstälda för den östra, utgöra inre kriterier på den först nämnda liniens godhet. *Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

Dertill komma de lifliga sympatier, som visats för denna linie, de uppoffringar, som blifvit gjorda, och beredvilligheten att göra ytterligare uppoffringar för denna linie; Jemtlands läns landsting har anslagit 900,000 kronor och Sundsvall har byggt en bibana på 6 mil. Detta allt måste väl anses tala för att linien verkligen är god. Stats-Utskottets ordförande, som har en alldeles motsatt åsigt, har dock yttrat att det icke kan vara tvifvel om att denna linie är för dessa landsdelar förmånligast.

Hvad kan då hufvudsakligen vara sagdt till förmån för den andra, den östra linien? Huru förhåller det sig här med de inre kriterierna på banans godhet? Med undantag af några få sockenkomiterade, har ingen, som bor i den ort der banan skall gå fram, uppträdt som dess målsman. Invånarne i en af de större socknarne, Hammerdal, hafva till ock med alldeles bestämdt uttalat, att de anse den vestra linien hafva större fördelar. Hvilka är det då, som tala för den östra banan? Icke vill jag neka att de finnas. Det är kustintressets målsmän. Men är det då verkligen just denna linie kustboerna vilja hafva? Säga de att den är den bästa? Nej! De skulle vilja hafva en ännu östligare bana, en kustbana, men förorda denna, såsom varande kusten närmare, än den vestra. Motionären sjelf påyrkade vid förra riksdagen en helt annan bana än denna, som Stats-Utskottet här föreslagit, och på samma sätt förordar Utskottet i år en bana, som, om än skiljaktigheten icke är så stor, dock icke är densamma som den, hvilken Utskottet i fjor ansåg vara den bästa. De inre kriterierna tala således för att denna bana icke i sig sjelf är af synnerlig nytta eller skulle kunna kraftigt bidraga till utveckling af några af Norrlands resurser.

Men hvad anföres då egentligen såsom skäl för denna sträckning? jo, i första rummet att den kostar mindre. Men, om vi verkligen vilja göra något för att utveckla Norrlands resurser, kan det väl ej vara skäl att lägga vigt på en så obetydlig besparing, som kunde uppstå genom att välja denna linie.

Vidare har man anfört konkurrensen, som skulle uppstå mellan två norrländska hamnar, om bådas afstånd från banans ändpunkt vid Nordsjön blefve ungefärligen lika. Jag är en stor vän af fri täffan och tror att ingen skall kunna beskylla mig för att på något sätt söka undertrycka denna. Men ändamålet med denna fria täflan måste vara att få något billigare och bättre. Här vill man deremot nu förlänga banan med något öfver 3 mil, för att Hernösand och Sollefteå skola blifva i stånd att täfla med Sundsvall. Således vill man en försämring i förmåner på det hela, för att möjliggöra täflan. Det förefaller mig som om på detta sätt medlet måste motverka ändamålet.

Vidare anför man, att den östra linien berör 4 flodområden. Detta sammanhänger med frågan huruvida man skall draga upp banan längre i Norrland eller icke, hvilken fråga icke för närvarande föreligger, ty hvar helst banan drages upp, beröras dessa fyra flodområden.

Om jag således anser dessa skäl svaga, finnas dock de, som i min tanke äro ännu svagare, nemligen de, som äro helt och hållet momen-

*Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

tela, men hvilka dock af Stats-Utskottet först och sist anföras. Stats-Utskottet säger att ett uppskof vore skadligt och att man borde bestämma rigtningen till Håssjö nu, på det att den måtte vara slutligen afgjord; det skulle medföra större trygghet, om man hade detta bestämdt och man skulle då undvika jernvägsstriderna vid nästa riksdag. Men om vi afgöra denna vigtiga fråga på ett sådant sätt, att vi framdeles finna att vi borde hafva gjort på annat sätt, kan det då vara någon tröst uti att vi fått frågan afgjord i år. Detta synes mig vara det allra svagaste skälet. Mera afsevärdt synes mig då det historiska skäl vara, som man anfört, men jag frågar: hvilka förhoppningar hafva vi gifvit; hvad hafva vi lofvat? Icke heller detta skäl har något att göra med utvecklingen af Norrlands resurser, men erkännas måste, att det skulle vara i hög grad graverande, om man kunde visa, att Riksdagen gifvit några löften, som den icke ville hålla. För min del kan jag alldeles icke finna att vare sig Kongl. Maj:t eller Riksdagen gifvit några sådana löften. I sitt anförande till det statsrådsprotokoll, som finnes bifogadt Kongl. Maj:ts proposition vid 1873 års riksdag, säger chefen för Civildepartementet: "mera skäl för sig synes mig den särskilda mening hafva, som påyrkar tvärbanans dragande norr ut till Håssjö." Uti detta "*mera*" skulle det löfte ligga, som man säger att vi nu vilja svika. Men detta "*mera*" var aldrig uttaladt såsom en motsats till den nu föreslagna vestra rigtningen, utan till en då omtalad linie, som skulle gå genom de östliga delarne af norra Helsingland och Medelpad. På samma ställe yttrar chefen för Civildepartementet: "Under sådana förhållanden vågar jag icke fälla något kategoriskt omdöme om den ena eller andra sträckningens företräde;" och derefter: "anförda förhållanden betinga nödvändigt anställande af nya undersökningar, men synas mig ej böra vålla uppskof i beslut om byggande af de föreslagna banorna i den redan nu väsentligen och hufvudsakligen bestämda rigtningen." Hvad sade nu dertill Riksdagen? Jo; i Riksdagens underdåniga skrifvelse heter:

"Riksdagen delar hufvudsakligen de åsigter i fråga om anläggande af jernvägar genom Norrland, som finnas anförda i det vid Eders Kongl. Maj:ts nådiga proposition fogade protokoll öfver civilärenden. Dock har hos Riksdagen uppstått tvekan huruvida, då den bredspåriga banans sträckning från Hybo icke utan föregående undersökningar kan bestämmas, det må vara skäl att nu föreskrifva det denna handel skall fortsättas "antingen till Torpshammar i Medelpad eller annan öster derom belägen punkt å Sundsvall—Torpshammar-banan." Riksdagen föreställer sig nemligen att den punkt, der den bredspåriga banan skall anslutas till den smalspåriga, bör blifva beroende af fullständiga undersökningar om lämpligaste sträckningen för banans fortsättande från Hybo. Vid lemnandet af sitt bifall till byggandet af en bredspårig stambana från Storvik har Riksdagen alltså ansett, att det bör blifva beroende af berörda undersökningar."

Är nu detta ett löfte? Så väl Kongl. Maj:ts rådgifvare som Riksdagen hafva ju sagt, att undersökningar skola ske först och besluten blifva af dem beroende.

Men huru är deremot förhållandet med Jemtlands län och det lemnade bidraget samt med Sundsvall? Jo, såsom flere talare sagt, man är här icke heller här bunden af något skriftligt löfte. Men vore

det ridderligt och rätt att låta bibanan utföras samt mottaga dessa penningar, och så göra en krok på banan till fördel för andra städer? Jag tror icke att detta vore lojalt. Jag fäster så mycket mera vigt dervid, som den senast församlade Riksdagen just i afseende härpå erhöll synnerligen vigtiga upplysningar af chefen för statens jernvägstrafik. Han upplyste, att, om banan droges öfver Håssjö, skulle frakten mellan Sundsvall och Östersund blifva för första klassens gods 24, för andra klassens gods 27 och för tredje klassens gods 23 procent dyrare än öfver Ånge och Wälje. Det vore ingen småsak för Sundsvall, som byggt sin bibana, att få sina frakter så mycket förhöjda. För en vagnslast spannmål skulle frakten höjas 16 procent: från Stockholm till Östersund 10 à 15 procent. Men deremot kunde det så mycket omtalade fördyrandet för det öfre Norrland till följd af de större afstånden icke uppskattas till mer än 3 eller 4 procent. *Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

Slutligen ber jag att få påpeka något, som gifver oss anledning att för landets inkomsters skull tillse, att frakterna på denna bana så vidt möjligt blifva sådana, att transitotrafik der kan uppstå. Hvilka varor kunna då komma att föras derpå såsom transitogods? Jo, af norska statistiska uppgifter, hemtade ur officiela källor, finna vi, att hela den nordliga delen af Norge, som har sin rörelse på Trondhjem, importerar högst betydligt med spanmål, deraf en väsentlig del tages från ryska och tyska östersjöhamnar. Deremot exporteras derifrån till de flesta europeiska länder, och deribland till dem som äro belägna vid Östersjön, en myckenhet fisk, och från förmedlingen af bytet af dessa varor skall jernvägen otvifvelaktigt komma att hemta sina största inkomster.

Jag tillåter mig att anföra några siffror i detta hänseende. Hela Norges import af råg är 1,362,000 tunnor, deraf 1,038,000 tunnor från ryska och tyska hamnar vid Östersjön. Af korn är hela importen 465,000 tunnor, deraf dock icke mer än 145,000 tunnor från Östersjöhamnar, men 221,000 tunnor från Danmark. Af sill exporteras till endast ryska och tyska hamnar 482,000 tunnor. Dessa äro betydliga qvantiteter, men naturligtvis måste man icke i beräkning upptaga hela den importerade qvantiteten, utan blott hvad som importeras vid de norska hamnar, hvilka lemna fiskarena å Norges öfre kust spanmål, eller som ligga i närheten af Trondhjem, ty det är klart att det endast är konsumtionen i de trakter, som kunna egna sig till handelsområde för denna stad, som vi i förevarande fall ha att räkna på. Då finna vi att till Bergen importeras årligen 296,000 tunnor råg, till Stavanger 128,000 tunnor och till nordligare hamnar 92,000. Förut har jag nämnt, att Norges hela rågimport från östersjöhamnar besteg sig till omkring en million tunnor, och enligt hvad jag nu angifvit belöper sig icke mindre än hälften af denna spanmålsqvantitet på den befolkning, bestående hufvudsakligen af fiskare, som har sin industri i öfre Norge.

Det förefaller mig som långt ifrån att det skulle finnas något skäl att göra banan krokig för att tillmötesgå enskilda orters lokala intressen, man bör göra allt för att minska trafikkostnaderna å transitobanor och möjliggöra en byteshandel, hvilken kan blifva ganska betydlig och båda de förenade skandinaviska länderna till stor nytta.

Jag anhåller om bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

*Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

Grefve Posse, Gustaf: I jernvägsfrågor hyser jag den åsigt, att man i allmänhet bör rätta sig efter regeringen, ty det är klart, att regeringen har det bästa tillfälle att sätta sig in i dessa frågor och bedöma dem. Det har också hittills visat sig, att regeringens propositioner i jernvägsfrågor i allmänhet gått igenom. Detta gäller dock naturligtvis endast, då regeringens åsigt i dylika fall varit bestämd och lika, men så är icke här förhållandet. Regeringen har i denna fråga varit af tre olika åsigter. Vid 1873 års riksdag förordades af regeringen Håssjölinien, vid 1875 års riksdag var denna linie alternativt föreslagen och vid denna riksdag är det nu Refsundslinien. Då regeringen sålunda sjelf visat sig vara tveksam — hvilket jag icke anser vara underligt, ty i frågor som denna må man gerna tveka, då det ej är så lätt att sätta sig in i dem genast — är det klart, att det skäl, som annars skulle förmått mig att rösta med regeringen, här förfallit, och jag måste söka att göra upp för mig en egen åsigt. Det ligger då närmast att söka taga reda på, hvilken af de båda linierna, som i statsekonomiskt hänseende är den fördelaktigaste, och med afseende derpå hafva vi icke haft några svårigheter att få material, ty den ena broschyren efter den andra har stuckits oss i händerna, så att man åtminstone icke behöft söka material. Jag har också studerat dem och sökt att sätta mig in i frågan, men jag får bekänna, att uti alla broschyrer jag fått, har genast funnits spår af, uti somliga, att de förskrifva sig från Hernösand eller trakten deromkring, och uti andra att de komma från Sundsvall. Det intryck, som de på mig gjort, påminner mig om något, som för 30 år sedan passerade i Vestergötland. Hjo skulle då hafva en ny hamn, och när Konung Oscar I då passerade Vestergötland gick borgmästaren i staden till honom med en petition, hvaruti man anhöll att Konungen måtte skaffa staden hamnen. Det drogs då fram flera skäl, men i synnerhet ett kardinalskäl, som man trodde rigtigt skulle verka, och det lät sålunda: "skaffa oss blott en hamn i Hjo, så skall Falköping bestämdt komma att gå under." Detta skäl synes mig också framskymta här uti de olika broschyrerna. Hernösand säger: skaffa oss blott en jernväg, så skall Sundsvall bestämdt komma att gå under, och Sundsvall säger åter tvärtom. Då jag nu för min del vill, att *båda* dessa städer skola blomstra, har jag således icke kunnat finna någon ledning för mitt omdöme af allt detta material, som vi fått, och som jag nu icke fått någon ledning här vid lag, vare sig af regeringen eller af det material, som de enskilde lemnat, så är det klart, att jag måste söka sjelf göra upp för mig hvad som i frågan skall bestämma min mening. Då kom jag åter att tänka på hvad som passerade för någon tid sedan i Lund. En af professorerne der började en gång sin föreläsning med att säga, att "ingen undersökning blir egentligen intressant, förränn man först vet, hvarom fråga är." Först måste man således söka få reda derpå. Är det här fråga om att bestämma en hufvudbana eller en bibana? Skola vi lägga en jernväg emellan Sundsvall och Throndhjem, eller skola vi fortsätta norra stambanan? Jag har alltid hittills trott, att hufvudsaken är vigtigare än bisaken och således måste jag anse, att det är vigtigare att bestämma läget af en stambana än läget af en bibana. Om detta är sant, behöfver man ju blott kasta en blick på kartan för att se, hvilken linie som är den bästa. Hvad

norra stambanan beträffar, så har jag för mig, att Angermanelfven är det mål, till hvilket jag anser, att denna bana bör fortsättas. Då jag sålunda betraktar Angermanelfven såsom målet, hvartill jag vill komma, faller det sig för mig klart, att jag skall rösta för den östra linien, eller för bifall till Stats-Utskottets förslag. Jag har derför ännu ett skäl, och det är, att denna rigtning ofelbart öfverensstämmer med det stora förslag, som för 20 år sedan framlemnades af Öfverste Ericson. Det var otvifvelaktigt en sådan rigtning af norra stambanan, åt hvilken han pekade, och vi hafva ju redan förut här haft en strid, i hvilken en bana i samma rigtning segrade. Det var den enda gång, då regeringens förslag blifvit af Riksdagen förkastadt, nemligen i striden om Sala eller Sevalla. Ställningen är nu fullkomligt adæqvat, och jag anser äfven nu Öfverste Ericsons auktoritet vara större än regeringens, hvarföre jag röstar för bifall till Utskottets förslag.

*Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

Många ledamöter hördes nu ropa på proposition.

Herr Sjölund: Utan att inlåta mig i någon strid om eller detaljgranskning af de siffror, hvilka uppstälts till fördel för den ena eller andra rigtningen, vill jag blott bedja att få lemna några upplysningar med anledning deraf, att jag bor i den ort, hvarom fråga är.

Uti den till Stats-Utskottets betänkande fogade reservation af Herr Nordenfelt läses följande: "Man talar varmt om vigten af att gå hela Norrlands önskningar till mötes, men förhållandet är verkligen, att mera än hälften af Norrlands befolkning, nemligen den, som bor söder om Angermanland, föredrager Refsundslinien." Samma påstående hörde jag åter nyss framställas af samme ärade ledamot, hvilken då yttrade, att invånarne inom Medelpad och trakten af Sundsvall hade gifvit afgjordt företräde åt den så kallade Refsundslinien. Jag vill med anledning deraf upplysa den ärade reservanten, att jag, som bor *söder* om Angermanelfven och tillhör provinsen Medelpad, tilltror mig hafva kännedom om verkliga förhållandet inom Medelpad och dessa trakter, samt att, efter hvad jag har mig bekant, det inom 15 kommuner af Medelpad finnes öfvervägande pluralitet för den så kallade Håssjölinien eller den östra. Uti tre andra kommuner, som hafva uteslutande beröring af den så kallade Refsundslinien, nemligen Torp, Borgsjö och Hafverö, äro tankarne visserligen delade, men, så vidt jag känner, har icke någon kommun utefter Refsundslinien visat något intresse för en sträckning efter denna linie, då deremot befolkningen efter den östra linien bidragit till undersökningars verkställande, och vissa kommuner inom Jemtland äfven åtagit sig att släppa till jord för det östra alternativet.

Samme ärade reservant säger vidare på sid. 33: "Sågblockarne i östra liniens närhet äro ock, i anseende till dess läge invid flottlederna, redan betydligt mera afverkade, än invid Refsundslinien." Detta påstående torde Herr Nordenfelt hafva stödt på uppgifter från annat håll, sannolikt de, som till förmån för Refsundslinien på begäran lemnats af revierförvaltarne i Medelpad och Jemtland, hvilka uppgifvit, att utefter Refsundslinien skola finnas 2,250,000 bjelkar och 13,500,000 sågtimmerblockar. Äro dessa sifferuppgifter afsedda att angifva förhållandet inom

*Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

en mils afstånd efter Refsundslinien, så hålla de ingalunda streck, men är meningen deremot, att de skola finnas på sträckan från linien upp emot norska fjellen, då är uppgiften nog ej öfverdrifven. Men om vi nu föreställa oss, att de skola finnas utefter vattendragen inom Jemtland och Herjeådalen, så måste de alltid kastas i elfvarne för att flottas kortare eller längre väg, och det synes mig då tydligt, att det vestra alternativets virkestillgångar kunna sammanföras med det östra, ty, då man i alla fall skall flotta timret 20 till 30 mil, kan man gerna flotta det några mil till. För öfrigt kan man få klart för sig, huru vida skogstillgångarne mest tillgripits efter vestra eller östra linien, då man erinrar sig att, sedan Ljungaelfven år 1825 af Kongl. Maj:t och kronan bereddes till flottled, ifrån Angesjön flottning egt rum minst i 40 år, under det att deremot Gimån först år 1868 ordnades till flottled.

Det har vidare från samma håll blifvit yttradt: "Deremot synes Refsundslinien hafva att förvänta en betydlig trätrafik, då denna linie, enligt uppgjorda tillförlitliga beräkningar, kommer att upptaga stora virkesmassor vid Ångesjön." Uti en broschyr, som framlagts för det vestra alternativet, har visats att i Angesjön flottas 675,732 sågtimmerblockar. Nu vet man, att största delen af dessa sågtimmerblock tillhöra grosshandelsbolaget Dickson & C:ie i Göteborg, hvilka vid Ljungan ega 600,000 tunnland skog, deraf det mesta vid och ofvanför Ångesjön, och hvilka förlidet år afverkat omkring 200,000 sågtimmerstockar. Menas nu att dessa virkestillgångar skola föras till Göteborg? Sannolikare till Trondhjem! om de skola dragas på jernväg. Ty skola de, som hittills, tagas till Herrarne Dicksons utmed Ljungan belägna sågverk, till Matfors och lastageplatsen Svartvik, så blifver det alltid billigast att flotta ner virket efter Ljungaelfven, helst då, enligt broschyren, flottningskostnaden ju endast är 26 öre per stock. Skulle dessa sågtimmerblock i motsats härtill antagas gå öster ut på jernväg, så måste de först dragas upp ur Ångesjön, hvarest uppfordringsverk dertill måste finnas, sedan transporteras från en bredspårig till en smalspårig bana, derpå bogseras ut till hafvet och läggas in i magasiner, och med allt detta synes det mig vara fullkomligt gifvet, att med det östra alternativet kommer man sannolikt att få en mycket större trävarutransport, ty man får då icke blott från Ljungan, utan äfven från Indalselfven. Uti Ljungan har det sista året flottats 1,600,000 till 1,700,000 sågtimmerblockar och uti Indalselfven något mera än en million.

Utaf de framkomna broschyrerna, hvilkas uppgifter jag nu i några punkter sökt vederlägga, har det velat synas mig, att de enskilda intressenas målsmän fört jernvägsbyggnadsstyrelsen bakom ljuset rörande rätta förhållandet.

Hvad rigtningen beträffar, vill jag ej inlåta mig i någon strid för det ena eller andra alternativet, då jag anser denna fråga redan vara tillräckligt fullständigt utredd, och jag dessutom i hvarje fall skulle komma att synas såsom part i frågan.

Ropen på proposition förnyades.

Herr Adelsköld: Jag ber endast att få säga några ord med

anledning af ett yttrande utaf en ärad talare på stockholmsbänken, hvaraf jag till min ledsnad funnit, att jag uti mitt anförande på förmiddagen uttryckt mig otydligt, så att jag blifvit missförstådd af honom och möjligen äfven af flere af Kammarens ledamöter. Jag är derföre tacksam, att han fäste min uppmärksamhet på saken, så att jag fått tillfälle förklara mig. Den ärade talarens uppfattning synes hafva varit, att jag skulle yttrat att regeringen förfarit inkonstitutionelt, då den i stället för norra stambanan proponerat anläggning af tvärbanan. Något sådant har jag icke tänkt och icke heller yttrat. Min tankegång, hvilken jag måhända icke lyckades tydligt uttala, var att, sedan norra provinsernas invånare genom Kongl. propositioner vid 1873 och 1875 års riksdagar och riksdagsbeslut förespeglats att erhålla en verklig nordlig stambana, de nu skulle gå miste om den samma, för den händelse norra banan från Hybo droges åt Ånge och vidare efter tvärbanan till Gällö och först derefter till Håssjö, hvilket skulle blifva följden af tvärbanans godkännande; och jag hemstälde huruvida ett beslut i denna rigtning kunde anses konstitutionelt; att det icke skulle vara lojalt, ansåg jag mig kunna bedöma, och uti denna åsigt har diskussionen ytterligare stärkt mig. Mitt yttrande gälde sålunda icke regeringen, utan det beslut som Riksdagen kommer att fatta.

*Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

Herr Ribbing, Sigurd: Det skall icke falla mig in att ens vidröra de tekniska, ekonomiska och finansiela detaljerna vid förevarande fråga, hvilket jag skulle anse af mig, såsom icke sakkunnig, vara rent af oförskämdt. I afseende på de alternativa förslagens relativa företräde i dessa hänseenden och framförallt för ett ungefärligt bedömande af *den grad*, hvari det ena i samma afseende må vara förträffligt, det andra totalt förkastligt, ställer jag mig med mycket lugn på basen af det faktum, att Kongl. Maj:t, med sin opartiska och från alla privatintressen fria synpunkt, sjelf för icke längre sedan än ett år *alternativt* föreslog den ena eller andra rigtningen. Det finnes deremot andra skäl, uti den Kongl. propositionen föga vidrörda, som för mig äro bestämmande. I en sådan angelägenhet, som denna, synes mig hvarje åtgärd vara af väsentlig betydelse, som är egnad att qvarhålla och om möjligt ännu fastare sammanknyta bandet och enheten emellan det öfriga Sverige och dess nordligaste delar, hvilka redan förut i alla fall genom klimatiska förhållanden och afstånden äro isolerade från det öfriga Sverige och i öfrigt den enda del af fäderneslandet, som emot främmande land hvarken är begränsadt af haf, eller af en nationalitet, skild från den, som finnes uti det närmast angränsande landet. Att en sådan enhet och samband, materielt, i mäktig mån åstadkommes genom jernvägar uppåt till de nordligare trakterna af Sverige, är sjelfklart. Ideelt åstadkommas de genom beslut och handlingar, som uttrycka en tydlig och omisskännelig välvilja och billighet mot dessa i månget hänseende af naturen vanlottade delar af fäderneslandet. Norrländingarne anse, att så mycket som är bygdt af jernvägen till Håssjö, i och med detsamma är bygdt af Norra stambanan; och de anse det såsom ett uttryck af billighet, att, då de lika med rikets öfrige inbyggare bidragit till jernvägar i de sydligare delarne af riket, intresset för ett samband medelst jernväg mellan det sydligare Sverige och Sveriges *egna* nord-

*Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

ligaste delar nu sättes *framför* det sydligare Sveriges intresse af att sammanknyta sig med Norge. Jag kan icke neka, att jag till fullo delar samma åsigt i afseende å billigheten häraf, och detta utgör för mig ett afgörande skäl att gifva min röst för Håssjölinien.

Herr Asplund: Hvar och en, som känner min särskilda ställning till den nu föreliggande frågan om Sundsvall—Trondhjems-banans ännu oafgjorda sträckning, skall helt visst fatta och uppskatta den känsla af grannlagenhet, som under dagens lopp afhållit mig från deltagande i öfverläggningen, då jag fann min mening med så mycken värme och insigt förfäktas af flere utom ortstriden stående, inflytelserika medlemmar af Kammaren.

Jag uppkallades emellertid, när jag med en viss förvåning märkte, att några af "*Thors bockar*", dem jag ansåg vara på förmiddagen ordentligt slagtade, qvicknat till redan på eftermiddagen. De hafva dock sedermera blifvit så grundligt nedergjorda, att de helt visst icke skola vakna till lif åtminstone förr, än i morgon; och då de förnyade ropen på proposition öfvertyga mig, att Kammaren redan stadgat sin mening i frågan och det, såsom jag vågar hoppas, *i den rätta rigtningen*, kan och bör jag inskränka mig dertill, att på det lifligaste yrka bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Grefve Beck-Friis: Då detta betänkande föredrogs i Stats-Utskottet, hade jag icke tillfälle att vara närvarande derstädes, och anhåller jag derför nu vördsamt att få angifva de motiv, som komma att diktera mitt votum i denna fråga. I likhet med en talare här i mitt grannskap, har äfven jag sökt att göra mig reda för den fråga, som här föreligger, och jag har då funnit, att det här gäller att afgöra rigtningen af en tvärbana, som skall sammanbinda Bottenhafvet med Nordsjön. Fasthåller man denna synpunkt och att det således endast gäller en bana mellan dessa båda haf, så är Kongl. Maj:ts försleg ovilkorligen det enda rätta. Efter min tanke kan man icke heller, utan att bryta med ingångna förpligtelser, besluta någon annan rigtning, än den af Kongl. Maj:t föreslagna, ty det anslag af 900,000 kronor, som Jemtland lemnat till byggande af denna bana, äfvensom den tvärbana, som från Torpshammar till Sundsvall blifvit anlagd, fordrar, efter mitt förmenande, ovilkorligen, att staten bygger en bana i den rigtning, som nu af regeringen blifvit föreslagen. Man har visserligen sagt, att ett löfte väl gifvits, *att* dessa punkter skulle blifva sammanbundna, men icke *huru*. Jag hemställer dock till hvar och en, huru vida icke man ansett det utgöra ett löfte, att dessa punkter på det närmaste och billigaste sätt skulle blifva förenade, och denna omständighet är för mig alldeles bestämmande. Jag ber alla dem, som anse, att man genom ett beslut om tvärbanans rigtning skulle ingripa uti bestämmandet af stambanans sträckning norr ut, väl besinna, att denna sistnämnda sak är så vigtig, att man icke bör nu på en omväg besluta derom, och jag kan för min del icke fatta de skäl, som anföras af dem, hvilka anse, att man genom att besluta om banans dragande öfver Håssjö skulle slippa att bygga någon vidare stambana norr ut. Norrlands fordringar på denna jernväg kunna icke afvisas på sådant sätt.

Jag yrkar bifall till Kongl. Maj:ts proposition och afslag å Utskottets förslag.

*Norra stambanans sträckning.* (Forts.)

Herr Hedlund: Skälen för min åsigt om den vestra liniens företräde äro: den rakaste linien genom hjertat af landet bör väljas; genomlöpandet af kronoskogar, som dermed vinna ett högre värde, medför beaktansvärda fördelar; och här föreligger dessutom ett fall, der man kan tryggt handla efter grundsatsen "*in dubio pro rege*", öfverlemnande tillika åt regeringen *ansvaret* för följderna. En annan sak är, när det gäller fäderneslandets sjelfständighet och trygghet mot yttre makter. Då finnes ingen person, ej ens någon myndighet, som kan med sitt ansvar täcka den stora uppgiften. Men dermed har jag visst icke velat frikalla mig från det ansvar, som hvarje riksdagsman eger, och hvilket väger just så mycket som hans röst och hans inflytande. Jag står dock detta ansvar, när jag nu förordar Kongl. Maj:ts proposition i föreliggande ämne och kommer att rösta derför.

Sedan öfverläggningen härefter förklarats slutad, samt Herr Grefven och Talmannen yttrat, att under densamma hade yrkats dels bifall till den förevarande punkten och dels att Kammaren, med afslag å Utskottets deri gjorda hemställan, skulle bifalla Kongl. Maj:ts ifrågavarande nådiga framställning, gjordes först proposition på bifall till punkten, hvarvid svarades talrika och starka nej, blandade med ja, samt sedermera proposition på afslag derå och bifall till Kongl. Maj:ts framställning, då svaren utföllo med talrika och starka ja, blandade med nej; och förklarades ja nu hafva varit öfvervägande.

Flere ledamöter begärde votering.

Uppsattes, justerades och anslogs följande voteringsproposition:

Den, som bifaller 1:sta punkten i Stats-Utskottets utlåtande N:o 62, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslår Kammaren berörda punkt och antager Kongl. Maj:ts i ämnet aflåtna nådiga framställning.

Omröstningen företogs, och vid dess slut befunnos rösterna hafva utfallit sålunda:

Ja — 28.
Nej — 92.

Den vidare föredragningen af utlåtandet uppsköts till nästa sammanträde.

---

Herr Grefven och Talmannen hemstälde, att de i dag för första gången bordlagda målen skulle uppföras främst å föredragningslistan för nästa sammanträde, och de ärenden, som i dag för andra gången bordlagts, sättas nederst å samma lista; hvilket bifölls.

---

Kammaren åtskildes kl. 10 e. m.

In fidem

*O. Brakel.*

---

STOCKHOLM, IVAR HÆGGSTRÖMS BOKTRYCKERI, 1876.