

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1881.      Andra Kammaren.      N:o 32.

Onsdagen den 30 Mars.

Kl. 11 f. m.

§ 1.

Justerades protokollet för den 23 i denna månad.

§ 2.

Herr *A. M. Culin*, hvilken anmäldes, i följd af en nära anhörigs frånfälle, hafva måst denna dag till hemmet afresa, erhöll, på derom ingifven ansökan, ledighet från riksdagsgöromålen under 8 dagar från och med denna dag.

§ 3.

Till behandling förekom Stats-Utskottets Utlåtande N:o 40, i anledning af väckta förslag dels om jernvägsbyggnader för statens räkning och dels om anvisande af statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar.

*Punkten I:*

Bifölles.

*Punkten II:*

Kongl. Maj:t hade föreslagit Riksdagen besluta, att en stambana af samma spårvidd och trafikförmåga som de öfriga stambanorna genom Norrland skulle anläggas från Bräcke station eller lämplig punkt i dess närhet å tvärbanan öfver Hellgumsjön till Sollefteå eller annan tjenlig punkt i närheten deraf vid Ångermanelfven, med rätt för Kongl. Maj:t att förordna om de orter jernvägen borde genomgå och de ställen den skulle anlöpa, samt för påbörjandet af berörda stambana för år 1882 anvisa ett särskildt anslag af 2,500,000 kronor.

*Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.*

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

I anledning af denna nådiga framställning hade Utskottet gjort följande hemställan:

„att Kongl. Maj:ts ifrågavarande förslag må på det sätt bifallas, att Riksdagen beslutar, att en stambana af samma spårvidd och trafikförmåga som de öfriga stambananorna genom Norrland skall anläggas med utgångspunkt från Bräcke station eller lämplig punkt i dess närhet och, med genomlöpande af de orter och ställen, Kongl. Maj:t med anledning af anställda ytterligare undersökningar kan finna godt närmare bestämma, framföras till Hellgumsjön och vidare till Sollefteå eller annan tjenlig punkt i närheten deraf vid Ångermanelfven, samt för påbörjandet af berörda stambana för år 1882 anvisar ett särskildt anslag af 2,000,000 kronor.“

Enligt anteckning å utlåtandet, voro reservationer mot nämnda hemställan inom Utskottet anmälda dels af Herr *L. M. Nordenfelt*, med hvilken Herrar *Friherre F. von Essen*, *H. R. Törneblad* och *Hans Andersson* instämt, dels af Herrar *C. E. Laurell*, *Sven Nilsson* och *Sven Andreasson*, dels af Herrar *Liss Olof Larsson*, *O. B. Olsson*, *Ola Andersson*, *C. A. Larsson* och *Nils Petersson*, dels ock af Herr *Carl Ivarsson*.

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

Herr Hedlund, som anförde: Då jag nu begärt ordet för att yttra mig i denna punkt, har det icke varit för att inlåta mig i några tvister eller meningsutbyten rörande de olika banornas sträckning, ty i allmänhet äro dessa tvistefrågor så svårlösta, att jag icke dristar alltför mycket med mitt ord eller min röst lägga mig i dem. Men den nu föreliggande frågan synes mig vara synnerligt vigtig, ty enligt min tanke hvilat på beslutet i denna punkt, huruvida statens byggande af jernvägar för egen räkning skall afstanna eller icke.

Här finnes nemligen dessutom icke framlagdt mer än ett förslag, som väger något i fråga om statens direkta jernvägsbyggande, nemligen det som afser anläggande af en stambana genom Halland, och man finner af Utskottets betänkande, att med all aktning för de ärade motionärerne och med all möjlig hänsyn till de vigtiga intressen der beröras, hafva de icke för detta förslag kunnat vinna annat än svagt understöd för sin motion.

Det är sålunda icke antagligt att denna fråga nu vinner majoritet inom Riksdagens båda Kamrar, utan troligtvis kommer den att skjutas undan till framtiden. Deraf framgår att, om äfven norrländska jernvägsfrågan nu förkastas, blir all fortsättning af statens jernvägsbyggnader stoppad under närmaste framtiden, och detta förefaller mig vara en alltför våldsam åtgärd.

Vi kunna likna hela denna stora apparat, som blifvit satt i gång för stambanebyggnader och hvilken oafbrutet varit i verksamhet sedan ganska många år tillbaka, vid en ofantligt stor mekanism, som helt tvärt skall stoppas, eller en stor industriell anläggning, som i ett nu



lägges ned; sådant sker icke utan våldsamma sammanstötningar och förluster i många hänseenden. Vill man sedermera å nyo bringa mekanismen i gång eller på nytt börja rörelsen med den industriella anläggningen, fordras dertill nya kraftansträngningar och dermed förenade nya kostnader. Så äfven här.

*Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)*

Det ekonomiskt rigtigaste anser jag under sådana förhållanden vara att låta statens jernvägsbyggnader så småningom aftaga, och att, på sätt Utskottet här föreslagit, låta dessa arbeten under första året gå ned till 2 millioner eller låt vara till 2½ millioner synes mig vara ett sådant gradvis nedgående, hvarigenom man utan svårighet kan sluta när man vill, eller då man i detta fall kommit till den punkt, hvarom nu är fråga, eller Ångermanelfven.

Det argument, som här för mig i synnerhet väger tungt, är att i annat fall skulle statens stambanebyggnader helt tvärt upphöra, och detta tror jag icke vara rätt. Men äfven saken i och för sig sjelf synes mig tala för den föreslagna Norrlandsbanan.

Sjelf har jag icke kunnat och, jag säger det öppet, icke heller velat ingå i någon pröfning af de olika liniernas företräden, hvarom meningsskiljaktigheter kunna uppstå. Men ett är mig klart, och det är att Norrland icke utan skäl blifvit kalladt med samma namn som den stora Vestern i Amerika. Norrland har likasom denna Vester rika naturliga hjälpkällor, som böra bringas till lif, och detta sker endast genom tidsenliga kommunikationer, som äro de stora pulsådror, genom hvilka man kan kalla till lif domnade eller döda krafter. Jag föreställer mig derföre att, ehuru Norrland blifvit i ganska rikt mått tillgodosedt med kommunikationer, åtskilligt i det afseendet ännu återstår att göra, särskildt med hänsyn till den stora betydelse Ångermanelfven eger för hela det öfre Norrlands utveckling. De medel som staten för ett sådant ändamål använder, böra derföre icke anses såsom bortkastade, de böra lemna åtwinstone en indirekt vinst, äfven om trafiken, särdeles i början, icke komme att visa så synnerligen goda resultat. Men der är ock hopp om, att denna trafik i en icke aflägsen framtid skall komma att stiga, och det är ett stort misstag att af de mindre fördelaktiga resultaten af en del af en jernvägslinie draga slutsatser i fråga om de blifvande resultaten af linien i dess helhet, då den en gång hunnit fullbordas. Det finnes äfven på de öfriga stambanorna delar, som lemna ganska ringa behållning, t. ex. linien Arvika—Norska gränsen, men icke får man deraf draga den slutsatsen att, när hela banan blir fullbordad och de naturliga hjälpkällor, som inom orten finnas, blifvit kallade till lif, förhållandet skall blifva det samma. Fast mera finnes god anledning antaga, att trafiken på en norrländsk stambana i en icke aflägsen framtid kommer att öfverträffa förhoppningarne och alls icke realisera de farhågor, som man på vissa håll i det afseendet nu hyser.

Jag sade, att jag ville kalla Norrland för vårt lands "Stora Vester" och om den stora emigrantfloden i någon mån kunde ledas dit, så skulle väl derigenom icke uppstå någon direkt inkomst, men genom jordens uppodling skulle det dock lända landet till icke ringa fördel,

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

och detta anser jag vara ett ändamål väl värdt att staten därför bringar något offer.

Likväl vill jag ej vara med om att den nu föreslagna banan skall betraktas såsom en början till en ny fortsättning af jernvägsbyggandet i Norrland. Jag anser nemligen, att norrländingarne böra vara nöjde, åtminstone för någon tid, om slutpunkten för det norrländska stambanesystemet sättes vid Ångermanelfven. Hvar dag må dock hafva sin omsorg för sig, och om svenska statsmakterna i en kommande tid skulle finna skäl tala för banans ytterligare fortsättande, så lär väl detta förnämligast vara beroende deraf, att banan visar sig lemna så goda inkomster, att det manar till dess fortsättande. Och icke kan jag finna, att vi i så hög grad behöfva anse det vara vår pligt att sörja för våra efterkommandes rådslag och beslut, att vi skola vid fattandet af våra beslut anse oss bundne af någon farhåga för att de, som komma efter oss, deraf möjligen kunde föranledas fatta något beslut, som vore mindre klokt.

Jag har äfven hört uttalas skrupler i tekniskt afseende i fråga om den nu föreslagna banan, och ett par aktade ledamöter af Stats-Utskottet hafva uttalat den åsigt, att banan kunde byggas vida billigare, om man nöjde sig med lättare öfverbyggnad, d. v. s. med svagare skenor. Jag inlåter mig mycket sällan på något uttalande i tekniska frågor, men jag ber att få nämna, det jag af sakkunnige hört den invändningen mot förslaget om lättare öfverbyggnad, att då det hufvudsakligen vore tunga varor, som komme att fraktas på denna bana, den lättare öfverbyggnaden icke skulle kunna utan skada bära sådana laster, och skulle sålunda ett dylikt byggnadssätt lända icke till besparing utan tvärtom till ökade kostnader. Detta är ett omdöme af de sakkunnige, och jag tror det svårligen kan jäfvas. Deremot anser jag det vara af vigt, att man här icke gör sig skyldig till någon öfverflödig lyx i fråga om stationshus, vaktstugor m. m., utan inskränker sig till det nödvändigaste, som för trafiken kräfves och af klimatet kan påkallas.

Slutligen har man äfven anmärkt, att, under det andra orter verkligen gjort något för att få jernvägar, så föreligger icke något sådant anbud från de orter, hvarom nu är fråga. Denna anmärkning finner äfven jag vara förtjent af ganska mycket afseende och särskildt anser jag det vara i sin ordning att de orter, der jernvägen kommer att gå fram, upplåta den därför erforderliga mark, icke egentligen därför att denna mark bör vara särdeles dyrbar, men vi veta litet hvar, huru som många orter missbrukat fördelen af att få jernvägar byggda af staten genom att med höga expropriationskostnader ytterligare öka statens tunga för dessa jernvägar. Mot en sådan fara bör staten trygga sig, och jag skulle därför icke vara obenägen att till Utskottets förslag göra ett emendement i den syftningen. Man svarar härtill, att största delen af denna jernväg går genom Jemtland; att Jemtlands läns landsting redan bidragit med en million, och att det vore orättvist att på detta län lägga några vidare bördor uti ifrågavarande afseende. Deremot invänder jag, att det icke är meningen att lägga några sådana bördor på landstinget, om det icke sjelft vill åtaga sig dem,

men de särskilda kommunerna äro oberoende af alla dylika förbindelser, och jag anser, att om de säga, det de icke hafva så stor fördel af att få en jernväg dragen genom sin trakt att de vilja göra en så ringa uppoffring som att släppa till marken, så lärer väl denna jernväg icke hafva den betydelse, som man påstår den ega. Hvad här blifvit sagdt om Jemtland gäller i viss mån också om Vesternorrlands län. Jag tager mig därför friheten för Kammaren föreslå, att Stats-Utskottets betänkande i punkten II måtte bifallas med följande tillägg: *”dock under vilkor, att de kommuner, bolag och enskilde, genom hvilkas egoområden jernvägen kommer att gå, kostnadsfritt till staten upplåta och afstå den mark, med derå belägna kalk- och stenbrott jemte grustäppter, som erfordras för jernvägens byggande och framtida trafikering, allt till den omfattning, som af Kongl. Maj:t pröfvas nödig.”* Jag ber blott få tillägga att när jag bland vilkoren infört, att kalkbrott, stenbrott och grustäppter skola kostnadsfritt upplåtas, har det skett i enlighet med hvad Kongl. Maj:t föreslagit skulle erbjudas åt enskilda jernvägar, som gå genom kronans mark. Som man sedermera finner af Utskottets betänkande, har Utskottet sjelft i en följande punkt föreslagit, att dylika förmåner angående kalkbrott, stenbrott och grustäppter skola gälla för enskilda jernvägsbolag, som erhålla statsunderstöd. Det är därför icke mer än billigt, att de enskilde, som på statens bekostnad få en jernväg till sin ort, underkasta sig samma vilkor, som staten erbjuder åt enskilda jernvägsbyggnader. Vill Kammaren dertill under fortgången af diskussionen lägga det försigtiga amendement, att i fråga om stationsbyggnader och vaktstugor borde iakttagas den största möjliga sparsamhet, har jag ingenting deremot. Det vore visserligen en öfverflödsgerning, men kan icke skada, om man dermed kan häfva de betänkligheter, som förefinnas hos en eller annan.

Jag ber att särskildt få nämna, att när jag framställer detta förslag, har det icke skett i samråd med några för Norrlands väl intresserade vänner, utan endast därför att ett par af Stats-Utskottets ledamöter sagt sig hysa betänkligheter vid att antaga punkten i dess nuvarande form, men förklarar sig vilja bifalla densamma med nu föreslagna vilkor. Detta är sakens enkla förlopp, och jag tror icke att jag behöfver misstänkas för att hafva ingått i några mer eller mindre försåtliga allianser.

Herr Aspelin: En hvar, som ej allt för mycket tänker på sig sjelf och sin egen ort, måste erkänna, att Norrland, denna stora del af vårt land, som inom sig hyser stora skatter i skog och värdefull jord samt en sträfsam befolkning, men till följd af ogynnsamma klimatiska förhållanden och tidtals afbrutna kommunikationer en stor del af året befinner sig instängd och afskild från andra delar af världen, urståndsatt att, såsom sig bör, tillgodogöra sig sina rika tillgångar och att i allmänt framåtskridande täfla med öfriga trakter af landet, med mindre det kommer i åtnjutande af tidsenliga kommunikationer, att detta Norrland, som med ett stort belopp deltagit i den allmänna bördan för statsbanorna inom öfriga delar af Sverige, eger fullt befo-gade anspråk att äfven inom sina trakter få komma i åtnjutande af

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

jernvägar på samma villkor som i de öfriga länen, det vill säga utslutande på statens bekostnad och utan bidrag af kommunerna. Rättvisan och landets välförstådda intresse kräva, att jernvägen utsträckes långt upp i Norrland. Endast tiden när och sättet hvar på dessa byggnader skola företagas borde, enligt mitt förmenande, utgöra ämne för olika meningar. Då en jernväg inuti landet, i den rigtning norra stambanan har och är föreslagen, ehuru nyttig och nödvändig, dock icke torde komma att blifva direkt vinstgifvande, utan tvärtom med all säkerhet kommer att gifva ett dåligt ekonomiskt resultat under många års tid, men deremot tvärbanor, dragna från denna bana till hafvet, sannolikt skulle blifva mycket vinstgifvande, såsom till exempel Gefle —Dala-jernvägen visat sig vara, fastän icke i så hög grad som denna, anser jag, att staten icke borde utslutande bygga den inuti landet gående, föga räntegifvande stambanan, öfverlemnande tvärbanorna åt den enskilda företagsamheten eller åt sitt öde, utan att staten äfven borde bygga dem och då i främsta rummet bygga dessa senare, såsom varande nyttigare och mera inbringande, och först i andra rummet banan inuti landet. Men då nu inga förberedande åtgärder i detta syfte äro vidtagna; då således under denna riksdag intet annat beslut beträffande stambanans byggande i Norrland kan ifrågakomma än det, som afser banans sträckning från trakten af Bräcke till Sollefteå; och då ett upphörande tills vidare af jernvägsbyggandet i många afseenden skulle inverka skadligt och bland annat föranleda, att ett stort antal arbetare blefve försatta i sysslolöshet, så får jag, Herr Talman, yrka bifall till Utskottets utlåtande, ehuru banan i afseende på läge och ändpunkter icke är fullt bestämd, öfverlemnande med trygghet i Kongl. Maj:ts händer omsorgen att, sedan detaljerade undersökningar egt rum, närmare bestämma de större eller mindre förändringar, som denna undersökning visar vara af behofvet påkallade.

Hvad angår jernvägsbyggandet för framtiden i Norrland, hvilket byggande icke torde komma att upphöra förr, än vi hunnit till trakten af Haparanda, så ber jag få framställa min åsigt, att, innan statsbanan vidare utsträckes norr om Sollefteå, tvärbanor till hafvet måtte byggas från jernvägsbanan Storvik—Sollefteå och att, då vi framdeles skola bygga vidare norr om Sollefteå, detta arbete måtte föregås af en omsorgsfull undersökning och en fullständig plan, omfattande hela nordliga Norrland, och upptagande såväl tillämnade inre banor som ock tvärbanor, så att man kunde med full trygghet bestämma angående dessa banors rigtning och först efter råd och lägenhet bygga tvärbanor samt sedermera, då behofvet så påkallar, förena dessa banors vestra ändpunkter med den uppåt landet gående banan.

Grefve Sparre: Det ser nästan ut, som om förhållandet i dag skulle vara enahanda med hvad som inträffade för några dagar sedan, då representanten på dalabänken yttrade, att "sorlet i Kammaren icke ingaf talaren någon synnerlig anledning hoppas, att Kammaren skulle vilja åhöra någon diskussion i det ämne, som då förevar, förmodligen emedan hvar och en på förhand fattat sitt beslut." För min del skall jag icke heller försöka att inverka på Kammarens beslut, men jag vill

gifva för Kammaren till känna de skäl, som förmå mig att rösta emot föreliggande förslag. Jag anser nemligen att man bör göra så mycket som möjligt för jernvägarne, lifligt öfvertygad som jag är derom, att dessa äro den bästa häfstång för ett lands framåtskridande; och jag tror att min ställning i afseende på dessa jernvägsanläggningar är temligen noggsamt bekant. Men, detta oaktadt, måste jag motsätta mig förslaget angående byggande af en jernväg, då man vill påstå, att detta bör ske *för statens räkning*, emedan vi redan derutinnan gått så långt, som jag menar att det är möjligt för svenska staten att gå, och att hvarje öfverskridande af denna gräns skulle medföra för framtiden menliga följder. Jag har varit med på den tid, då den svenska staten icke hade någon skuld. Vid 1856 års riksdag blef först fråga om att för statens räkning upptaga lån, "för genomförandet af produktiva företag", jernvägarne. Det var emellertid många, som redan då satte sig deremot och detta på det skäl, att när man en gång börjat beträda skuldsättningens bana, så vore svenska nationen i allmänhet så beskaffad, att den icke stannade, förr än den gått för långt. Jag log då åt dessa farhågor, jag var på den tiden en jemförelsevis ung man. Numera kan jag icke neka till, att den svenska statens skuldsättning växt på ett sätt, som är egnadt att ingifva bekymmer. Medgifvom, mine Herrar, att det är ett mycket beqvämt sätt att lefva på skuldsättning, i synnerhet om man icke bekymrar sig om att betala densamma, utan öfverlåter åt efterkommande att sörja derför. Man lånar slutligen ytterligare för att betala räntorna; och då i framtiden betalning skall ega rum, äro vi icke med. Jag har likväl aldrig funnit annat, än att *en sådan* skuldsättning medför sitt straff, såväl för den enskilde som för staten.

Staten hade, såsom jag nämnde, år 1856 ingen skuld. Man beslöt då att upptaga ett lån på några millioner. Detta lån var jemförelsevis litet; men man fortfor vid påföljande riksdagar, och lånen hafva småningom ökats till 4, 6, 8, 10, ja, ända till 14 millioner årligen. Småningom hafva vi sålunda på dessa 25 åren kommit till en skuld af omkring 250 millioner, hvilken enligt Kongl. Maj:ts proposition — jag skall icke taga andra siffror än der stå — ådragit oss en årlig utgift i räntor och amortering af 13,208,603 kronor. Och detta endast för jernvägar. Enahanda eller större belopp utgå för hypoteksbankens eller hypoteksföreningarnes och jernvägsbolagens utländska lån. Förstnämnda belopp är likväl, mine Herrar, med vår budget en temligen betydlig summa. Jag kom just i dag att se efter, huru stor vår riksstat var vid det nya representationssättets början, eller år 1866, och huru den står nu. Jag fann då, att den år 1866 uppgick till 33 millioner, hvarförutom Riksgäldskontoret då hade en särskild stat på 5 millioner, alltså summa 38 millioner, d. v. s. precis på häret *hälften* af den nuvarande, som, enligt samma Kongl. Maj:ts proposition, uppgår till 76,388,000 kronor. Våra statsutgifter hafva alltså på dessa 15 år jemnt fördubblats. Nu skulle man visserligen svara mig: "Det är sant, men i den nuvarande riksstaten ingå åtskilliga belopp, som icke funnos i den gamla." Detta är också riktigt; i nuvarande stat ingår nemligen först och främst räntan å jern-

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i  
Norrländ.  
(Forts.)

*Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)*

vägsskulden med 13 millioner årligen — i 1866 års riksstat ingick likväl också en dylik utgift, eftersom upplåningen till jernvägsbyggnaderna började 1856, fastän ingalunda med sådana belopp som nu — och vidare efter bostälernas indragning lönerna till militärbefälet m. m. Men i alla fall, om vi äfven härför räkna 3, 4 eller 5 millioner, hafva vi ändå en tillökning i budgeten af 20 millioner under 15 år; och jag frågar Eder, mine Herrar, om vi äro så alldeles säkra på, att vi med fullt lugn i framtiden kunna gälda dessa belopp. Det har hittills gått och går ännu märkvärdigt bra, så länge tullinkomsterna till följd af gynsamma år äro goda, så länge vi importera stora lån och dermed utföra stora arbeten, hvarigenom folkets konsumtionsförmåga ökas, så länge tullen till följd häraf gifver omkring 24 millioner årligen, så länge statens inkomst af bränvinet årligen uppgår till 14 à 16 millioner, så länge man konsumerar kaffe och kognac i enorma quantiteter, så länge arbetarne vid jernvägsstationerna dricka champagne — så länge vi lefva så friskt, går det väl. Men, mine Herrar, om dessa allmänna arbeten en gång upphöra, om vi icke mera årligen låna 10 à 12 millioner — om vi icke längre importera guld, hvarmed vi kunna bestrida våra ränteutgifter, om således konsumtionsförmågan minskas, samt tullinkomsterna och, som jag med Guds hjälp hoppas, skall ske, äfven bränvinskonsumtionen minskas, hvarifrån skola vi då taga dessa belopp, som erfordras för att fylla behofven i en årlig budget af 76 till 77 millioner?! Vi hade, mine Herrar, för icke längesedan ett mindre gynsamt år — visserligen icke något svårt missväxtår, men exporten af vår förnämsta exportartikel, jern- och trävaror, var hämmad — och redan detta åstadkom en sådan brist i statsinkomsterna, att vi måste besluta oss för en tilläggsbevillning. Med dåvarande förhållanden och då man ännu fortsatte att låna, behöfde den visserligen icke bestämmas högre än till halftva bevillningen; men jag fruktar, mine Herrar, att om dessa källor utsina, om tullinkomsterna och bränvinsskatten minskas, vi torde få en tilläggsbevillning af helt annan art än den, vi nu hafva, och som dock, efter hvad vi sett, svidit och gjort ondt. Jag spår, att den tilläggsbevillning, som då erfordrades, skulle kännas svår i de olika orterna och åstadkomma ett missnöje, som vi knappast skulle kunna uthärda. Man har sagt, att det icke vore farligt för Sverige att låna för produktiva ändamål. Hittills hafva vi också, mine Herrar, lånat för verkligen produktiva ändamål; vi hafva nemligen lånat för anläggande af jernvägar, som åtminstone jemförelsevis burit sig, i det somliga bitar gifvit öfver 4 procent, andra 2 à 3 procent. Men för hvarje fot vi komma längre upp emot norr, blifva trafikinkomsterna sämre; och i detta afseende ber jag att få ur trafikstyrelsens berättelse — jag håller mig nemligen alltid vid officiella siffror för att icke kunna beskyllas för missstag — uppgifva, att, medan jernvägarne 1875 gäfvö 3,21 procent, inkomsten sedan successivt nedgått till respektive 3 och 2,21 procent, hvartill den uppgick år 1879. Det är derföre att vi för hvarje år komma närmare mot Norrland, och när det nu är fråga om att gå 60 mil till — ty jag upprepar hvad jag yttrade i det afseendet vid remissen af den Kongl. statsverkspropositionen, det fins ej en men-

niska, som tror att vi skola stanna vid Sollefteå, utan det är meningen att fortsätta till Haparanda — så ser det kinkigt ut, huru vi skola stå ut med att betala räntor och annuiteter, då trafikinkomsterna årligen minskas och ovilkorligen skola minskas på ett förfärande sätt. Vi veta ju att det sista stycket der uppe i Norrland gifver minus. Det är således icke nog med de kostnader, som vi nedlagt på byggandet af våra banor, utan vi måste äfven med ytterligare kostnad *underhålla* desamma.

Det skulle väl ändå kunna gå an och vi skulle kunna vara lugna oaktadt den starka skuldsättningen, om landet visat någon synnerlig tillväxt i rörelsen under tiden, men jag befarar att så alldeles icke är förhållandet. Jag skall äfven här be att få uppläsa ur Kommerskollegii berättelse de senaste uppgifterna, huru det står till med våra fabriker och manufakturer. Det vore dessas rörelse, som skulle ökas i första rummet; men berättelsen visar, att tillverkningsvärdet af dessa fabriker och manufakturer år 1875 var 173 millioner kronor, men att det år 1879 nedgått till 134 millioner, således med 40 millioner kronor. Det är icke rätt lugnande, när skuldsumman och räntorna å jernvägsbyggnaderna i så högst betydlig grad tillväxt, att en sådan minskning uppstått. Går jag åter till uppgifterna om jordbruket, så utvisa dessa endast en obetydlig tillväxt eller omkring 2 proc.; och hvad den inrikes sjöfarten beträffar, så har äfven deri en minskning inträdd. År 1876 omfattade den 118,000 tons, 1877 116,000 tons, 1878 107,000 tons och 1879 105,000 tons. Det ser således icke rätt tillfredsställande ut i fråga om den inre rörelsens tillväxt, som skulle sätta oss i stånd att förnöja våra kreditorer. Då jag dertill lägger, mine Herrar, att vi just nu äro sysselsatte med konvertering af vår gamla statsskuld för att förändra den till 4 proc. lån, så fruktar jag, att, om utlandet, som haft den tanken att vi låna endast för produktiva ändamål, får se att vi låna för företag, som ej gifva någon ränta utan tvärtom förlust, det slutligen kan blifva litet oroligt — och det vore ej att undra öfver.

Om jag således, för att ej trötta Herrarne med något långt föredrag, säger att jag för min del ej vågar fortsätta med stambanebyggandet, så vill jag å andra sidan säga, att jag är så mycket mera beredd att understödja, företrädesvis Norrland, ja, med uteslutande af alla andra provinser, äfven min egen, såvida det vill bygga sjelft. Ty det är en ofantlig skilnad när staten och när enskilda bygga. Äfven i det afseendet hafva vi i trafikstyrelsens statistik fakta, som ej låta sig vederläggas. Den visar, att stambanorna kostat 1,039,000 kronor per mil; men i sjelfva verket hafva de kostat mycket mer, ty om man, såsom trafikstyrelsen sjelf gjort, lägger till räntor, förskott och kapitalrabatt, så uppgår kostnaden till 1,190,000 eller nära nog 1,200,000 kronor per mil, under det de enskilda bredspåriga jernvägarne kosta 720,000 kronor och de smalspåriga 390,000 kronor per mil, och ändå äro dessa sistnämnda siffror till en viss grad "sanning med modifikation", kostnaden för de allra flesta bredspåriga privatbanor går nemligen ej till mer än mellan 500,000 och 600,000 kronor per mil. Men det är tvenne särskilda banor, som ökat siffrorna be-

*Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)*



Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

tydligt, den ena Bergslagernas och den andra Frövi—Ludvika, hvilka kommit till så ofantligt stora summor, derföre att de fått lägga till räntan på sin obligationsskuld under hela arbetstiden; och hvad särskildt Bergslagernas jernväg beträffar, så är dess obligationsskuld 35 millioner kronor, under det aktiekapitalet endast utgör 15 millioner kronor. Enahanda är förhållandet med vissa smalspåriga banor. Derigenom hafva siffrorna blifvit så stora, men i allmänhet går kostnaden för de enskilda bredspåriga jernvägarne, som sagdt, till mellan 500,000 och 600,000 kronor per mil och för de smalspåriga till omkring 300,000 kronor per mil. Om man således kan bygga jernvägar för mindre än hälften af stambanornas kostnad, ja, om man tager det smalspåriga bansystemet, för en fjerdedel deraf, så hemställer jag, om det under sådana förhållanden kan vara skäl för staten att fortsätta att bygga och för Norrland, åtminstone delvis, för ett pris, som är orimligt i förhållande till denna provins och dess behof.

Jag upprepar hvad jag sade vid remissen af statsverkspropositionen, att det är ingalunda min mening, att ställa jernvägsbyggnadsstyrelsen till något ansvar derför, att kostnaden för staten varit så stor. Det har ju för hvar och en af oss ända sedan barndomen varit ett axiom, att staten icke *kan* utföra ett arbete för egen räkning, utan att alla sådana arbeten måste upplåtas på entreprenad. Om staten vill bygga ett hus, icke leger den då en byggmästare, köper in tegel m. m., nej, den upplåter utförandet på entreprenad. Och ändock tror man, att staten, i fråga om ett så helt och hållet industriellt företag som jernvägsbyggnad, skulle kunna förfara på samma sätt som den enskilde! Det är ju alldeles omöjligt; erfarenheten har visat det. Man har en gång beträdd denna väg, men det var på en tid, då det icke ännu fans några jernvägar i Sverige, och då man ansåg det vara omöjligt att åstadkomma denna viktiga häfstång för näringslivet, utan att staten tog utförandet om hand. Staten började då bygga jernvägar, men med uttryckligt tillkännagifvande, att man icke skulle gå längre än behofvet i detta afseende kräfde. Nu, mine Herrar, hafva vi byggt ett jernvägsnät, som sträcker sig från Malmö i söder och Göteborg i vester genom hela landet, genom hufvudstaden upp till Norrland, der vi anlagt en tvärbana, som slutar, å ena sidan, vid Trondhem och, å den andra, vid Sundsvall. Jag tycker verkligen, att detta för ett litet land med  $4\frac{1}{2}$  millioner menniskor är ett jetteverk, ett jetteverk, som haft den nytta med sig, att enskilda orter följt det gifna föredömet genom att till stambanan anknyta enskilda banor. Frågan är således den: *skola vi nu gå längre?* Om vi hade råd dertill, om vi vore ett stort och mäktigt land och icke behöfde vid våra företag, som man säger, rätta mun efter matsäcken, skulle jag gerna, för att göra norrländingarne till viljes, nu säga ja, men jag förutser, att derigenom skulle till vår nuvarande skuld af 250 millioner läggas ytterligare 60 å 70 millioner, om det ens stannar dervid. Räntor och annuiteter skulle härigenom växa från 13 till 16 å 18 millioner, och, mine Herrar, vi stå icke ut med något sådant;

Hittills har jag talat om byggnadskostnaden; jag öfvergår nu till trafiken å dessa banor och skall äfven här endast och allenast hålla



mig till jernvägstrafikstyrelsens uppgifter, på det att icke Herrarne må beslå mig med några misstag. I fråga om driftkostnaden säger trafikstyrelsen, att statsbanorna kosta 60,000 kronor per mil, men de enskilda omkring 20,000. Således är trafikkostnaden för statsbanorna tre gånger så stor som för de enskilda banorna. Jag säger icke detta för att på något sätt förebrå trafikstyrelsen, ty vi veta alla, att anspråken på ett statens embetsverk äro stora. Vi se ju, huru regeringen och myndigheterna öfverflyglas med petitioner, den ena orten vill hafva lika många bantåg som den andra, den ena orten tycker sig vara mindre tillgodosedd än den andra, orättvist behandlad o. s. v. Det ligger en omöjlighet i själfva tillställningen, att ett statens embetsverk sköter sådana saker. Jernvägarne äro ett industriellt företag, och att sköta ett sådant såsom sig bör är för ett statens embetsverk en ren omöjlighet, hvilket också bäst visar sig af de siffror, jag nyss anförde, enligt hvilka driftkostnaden för statens jernvägar var tre gånger större per mil är för de enskilda jernvägarne. Om Herrarne härvid vilja erinra, att förhållandet är olika på olika ställen och att det för Norrland icke skulle ställa sig så ogynnsamt, så svarar jag derpå, hvad ock den af mig nyss citerade berättelsen upplyser, att det visserligen finnes stambanor, som icke kosta mera i driftkostnad än 28,000 kronor, men att det också finnes enskilda banor, som icke kosta mera än 8,000 kronor, och att således förhållandet i detta fall mellan stambanorna och de enskilda jernvägarne i alla fall blir såsom 3 till 1. Jag frågar, kan det under dessa förhållanden, att stambanorna kosta i anläggning dubbelt så mycket som de enskilda jernvägarne och att driftkostnaden å de förra är tre gånger så stor som å de senare, vara skäl för staten att fortgå med jernvägsbyggande i Norrland endast för att få den glädjen att ytterligare betala till dessa banors underhåll?

Och slutligen, mine Herrar, blifva dessa banor lagda der orterna egentligen behöfva dem? I detta afseende har trafikstyrelsen i sitt underdåniga memorial om utfartsvägar för norra stambanan till städerna Söderhamn och Hudiksvall gjort den mest mördande kritik, man kan tänka sig, öfver våra åtgärder med afseende på norra stambanan. Der heter det: "Sedan Styrelsen för statens jernvägstrafik, i mån som trafiken utsträckts öfver norra stambanan från Storvik till Ljusdal mot Ånge, kommit i tillfälle att taga närmare kännedom om här befintliga trafikanledningar, har styrelsen vunnit bekräftelse på hvad som varit att förutse, nemligen att trafiken å denna stambandel har en mycket underordnad uppgift att fylla med hänsyn till transporter för landets hufvudnäring, trävarurörelsen, och att ifrågasvarande del af norra stambanan följaktligen är i afsaknad af just de trafikinkomster, som eljest borde vara de förnämsta i dessa trakter."

"Styrelsen har, såsom vårdare af statens jernvägstrafiks intressen, ansett sig icke kunna underlåta att i underdånighet fästa Eders Kongl. Maj:ts nådiga uppmärksamhet på detta förhållande samt uppvisa de medel, som enligt styrelsens öfvertygelse måste anlitas för tillgodogörande af norra stambanan på sådant sätt, att den *mycket svaga* trafik, som under nuvarande förhållanden eger rum å denna stambana, må vinna den utveckling, traffikällorna eljest betinga, och de på banan

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

nedlagda kostnader i högre mån än hittills motsvaras af inflytande trafikinkomster, och får styrelsen i afseende härå underdånigst anförda följande“ etc. Således, mine Herrar, sedan vi på vederbörandes förslag beslutat oss för en stambana uppåt Norrland, som kostat 1,039,000 kronor per mil och dertill kostar att trafikera — ty det innehåller äfven berättelsen — då kommer jernvägstrafikstyrelsen och säger: “denna bana är lagd på det sättet, att den icke kan lemna annat än *ytterst svaga* trafikinkomster; ni måste lägga till nya millioner för att bereda banan lämpliga utfartsvägar“. Är det möjligt att se en mera grym kritik, och är det icke under sådana förhållanden skäl att vi något litet betänka oss, innan vi gå vidare på denna bana. Jag ville se det land, der något sådant kan gå för sig utan att väcka ovilja. Vi äro väl icke några millionärer, som kunna kasta ut en million här och en million der, utan att behöfva tänka på, om de göra någon nytta, och vi skola väl icke hafva den harm att ännu en gång höra en sådan sanning, som här uttalas af den rätta myndigheten för bedömandet af dessa angelägenheter. Således lära vi väl, mine Herrar, ty värr icke kunna bestrida, då vi gifva akt på sådana saker och på de motioner, som blifvit väckta, att bygga särskilda utfartsvägar till Hudiksvall och Söderhamn, att vi begingo en gräslig dumhet när vi beslöto byggandet af denna norra stambana, och jag fruktar, att vi äro på väg att begå ännu en, om vi besluta utsträckandet af denna linie till Sollefteå, på sätt Stats-Utskottet i denna punkt II tillstyrkt.

Men, säger man, staten har byggt jernvägar i öfriga delar af landet, hvarför skulle man då icke bygga jernvägar jemväl åt Norrland. Norrland har bidragit till att bekosta anläggningen af öfriga jernvägar; det har således anspråk på att få jemväl sin andel af vinsten genom anläggandet af den jernväg, som här är i fråga. Jag har i anledning häraf, mine Herrar, gjort en liten uträkning öfver huru många mil statsjernväg, som belöpa sig på de särskilda provinserna i landet, och jag har sett efter, om det verkligen än sant, att alla rikets öfriga provinser erhållit stambanor och att Norrland, d. v. s. Vesterbottens och Norrbottens län, vore de enda, som hittills icke alls kommit i åtnjutande af statsjernvägar, sedan nu Vesternorrlands län erhållit 7 mil jernväg och Jemtland 23 eller nära 24 mil, men dervid funnit, att så icke är förhållandet, hvarför Norrbottens och Vesterbottens län icke torde hafva något att klaga öfver. Om vi genomgå länen i den af trafikstyrelsen utgifna allmänna svenska jernvägsstatistik, se vi, att af länen i det sydliga Sverige är det först och främst Halland, som icke fått någon stambana, och jag får verkligen säga att, vore det fråga om att anlägga en stambana, skulle jag ur ekonomisk synpunkt vara mera benägen att anlägga en bana i Halland än i Norrland. Men utom Hallands län har icke heller det stora Kalmar och Gotlands län fått någon stambana. I Kalmar län finnas nog jernvägar, men de äro enskilda och icke stambanor; likaså är den jernväg, som finnes på Gotland, tillkommen på enskild väg; men har man derför någonsin hört att Kalmar eller Gotlands läns invånare kommit med anspråk på att få byggda stambanor, därför att de också utgöra delar af riket. Huru kunna då norrländingarne säga: “vi hafva anspråk på att sta-

ten skall bygga en stambana åt oss? "Staten bygger stambanor, der dess intressen bjuda den att bygga, och låter enskilda jernvägar ansluta sig till dem, men icke kan en enskild provins rättvisligen komma och säga: "vi hafva anspråk på att ni bygga stambanor hos oss, äfven om det skulle kosta tre eller fyra gånger så mycket att trafikera dem som andra banor".

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

Detta om jernvägarne. Men jag har gått längre i mina beräkningar.

Jag har, med ledning af Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppgifter, sett efter, huru mycket de särskilda länen i Sverige fått i understöd och anslag under perioden 1841—1879 till landsvägars anläggning, sjöars sänkning och jernvägsanläggningar, och då finner jag, mine Herrar, att procenten i dessa län är någorlunda densamma och, utom för ett eller annat norrländskt samt Örebro län, äfven någorlunda rättvis. Jag ber att i detta hänseende få uppläsa några siffror.

Anslag af staten under åren 1841—1879 till landsvägar och vatten-  
aftappningar samt anläggningskostnad af statens jernvägar till och med  
fullbordandet af under byggnad varande. (Anläggningskostnaden för jern-  
vägarne upptagen efter 1 million per mil).

	Summa af anslag till vägar, vattenaftappningar och jernvägsbyggnader.	1878 års taxeringsvärde i millioner å			Folkmängd 1878.	Af anslagen och stambanebyggnads- kostnad kommer på hvarje invånare	Summan af anslag och stambane- byggnads- kostnad ut- gör i pro- cent af			
		Summa.	uppskattad inkomst af kapital m. m.	jordbruk och annan fastighet.			Summa af taxerings- värde och för upp- skattad inkomst enh. kol. c.	Summa taxerings- värde enh. kol. a.	Procent	Procent
	Kronor	Kronor	Kr.	Kronor	Antal	Kr.	Procent	Procent		
Norrbottnens län.										
Till landsvägar .....	751,446									
„ vattenaftappningar	250,295	1,001,741	28	4	32	87,681	11	3,7	3,1	
Vesterbottnens län.										
Till landsvägar .....	721,718									
„ vattenaftappningar	378,178	1,099,888	35	4	39	103,151	10	3,1	3,0	
Vesternorrlands län.										
Till landsvägar .....	469,040									
„ vattenaftappningar	121,143									
„ jernvägar 7,7 mil	7,700,000	8,290,183	71	15	86	162,514	51	11,7	9,6	
Jemtlands län.										
Till landsvägar .....	409,198									
„ vattenaftappningar	316,211									
„ jernvägar 23,8 mil	22,800,000	*23,525,409	25	3	28	79,764	306	97,6	87,5	
Transport	33,917,221	159	26	185	433,110	—	—	—	—	

\* Landstinget har nemligen bidragit med en million.

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

	Summa af anslag till vägar, vattenaftappningar och jernvägsbyggnader.	1878 års taxeringsvärde i millioner å			Folkvägden 1878.	Af anslagen och stambanebyggnads- kostnad kommer på hvarje invånare	Summan af anslag och stambane- byggnads- kostnad ut- gör i pro- cent af		
		Summa.	uppskattad inkomst af kapital m. m.	jordbruk och annan fastighet.			Summa taxerings- värde, enl. kol. a.	Summa af taxerings- värde och för upp- skattad inkomst enl. kol. c.	Summa af taxerings- värde och för upp- skattad inkomst enl. kol. c.
	Kronor	Kronor	Kr.	Kronor	Antal	Kr.	Pro- cent	Procent	
Transport	33,917,221	159	26	185	433,110	—	—	—	
Gefleborgs län.									
Till landsvägar .....	380,683								
„ vattenaftappningar	248,850								
„ jernvägar 24,6 mil	24,600,000	25,229,433	87	17	104	172,577	146	26,6	24,2
Kopparbergs län.									
Till landsvägar .....	317,973								
„ vattenaftappningar	140,279								
„ jernvägar 3,8 mil	3,800,000	4,258,252	76	9	85	190,299	22	5,5	4,8
Upsala län.									
Till landsvägar .....	162,461								
„ vattenaftappningar	93,773								
„ jernvägar 4 mil	4,000,000	4,256,234	74	8	82	108,841	39	5,7	5,1
Stockholms län (inbegripet Stockholms stad.)									
Till landsvägar .....	209,858								
„ vattenaftappningar	7,970								
„ jernvägar 11,5 mil	11,500,000	11,717,828	326	61	387	313,192	37	3,6	3,0
Vestmanlands län.									
Till landsvägar .....	124,296								
„ vattenaftappningar	19,215								
„ jernvägar 5 mil	5,000,000	5,133,511	86	8	94	127,586	40	5,9	5,4
Örebro län.									
Till landsvägar .....	345,327								
„ vattenaftappningar	12,600								
„ jernvägar 16,1 mil	16,372,500	16,730,427	109	10	119	181,473	92	15,3	14,0
(Köping—Hult 160,000. Nora Erv. 112,500).									
Södermanlands län.									
Till landsvägar .....	224,936								
„ jernvägar 11,2 mil	11,200,000	11,424,936	91	7	98	144,821	79	12,5	11,6
Transport	112,667,842	1,008	146	1,154	1,671,899	—	—	—	

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

	Summa af anslag till vägar, vattenaftappningar och jernvägsbyggnader.	1878 års taxeringsvärde i millioner å			Folkmängd 1878.	Af anslagen och stambanebyggnads- kostnad kommer på hvarje invånare	Summan af anslag och stambane- byggnads- kostnad, ut- gör i pro- cent af		
		Summa.	uppskattad inkomst af kapital m. m. <sup>1</sup> jordbruk och annan fastighet.	Summa af taxerings- värde och för upp- skattad inkomst enh. kol. c.			Summa taxerings- värde, enh. kol. a.	Summa af taxerings- värde och för upp- skattad inkomst enh. kol. d.	
									a.
	Kronor	Kronor	Kr.	Kronor	Antal.	Kr.	Pro- cent	Procent	
Transport	112,667,842	1,008	146	1,154	1,671,899	—	—	—	
Östergötlands län.									
Till landsvägar .....	391,646								
„ vattenaftappningar .....	870								
„ jernvägar 18,1 mil 18,100,000	18,492,516	197	16	213	270,328	68	9,4	8,5	
Jönköpings län.									
Till landsvägar .....	460,330								
„ vattenaftappningar .....	47,151								
„ jernvägar 16,4 mil + Nässjö—Oskarshamn									
500,000 .....	16,900,000	17,407,481	99	6	105	195,323	89	17,6	
Kalmar län.									
Till landsvägar .....	232,325								
„ vattenaftappningar .....	14,710								
„ jernvägar Nässjö— Oskarshamn .....	500,000	747,035	118	7	125	243,600	3	0,6	
Skaraborgs län.									
Till landsvägar .....	92,683								
„ vattenaftappningar .....	18,035								
„ jernvägar 21,2 mil 21,200,000	21,310,718	149	8	157	258,901	82	14,3	13,5	
Elfsborgs län.									
Till landsvägar .....	686,075								
„ vattenaftappningar .....	39,222								
„ jernvägar 7,7 mil + Dalslandsbanan									
1,000,000 .....	8,700,000	9,425,297	120	8	128	290,766	32	7,8	
Vermlands län.									
Till landsvägar .....	404,517								
„ vattenaftappningar .....	102,129								
„ jernvägar 15,7 mil 15,700,000	16,206,646	117	10	127	269,586	60	14,0	12,8	
Göteborgs län.									
Till landsvägar .....	163,532								
„ jernvägar 1,4 mil 1,400,000	1,536,532	178	35	213	257,466	6	0,8	0,7	
Transport	197,794,067	1,986	236	2,222	3,457,869	—	—	—	

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

	Summa af anslagen till vägar, vattenafslappningar och jernvägsbyggnader.	1878 års taxeringsvärde i millioner å			Folkmängden 1878.  Antal	Af anslagen och stambanebyggnads- kostnad kommer på hvarje invånare	Summan af anslag och stambane- byggnads- kostnad ut- gör i pro- cent af		
		Summa,  a.	uppskattad inkomst af kapital m. m.  b.	Summa af taxerings- värde och för upp- skattad inkomst eml. kol. c.			Summa taxerings- värde, eml. kol. a.	Procent	Procent
Transport	Kronor 197,794,067	Kronor 1,986	Kr. 236	Kronor 2,222	3,457,869	—	—	—	—
Hallands län.									
Till landsvägar .....	187,167								
„ vattenafslappningar	7,400	196,567	64	4	68	135,411	1	0,31	0,3
Kronobergs län.									
Till landsvägar .....	452,325								
„ vattenafslappningar	21,665								
„ jernvägar 7,7 mil + Karlskrona—Vexjö 600,000 .....	8,300,000	8,773,985	62	3	65	169,890	51	14	13,4
Blekinge län.									
Till landsvägar .....	271,023								
„ vattenafslappningar	294								
„ jernväg, Karlskrona —Vexjö .....	700,000	971,317	61	7	68	135,639	7	1,6	1,4
Kristianstads län.									
Till landsvägar .....	236,283								
„ vattenafslappningar	2,160								
„ jernvägar 6,4 mil .....	6,400,000	6,638,443	132	7	139	232,116	28	50	4,7
Malmöhus län.									
Till landsvägar .....	184,645								
„ jernvägar 5,7 mil .....	5,700,000	5,884,645	314	27	341	345,927	17	1,8	1,7
Gotlands län.									
Till vattenafslappningar	3,000	3,000	38	3	41	55,011	0,5	0,01	0,007
Gör för hela riket .....	220,262,024	2,657	287	2,944	4,531,863	48	8,3		7,5
Gör för Norrbottens och Vester- bottens län .....	2,101,629	63	8	71	190,832	11	3,3		3,0
Gör för Västernorrlands, Jemtlands och Gefleborgs län .....	57,045,025	183	35	218	414,855	120	31,2		26,1
Gör för Norrbottens, Vesterbottens, Västernorrlands, Jemtlands och Gefleborgs län .....	59,146,654	246	43	289	605,687	99	24,0		20,8
Gör för de öfriga länen eller mel- lersta och södra riket .....	161,115,370	2,411	244	2,655	3,926,176	41	6,7		6,0

Af denna tablå synes, att Vesternorrlands, Jemtlands och Gefleborgs län i anslag till landsvägar och vattenaftappningar fått ett belopp, motsvarande 31,7 procent af jordens taxeringsvärde, under det att anslaget till hela det öfriga riket endast motsvarar 6,7 procent af taxeringsvärdet. Då emellertid anspråk fortfarande ställas på staten, anser jag, att staten i någon mån bör bidraga till jernvägsbyggandet i Norrland. Jag instämmer med en föregående talare deruti, att vi icke böra snålas att understödja dessa provinser. Man skall utan tvivel föreställa sig, att jag icke känner till de norrländska provinserna, men jag vill upplysa, att jag känner dem ganska väl. Jag är nemligen född i Gefleborgs län och har hållit ting och rest mycket i Hel-singland. Jag vet därför af hvilken utveckling dessa provinser äro mäktige. Men detta kan likväl icke föranleda mig till vansinniga utgifter för statens räkning, då provinserna sjelfva till största delen kunna bestrida dem.

*Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)*

Man säger vidare, att man skulle hafva gifvit Norrland något löfte om den nu föreslagna jernvägen. Nej, alldeles tvärtom. Då tvärbanan byggdes, uttalades det uttryckligen, att "nu gå vi hit med jernvägen till Norrland, men sedan är det slut". En del reservanter inom Utskottet hafva ju ganska riktigt upprepat regeringens förste mans yttrande dervidlag vid 1870 års riksdag. Detta yttrande var af ungefärligen följande lydelse: "med detta då framlagda förslag till norra stambanans sträckning får det åtminstone för en liten tid vara slut med frågan om fortsättandet af jernvägsbyggandet i Norrland; vi böra först erfara resultaten af jernvägstrafiken derstädes". Så ungefär yttrade sig regeringens främste man, då det var fråga om byggande af tvärbanan. Hvilka äro nu de resultat af jernvägarne i Norrland, som skulle kunna förmå oss att bryta mot detta uttalande? Jo, trafikstyrelsen upplyser, att trafiken å de norrländska banorna norr om Storvik varit högst usel, att trafikinkomsterna i allmänhet endast uppgått till några och tjugutusen kronor per mil och att trafiken å linien Ljusdal—Bollnäs icke kunnat uppehållas utan statsanslag. Den erfarenhet, som vi hittills vunnit och som är konstaterad af den myndighet, som åtminstone borde vara den rätta, nemligen trafikstyrelsen, säger oss således, att de norrländska banorna *icke bära sig*, men det oaktadt vilja vi bygga vidare. Jag ber, mine Herrar, att ingen må stöta sig öfver hvad jag nu säger, då jag sjelf gjort mig skyldig till samma fel, som jag nu förebrår andra. Jag påstår, att enskilda personers anspråk att staten skall bygga jernvägar åt dem äro de mest oförskämda och egennyttiga anspråk, man kan tänka sig. Hvar och en, som har en egendom eller en näring, må se till att denna egendom eller näring förkofras, och det finnes icke något bättre sätt att förkofra och förbättra en egendom eller näring, än att dit anlägga en jernväg. Jag har sjelf, mine Herrar — jag erkänner det med blygsel — deltagit i dessa strider för lokala intressen i afsigt att få jernvägar *på statens bekostnad*. Jag har låtit förleda mig af andra, som kämpat för att på så sätt få sig en present af staten, men jag har till sist sagt *nej*, emedan byggande af *enskilda* banor vore det rigtiga, och det har äfven visat sig att så är. Under de tider, dessa ohyggliga

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

jernvägsstrider pågingo, möttes jag ofta med den proposition, att jag skulle ackordera — en proposition som gjorts mig äfven denna gång, ty man har dels med lock och dels med hot sökt förmå mig att tiga i dag! Man har sagt mig: Ni skall icke få ett öre till den jernväg, hvars understödjande Ni föreslagit, om Ni icke vill bidraga till beviljande af anslag till denna jernväg! "Nå, kör!" har jag svarat, jag ackorderar aldrig! Derför har jag äfven nästan alltid blifvit slagen i jernvägsstrider, ty jernvägsfrågor afgöras nemligen i parlamentariska församlingar genom ackord, och jag fruktar att så blir fallet äfven i dag. Jag är nemligen mycket rädd, att här uppgjorts ackord angående denna fråga; jag tycker mig liksom känna det i luften!

Jag har, som jag redan nämnt, en afsky för detta dagtingande, och i dess ställe tagit mig för att föreslå mina grannar att bygga jernvägar sjelfve. Vi hafva sålunda byggt en liten bit jernväg på 20 mil! Och jag försäkrar att vi dermed funnit oss långt bättre belätne än om vi haft statsbana, vi vilja icke för något pris i verlden utbyta den emot en sådan. Jag kan der t. ex. sjelf gå till trafikchefen och med honom uppgöra priset, efter hvilket en vara kan fraktas, då man deremot vid statens jernvägar möter ett helt organiseradt embetsverk, som i allt måste handla efter förut bestämda regler. Vid vår enskilda jernväg sitter jag sjelf i styrelsen och styr så att allt går bra! Jag frågar Herrar norrländingar, om de icke anse bättre att låta bli att på detta sätt tigga staten om hjälp, utan bygga jernvägar sjelfva? På så sätt skulle de få just de jernvägar, de behöfva, de skulle få dem skötta så som de behöfva och de skulle slutligen äfven få dem för billigare pris. Det finnes icke något eländigare än detta tiggeri, och jag vänder mig med harm ifrån detta försök att tigga staten om penningar. Jag har funnit det vara den lumpnaste egennytta och har, såsom sagdt, funnit mig synnerligen väl vid att bygga sjelf?

Jag ber nu till sist att få yttra några ord om *sträckningen* af den föreslagna banan. Derom säger Utskottet, såsom mig synes något besynnerligt: "Mot den af Kongl. Maj:t föreslagna sträckning för ifrågasvarande jernvägslinie har Utskottet ej någon väsentlig erinran att göra." Men så säger Utskottet strax derefter: "Som likväl, i afseende å banans sträckning, upplysningar vid ärendets behandling inom Utskottet vunnits, hvilka gifva anledning till det antagande att, såsom t. ex. Stuguns kommun erinrat, en i någon mån förändrad rigtning för en eller annan del af banan skulle kunna, efter blifvande ytterligare undersökningar, ifrågakomma för att bereda en ökad trafikinkomst, har Utskottet ansett sig böra i sin här nedan gjorda hemställan antyda berörda förhållande." Först säger sålunda Utskottet, att det icke har något att invända emot den föreslagna sträckningen, men derpå säger det, att det väl kan hända, att åtskilliga modifikation deri behöfvas! Just dessa modifikation äro dock af beskaffenhet att ådagalägga orimligheten af den föreslagna sträckningen för banan. Såsom jag redan förut visat, icke efter mitt omdöme allenast, utan enligt jernvägstrafikstyrelsens, hafva vi hittills byggt banorna i Norrland origtigt. Det är också uppenbart att i en ort, der odlingen finnes vid kusterna, der menniskorna finnas vid kusterna, der sågver-



ken och öfriga industriella anläggningar finnas vid kusterna — ty Herrar norrländingar torde medgifva, att der icke finnes någon industriell anläggning annat än vid kusterna — der skall man förlägga jernvägen midt i ödemarken, der det finnes rakt ingenting! Jo, invänder man, der finnes *skog*, och Utskottet anför såsom bevis *härpå* ett utdrag af Sveriges officiella statistik, som utvisar, att Vesternorrlands läns folkmängd stigit högst betydligt, något som ju för öfrigt är mycket glädjande! Utskottet anför, “att Vesternorrland sedan 1870 i fråga om folkmängdens tillökning står främst bland rikets samtliga län; att folkmängden ensamt i socknarne vid Ångermanelfven och de elfgrenar, af hvilka den bildats, uppgår till 40,000 personer; att 1878 års skörd i länet utgjort: 19,897 tunnor råg, 182,934 tunnor korn, 23,168 tunnor hafre, 14,386 tunnor blandsäd och 209,632 tunnor potatis; att för år 1878 taxeringsvärdet utgjorde, å jordbruksfastighet 51,645,290 kronor och å annan fastighet 20,085,615 kronor; samt att uppskattade inkomsten af kapital, rörelse och näring, lön eller pension likaledes för år 1878 utgjort 14,651,923 kronor, ett belopp, som betydligt öfverstiger enahanda uppskattade inkomst i rikets öfriga län, med undantag endast af Östergötlands, Malmöhus, Göteborgs och Bohus samt Gefleborgs län.”

*Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)*

Efter der sålunda råder en så ytterlig välmåga — och det gläder mig af hjertat — hvarför bygga då icke Herrarne sjelfva? Skall staten behöfva bygga jernvägar i en provins, som är så ofantligt rik och som har en uppskattad kapitalinkomst, som är större än i nästan något annat rikets län? Bör väl staten gifva en allmosa åt ett sådant län? Men Utskottet tyckes hafva glömt att uppgifva, huruvida det är just i den trakt, der dessa rikedomar finnas, som jernvägen skall framdragas.

I denna trakt finnas inga industriella anläggningar, inga sågverk och inga menniskor — ty folkmängden der är så ytterst ringa, att der blott finnas en till fem personer på en kvadratkilometer — och just der skulle man anlägga en stambana. För att nu visa att Utskottet sjelft, så att säga, känner på sig att det är galet att draga stambanan genom denna trakt, talar det om att vi sedan skola fortsätta och bygga en liten jernväg från Sollefteå till Nyland, ty Nyland är den rätta hamnplatsen. Sollefteå är deremot en jemförelsevis obetydlig plats, dit inga större fartyg kunna gå upp. Här kan icke heller blifva fråga om att stanna med norrländska jernvägsbyggandet vid Sollefteå, och det är därför alldeles orimligt af Utskottet att tala om denna plats såsom en slutpunkt för jernvägen, utan man har valt Sollefteå, därför att på denna plats är det lättast att draga jernvägen öfver elfven. Det är endast grundgående båtar, som kunna gå dit upp; segelfartyg och större ångbåtar gå endast till Nyland; och således är den utaf en af reservanterna gjorda antydan fullt riktig, att man sedan måste bygga en jernväg till Nyland. Ty lika säkert och ovedersägligt som det är — hvilket äfven af trafikstyrelsen framhållits — att staten måste bidraga till byggande af jernvägar från stambanan till Söderhamn och Hudiksvall, lika ovedersägligt är det också, att staten måste bygga

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

en jernväg från Sollefteå till Nyland, ty vid Sollefteå träffa vi icke hafvet, såsom Utskottet säger.

Utskottet säger vidare, att "det vill synas Utskottet, att ett nu fattadt beslut om en kortare linies byggande under en tid af sex eller sju år och med en jemförelsevis mindre årlig byggnadskostnad skulle kraftigare bidraga att aflägsna utsigtorna till ett fortsatt jernvägsbyggande, än om allt dylikt arbete för statens räkning under nästa år med ens afstannade." Det vill säga, att, om vi nu besluta oss för att bygga till Sollefteå, så skulle detta aflägsna utsigtorna till ett fortsatt jernvägsbyggande. Har man någonsin hört något så galet? Det är tvärtom alldeles påtagligt för hvar och en, att man drager jernvägen till Sollefteå, för att beqvämast komma öfver Ångermanelfven och sedan fortsätta vidare norrut. Utskottet resonnerar deremot, såsom jag nyss nämnde, som så att vi skola bygga till Sollefteå, för att aflägsna utsigtorna till ett fortsatt jernvägsbyggande. För min del får jag säga, att jag finner ett sådant aktstycke högst besynnerligt.

Utskottet säger vidare, att "de hittills beslutade och snart färdiga norra jernvägslinierna ingalunda synas Utskottet innefatta en sådan afslutning af ett jernvägssystem som den, hvilken vunnes genom en linie med Ångermanelfven, Norrlands mäktigaste pulsåder, till gräns mot norr och förmedelst hvilken jernvägslinie, om densamma, såsom ifrågakänt blifvit, i en framtid komme att dragas något närmare Ångermanelfvens utlopp till en punkt, som kunde äfven af större fartyg anlöpas, statens jernbanesystem i Norrland kan sägas erhålla, hvad det nu ej eger, en ändpunkt vid hafvet i en ort, der handel och näringar redan äro af mycken betydelse." Der antyder således Utskottet sjelft att vi icke skola stanna vid Sollefteå, utan vi måste fram till Nyland. Men om man vill tala om en slutpunkt, hvarför då icke framhålla den verkliga slutpunkten, utan låtsa som om man ämnade stanna vid Sollefteå, ehuru vi i sjelfva verket måste till Nyland, som ligger 4 mil från Sollefteå, för att det skall kunna sägas att den norrländska stambanan har en ändpunkt vid hafvet. Jag trodde annars, att vårt norrländska stambanesystem redan hade *tvenne* ändpunkter vid hafvet, den ena vid Throndhjem och den andra vid Sundsvall, men så är det väl då icke, eftersom man för denna orsaks skall gå till Sollefteå, ehuru fartyg icke kunna anlöpa denna plats. Jag kan icke känna mig riktigt tillfreds med detta resonnement.

Under förutsättning att Kammaren nu verkligen skulle gilla den af Stats-Utskottet uttalade åsigten, att vi böra fortsätta stambanebyggandet, för att få en ändpunkt för stambanan vid hafvet, tillåter jag mig erinra Kammaren derom, att från Bräcke till Sollefteå är det 13,4 mil och från Sollefteå till Nyland omkring 4 mil — och Utskottet säger ju att vi måste vara betänkta på att draga jernvägen dit — eller tillsammans 17,4 mil. Kostnaden för den föreslagna linien Bräcke — Sollefteå är beräknad till 11,250,000 kronor, och om man dertill lägger kostnaden för en bana mellan Sollefteå och Nyland — beräknadt efter samma pris per banmil, som den förstnämnda bandelen — 3,358,000 kronor, så blir kostnaden för en jernväg från Bräcke till Nyland 14,608,000 kronor. Derutinnan är jag väl ense med alla Herrar norr-

ländingar, att det icke är värdt att tala om att jernvägen endast skall till Sollefteå, utan den skall till Nyland, såsom de fleste säga, men de öfriga norrländingarne vilja att jervägen skall dragas ända upp till Haparanda.

Den nu föreslagna delen af norra stambanan skall dragas genom en högst oländig mark, öfver höga åsar, ty Norrlands konfiguration är, såsom Herrarne veta, sådan, att mellan floddalarne finnas höga åsar, å hvilka icke finnes skog. Just öfver dessa åsar skall nu banan till Sollefteå framgå, och likväl säger man att förslaget är så förträffligt, att denna bandel för framtiden skall mata hela norrländska banan. Men om man i stället utgår från någon punkt på Sundsvall—Torpshammar-banan till exempel Vattjom, ett stycke från Sundsvall, så skulle banan komma att genomlöpa en ganska bördig trakt med många industriella anläggningar, och då blefve denna bandel icke mer än 7 å 8 mil lång. Kostnaden skulle således, äfven om Sundsvalls-banan inlöstes och gjordes bredspårig, icke öfverstiga 10 millioner och banan hade utsigt att möjligtvis bära sig, ty den skulle utgöra kortaste vägen just till Nyland och icke gå fram i ödemarken.

Vidare, om jernvägen skall fortsättas till Vesterbotten, kan det väl icke vara skäl att säga till invånarne i detta landskap: Ni skola resa till Bräcke, hvarifrån det endast är 31,3 mil till Throndhjem, under det att väglängden till Stockholm är 48,2. Det är att lägga vägen precis i den riktningen, att den norrländska rörelsen helt och hållet skall ledas till Throndhjem. Jag unnar våra bröder allt godt, men, såsom jag redan en gång förut sagt, "blodet är tjockare än vattnet". Förlägges deremot den norrländska banan till kusten, kunde Stockholm möjligen få bibehålla sin gamla rörelse på Norrland.

Nu, mine Herrar, har jag talat så mycket mot saken, att jag ber att med ett par ord få säga huru jag för min del skulle göra, om jag vore norrländing. Jag skulle helt och hållet afstå från att här vigilera för Utskottets förslag, utan själf bygga. Från Sundsvall till Haparanda antager jag att afståndet är omkring 60 mil. Om staten skall bygga bredspårig stambana hela denna väg, blifver kostnaden minst 60 millioner. Lägges nu banan, såsom hittills, inne i landet, så kommer härtill kostnaden för alla utfartsvägar. En af dessa har under diskussionen redan blifvit erkänd såsom alldeles nödvändig, nemligen den från Sollefteå till Nyland. Att utfartsvägar till kusten erfordras, bevisar också ordandet om bibanorna till Söderhamn och Hudiksvall, och jag föreställer mig att vid sträckningen ännu längre norrut flera andra bibanor också blifva nödvändiga. De 60 millioner skulle således icke räcka till, om staten skulle bygga den norrländska banan. Om jag nu vore norrländing, skulle jag tänka så här: "60 mil smalspårig jernväg efter 300,000 per mil kunna åstadkommas för 18 millioner. Om Herrarne se efter i trafikstyrelsens berättelser, uppgifves kostnaden för olika smalspåriga banor till 210,000 kronor, som är det minsta, ända upp till 390,000 kronor, i hvilken senare siffra dock äro inberäknade amortering, ränta o. s. v. Men i allmänhet kan man bygga smalspåriga banor för 300,000 per mil, därför ansvarar jag. Dessa 60 mil skulle således kunna åstadkommas för 18 millioner, och om

*Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)*

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

staten fortfarande understödjer enskilda jernvägar på samma sätt som hittills med lån till två tredjedelar af hela byggnadskostnaden, så får Norrland till sin jernväg 12 millioner i statslån. Vidare har Norrland 3 län, hvilka böra vara intresserade af företaget, nemligen Vester-norrlands, Vesterbottens och Norrbottens län. Om landstingen följa Jemtlands landstings exempel och bidraga med en million vardera, så har företaget således ytterligare 3 millioner att påräkna. Särskildt bör det rika Vester-norrland, som här uppgifves vara så ofantligt välmående, i första hand vara intresserad för bandelen till Sollefteå, och gerna lemna sin million.

Vidare har Norrland 5 städer, hvilka torde vara villiga att bidraga till företagets utförande. Bland dessa städer har Sundsvall 11,000 invånare, Hernösand 5,000 och Umeå bortåt 3,000. Den sistnämnda staden säges vara så rik, att dess invånare icke betala några kommunala utskylder och att man bildat en fond på 100,000 kronor. Jag skulle vilja råda staden att placera detta kapital i jernvägen. Dessa tre städer jemte Piteå och Luleå skulle mycket väl tillsammans kunna bidraga med en million. I Elfsborgs län hafva åtskilliga städer släpt till vida större belopp, då det varit fråga om att åstadkomma nödvändiga jernvägar. Uddevalla till exempel upptog för sådant ändamål ett lån på 500,000 kronor. Vi hafva således redan 16 af de 18 millionerna, genom statslån samt bidrag från landsting och städer. Den 17:de millionen har jag föreställt mig att alla kommuner å hela sträckan från Sundsvall till Haparanda skulle tillsläppa, och den sista millionen skulle jag vara mycket benägen att lemna af statsmedel, såsom en belöning för att norrländingarne sjelfva byggde sin jernväg. Då hade striden nått sitt slut, och Riksdagen sluppit ifrån dessa ohyggliga jernvägsfrågor, hvilka — det måste erkännas — äro en styggelse, ty aldrig uppträder det egna intresset så oförsynt, som just i dylika frågor.

Den näst siste talaren från Göteborg sade, att staten *småningom* bör afsluta sina jernvägsbyggnader och akta sig att plötsligen afbryta desamma, ty så många krafter äro der samlade; men att staten bör minska den årliga byggnadssumman och fortsätta att bygga för två millioner om året, Ja, Herrarne få då hålla på i 30 å 40 år och vid den tiden äro vi döda allesammans, hvaremot om norrländingarne sjelfva bygga en smalspårig bana, hela vägen till Haparanda skulle blifva färdig inom 12 å 15 år.

Riksdagen bör således enligt min tanke drifva rent spel med Norrland och säga ifrån, att staten icke vidare vill fortsätta med stambanebyggandet, men deremot frikostigt understödja enskilda jernvägar. Då är jag öfvertygad att norrländingarne sjelfva gripa sig an, ty de äro ett raskt och kraftigt folk. På detta sätt komma de snart till målet och få hvad de önska, nemligen en jernväg genom hela Norrland. För min del är jag ledsen att i denna fråga nödgas uppträda mot regeringen, i synnerhet som det är mig i högsta grad vedervärdigt att bekämpa en sak af så utomordentlig vikt, som jernvägar i allmänhet. Om ej de betänkligheter, jag nu uttalar, förefunnes, skulle jag för min del vara den förste att räcka en villig hand till biträde

för åstadkommande af en jernväg genom Norrland på statens bekostnad, och detta af samma skäl som jag för kort tid sedan var villig att med statsmedel befordra spridandet af en tidning, afsedd för den finsktalande befolkningen i Norrbotten. Jag förmodar att det är samma skäl, som förmått regeringen att uppträda i denna fråga, det skäl nemligen att man vill genom en jernväg binda de längst i norr belägna provinserna fastare vid Sverige. Jernvägar äro också de fastaste band jag känner, men jag tror icke Norrland kan vänta ännu i 30, 40 år på någonting, som utgör det nödvändiga vilkoret för dess framåtskridande.

Slutligen, mine Herrar, förekommer en omständighet, som möjligen kan vara af underordnad vikt, men likväl förtjenar uppmärksamhet. Det enda sättet att slippa från den ena af våra nuvarande två jernvägsstyrelser vore just att afbryta jernvägsbyggandet för statens räkning. Styrelsen för statens jernvägsbyggnader räknar icke mindre än 98 tjenstemän, deraf 6 i styrelsen och 92 i byggnadsstaten. Tro Herrarne att det är helsosamt att fortfarande underhålla en sådan stat bredvid den stora trafikstaten. Jag hemställer till talaren på göteborgsbänken, om det icke vore lämpligt att detta embetsverk upplöstes, i synnerhet som de båda jernvägsstyrelserna äro så oense sins emellan, att den ena ofta helt och hållet kasserar hvad den andra föreslår. Jag tror icke att, såsom talaren på göteborgsbänken sade, det är farligt att nu sluta, ty, mine Herrar, det är många, som behöfva dessa ingenjörers biträde. Får Norrland statsunderstöd och såsom jag förmodar själf kommer att bygga, så skola ju i alla fall jernvägsarbetena fortfara. Jag tror således att vi nu hafva en förträfflig utväg att slippa från ett helt embetsverk, genom en förklaring från Riksdagen, att staten icke vidare bör fortsätta stambanebyggandet. Detta vore så mycket lättare som, om Herrarne gå till statskalendern, Herrarne skola finna, att jernvägstrafikstaten eger icke mindre än 25 baningenjörer, allesammans kompetente att bygga, äfven om det vore för statens räkning. Ja, kanske den skickligaste jernvägsbyggaren i Sverige är en af bandirektörerna vid stambanorna. Han rådfrågas af nästan alla, som tänka på jernvägsanläggningar, men har för närvarande ingenting annat att göra än att se efter banornas underhåll, snöskottning med mera. Hans stora kunskaper och eminenta praktiska duglighet kunde dock användas på ett bättre sätt till större gagn för fosterlandet.

Då vi der aflöna 25 baningenjörer, hvarföre kunna vi icke låta dem utföra jernvägsbyggnaderna i stället för att dertill underhålla ett särskildt embetsverk. Jag ber att få tillägga, att just i dessa dagar pågår här vid Stockholm för statens räkning byggande af en jernväg mellan Karlberg och Värtan.

Detta arbete utföres af trafikstyrelsen genom en entreprenör, och det är onekligen det rätta. Hvarföre kunna privatbanor byggas så ojemförligt mycket billigare än statens banor? Jo, derföre att entreprenörerna, som utföra dessa enskilda jernvägsföretag, kunna vidtaga åtgärder, som statens embetsmän icke kunna göra. Jag kan i detta afseende omnämna, att entreprenören af Dalslands-banan inköpte i

*Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)*

statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

den omkringliggande trakten skog och lät sjelf hugga de syllar, som för jernvägen erfordrades. En annan entreprenör, som byggde en bana i Vestergötland, der det var brist på skog, ansåg af sådan orsak det vara billigare att uppföra stationshus och vaktstugor af tegel och anlade derföre ett litet tegelbruk. På detta sätt kunna de enskilda jernvägarne byggas för billigt pris i förhållande till hvad de banor kosta, som staten sjelf utför.

Dessutom vore det en ytterligare vinst, om vi kunde blifva af med ett embetsverk, som onekligen trycker oss. Vi skola annars nödgas förr eller senare gifva dess embets- och tjenstemän pensioner, och att detta icke kommer att blifva någon småsak, kan jag med säkerhet förutspå. Jag tror att Herrarne hafva nog af sådana anslag förut.

Jag har nu uppehållit Herrarne för länge. Jag ber att få yrka afslag å denna punkt, men jag vill tillika förklara, att jag vid en nästföljande punkt gerna vill bevilja mer än hvad der är föreslaget, och på det att man icke må tro att jag härvid är ledd af någon egen nytta, skall jag ingå på att hela beloppet anvisas till en jernbana i Norrland.

Herr Cederberg: Den föregående talaren har yttrat, att i afseende å fortsättningen af jernvägsbyggnaderna den princip borde följas, att staten slutade med att bygga jernbanor och i stället inskränkte sig till att understödja enskilda jernvägsföretag. Detta yttrande öfverensstämmer med hvad Herr Nils Petersson i Runtorp yrkat i en af honom afgifven motion, som Utskottet anser sig hafva besvarat genom hvad Utskottet i nu föredragna punkt af sitt betänkande föreslagit. Herr Nils Petersson och Grefve Sparre stå i denna sak på samma ståndpunkt, och om jag i mitt följande anförande möjligen skulle komma att namna Grefve Sparre, då jag menar Herr Nils Petersson, hvilket lätt kan hända, enär de i ämnet hysa alldeles lika åsigter, så ber jag på förhand om ursäkt derför.

För att kunna bedöma huruvida stambanebyggandet verkligen bör öfvergifvas för att efterträdas af det med statsmedel understödda enskilda jernvägsbyggandet kan det vara skäl att undersöka huruvida de penningar, som staten nedlägger i enskilda jernvägar dels genom direkta anslag utan återbetalningsskyldighet, dels ock genom lån kunna anses vara bättre använda än de, som staten nedlägger i egna jernbaneföretag. Vi veta att statens jernbanor hufvudsakligen blifvit byggda för penningar anskaffade genom upptagna fonderade lån, som på samma gång lemnat tillgång till understödjande af enskilda jernvägar. Jag ber att få ingå i en närmare redogörelse i detta fall och jag skall tillåta mig undersöka förhållandena för tre periodstider eller 1:o för tiden som förflutit hittills, 2:o för tiden till år 1911 och 3:o för tiden efter detta år. Man kan väl tycka, att jag svärfvar något långt ut i framtiden, men jag tror mig icke behöfva vänta någon anmärkning derför från talaren på venersborgsbänken, ty han sväfvade ännu längre ut.

Statens utgifter för de fonderade lånen för tiden till och med 1879 uppgingo till 121,7 millioner kronor. Hvad de komma att utgöra för åren 1880 till och med 1882, derom lemna handlingar, som blifvit bland oss utdelade, närmare upplysning. Dessa utgifter torde därför vara af hvar och en kända, hvarför jag ej längre vill uppehålla mig vid dem. I afseende på andra perioden finna vi, att annuiteterna år efter år minskas, därför att det ena lånet efter det andra försvinner. Detta synes af en och annan vara förbisedt, och särskildt synes sådant ha händt Grefve Sparre, då han vid remissdebatten yttrade, att statens årliga utgifter för räntor och annuiteter å jernvägs-lån uppgå till 10,863,200 kronor, utom 2,405,403 kronor, som staten fått vidkännas för understödjande af privata banor.

Till en början får jag påpeka, att talaren på venersborgsbanken dervid debiterat statens jernvägsbyggnader för ränta på Carl XIII:s hemgiftskapital. Men det är en sak, som väl icke har med statens jernvägar att göra.

Vidare har samme talare härvid likaledes debiterat statens jernvägar för utgift i och för ränta och amortering å det 13-millions lån, som användts till godtgörelse åt Riksgäldskontoret för lemnad kassaförstärkning åt Statskontoret. Jag tror dock att, då man talar om jernvägslånen, dessa och dylika utgifter böra frändragas om man vill komma till riktigt resultat.

Vidare yttrade han då, enligt det justerade protokollet, först att de till 10,863,000 kronor beräknade utgifterna för vår skuld för byg-gande af stambanor utgjordes af räntor och annuiteter. Men enligt hvad som förekommer två rader längre uer tyckes han omedelbart derefter hafva glömt bort, att i nyssnämnda summa äfven ingått kapitalafbetalning, då han der endast talar om räntor. Och för säkerhets skull upprepar han detta längre fram i sitt anförande, der han säger, att vi för dessa stambanor få betala de nämnda räntorna i *alla tider* eller åtminstone till dess stambanorna kunna lemna någon inkomst. Här har han fullständigt glömt bort att i de årliga utgifterna ingå kapitalafbetalningar. Lånen qvarstå enligt hans påstående obetalda för all framtid.

Jag skulle icke nu hafva fäst uppmärksamheten på detta, om icke nu upprepats precis samma siffror, som han vid nyssberörda tillfälle anförde, ehuru han nu afrundat beloppet till jemt 13 millioner kronor, och det är på grund af denna omständighet jag ansett mig berättigad att visa på hvad sätt man resonerar och kalkylerar från det hållet.

För att få en utredning af de verkliga utgifterna för statens jernvägslån under kommande år fordrades det närmare kännedom än jag eger om den senast verkställda konverteringen. Som jag emellertid icke kunnat förskaffa mig sådan, har jag vid uppgörandet af mina beräkningar betraktat nämnda konvertering såsom ogjord. Som kalkylen naturligtvis skulle blifva mycket fördelaktigare, om denna konvertering äfven toges med i räkningen, blifva således mina siffror maximisiffror, det vill säga högre än som af verkligheten mot-svaras.

*Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)*



Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

Enligt denna beräkningsgrund skulle statens utgifter för räntor på och amortering af de fonderade lånen under tiden från första lånets upptagande till och med år 1911 hafva utgjort tillsammans 475,000,000 kronor. I denna summa äro inbegripna utgifterna för de lån, hvarmed Riksgäldskontoret bestridt dels låneutlemningarne till enskilda jernvägsbyggnader, dels inköpet af Bergslagernas obligationer, och dels bildandet af jernvägshypoteksfonden, dessa belopp utgörande tillsammans 102,000,000 kronor. Med frändrag af denna summa, befinnes det att statsverkets utgifter i räntor och amortering å lån, som för utförande af statens egna jernvägar upptagits, till och med år 1911 utgöra 373 millioner kronor, hvartill komma utgifter för nya byggnader samt komplettering af trafikmateriel, som ej blifvit af lånta medel bestridda, 23 millioner kronor. Således år 1911 sammanlagdt 396 millioner kronor.

Huru mycket har nu statsverket under samma tid genom jernvägstrafiken fått igen? Det är icke lätt att säga. Men genom en medeltalsberäkning, som är ytterst stark, derigenom att siffrorna deri äro lågt upptagna, kommer man till det resultat, att under åren 1881—1911 jernvägstrafiken torde kunna leverera ett belopp, som, sammanlagdt med det som före 1881 blifvit levererad, bör komma att uppgå till minst 268 millioner. Vid 1911 års slut skulle således statens verkliga, ej ersatta utgifter för de lån, hvarmed vi byggt våra jernvägar, icke uppgå till mer än 128 millioner, för hvilken summa staten som valuta då eger 208 mil jernväg.

Men staten är då ännu icke skuldfri; och för de lån, som der-  
efter återstå att amortera och af hvilka det sista först år 1936 skulle vara till fullo inbetaladt, uppgå utgifterna till 151 millioner. Men, mine Herrar, man behöfver endast beräkna ett medelnetto af 4 procent för redan utförda jernvägar, för att detta netto redan år 1912 skall till fullo motsvara statens utgifter för de fonderade lånen och visa till och med allt större och större öfverskott allt efter som lånen blifva amorterade, så att den statsutgift, för stambanelånen, som stambanorna år 1936 ännu ej återgäldat, då skulle utgöra endast 54 millioner. Och redan år 1942 vore äfven denna summa återgäldad just af jernvägstrafikens inkomster.

Jag ber härvid att Herrarna icke må betrakta hvad jag nu yttrat såsom något slags försök att förutspå beloppet af framtida inkomster. Jag har endast velat åskådliggöra det faktum, att hvad vi utbetalt i ränta och amortering för redan utförda och beslutade stambanebyggnader, det får staten så småningom till fullo igen och har dessutom i sina stambanor en behållen egendom, som gifver åtskilliga millioner i årlig inkomst.

Om jag nu öfvergår till betraktande af huru det förhåller sig med statens utgifter i och för de enskilda jernvägarne, så synes utaf handlingar, som äro för en hvar tillgängliga, att staten i direkta anslag till dessa jernvägar utbetalt 3,400,000 kronor. Vidare hafva vi sett af Herr Nordenfelts utredning och statsrevisorernas berättelse angående Riksgäldskontorets förvaltning, att staten verkligen förlorat åtskilligt på de lån, som blifvit utlemnade till enskilda jernvägar. Dessa för-



luster hafva för vissa i de nämnda handlingarne uppgifna år blifvit beräknade till omkring två millioner kronor. Deraf skulle man kunna draga den slutsats, att förlusten blifver ofantligt stor till sist, men så är icke förhållandet, och enligt de uppgifter om lånevilkoren, som finnas i revisionsberättelsen, har jag ej kunnat beräkna denna förlust högre än till omkring 3,600,000 kronor, (under förutsättning dock att de från Bergslagens jernväg inköpta obligationer verkligen äro värda det de kostat), hvilket belopp tillsammans med de anslag, som lemnats till enskilda jernvägarne, 3,400,000 kronor, eller sammanlagdt 7,000,000 kronor, utgör den utgift, som staten gjort för de enskilda jernvägarne. Hvad har statsverket fått för valuta för dessa sju millioner? Såvida jag vet, icke någon egentlig valuta. I skolen då säga: dessa jernvägar hafva dock medfört en ofantligt stor indirekt vinst. Det är fullkomligt sant; men hafva vi icke vunnit lika stora indirekta fördelar genom statens jernvägar? Jo, fullt ut lika stora och något större dertill.

*Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)*

Statistici, som uttrycka allt möjligt i siffror, hafva äfven försökt att beräkna den indirekta vinsten af jernvägsbyggnader i allmänhet. De bruka dervid utgå från den satsen, att antalet centnermil utvisar resultatet af det genom en jernvägs godstrafik uträttade transportarbetet. Vidare säger man, att jernvägstransporten har kostat så och så mycket, men transporten på landsväg skulle hafva kostat så eller så mycket; skilnaden mellan dessa båda summor är ett mått på de indirekta fördelar jernvägarne medföra. Det är gifvet att denna skilnad blir så mycket större, ju lägre jernvägen ställer sin trafiktaxa. Huru ställer sig nu förhållandet emellan de enskilda jernvägarne och statens i detta fall? Jag antydde redan vid remissdebatten, att statens jernvägar hafva en lägre taxa än de enskilda jernvägarne. Detta bekräftas ock af den sista berättelse Styrelsen för statens jernvägs- trafik afgifvit. Men det är icke mitt sätt att vid utredning af sådana förhållanden taga en siffra ur högen här och der och sedermera på dylika planlöst uttagna siffror grunda den beräkning, jag sedermera vill anställa, utan jag går, som man naturligtvis bör göra, efter medeltal. I här förekommande fall har jag genomgått jernvägsstatistiken för åren 1867—1878, och tagit medelafgiften per centnermil under nämnda 12 år å alla de banor, som 1867 voro för trafik öppnade. Det visar sig deraf, att blott en enda enskild jernväg i hela riket, nemligen Gefle—Dala jernväg, har lika låga afgifter som statsbanorna. De andra hafva hetydligt högre. En enskild jernväg, nemligen Frykstads jernväg, hvilken dock numera upphört, har haft afgiften *sex* gånger så stora som statens, Vessman—Barkens jernväg har haft dem tre gånger så stora som statens och de öfriga variera mellan 2,38 och 1,42 gånger så stora som statens. Man bör således erkänna, att om det genom statistik af denna art går för sig att utreda indirekta vinsten på jernvägarne, så visar denna att den indirekta vinsten af våra stambanor är ej obetydligt större än den indirekta vinsten af våra enskilda jernvägar, med hänseende till trafikafgifterna. Stambanorna äro äfven öfverlägsna de flesta enskilda banor derutinnan, att de i allmänhet uträtta ett vida större transportarbete per mil räknadt.

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

Jag hänvisar i detta fall till statistiken, men tillåter mig särskildt anmärka, att för år 1879 var stambanornas transportarbete per banmil 75,000 personmil och 2,341,000 centnermil eller omkring 3 gånger så stort som *medeltalet* under nämnda år för de enskilda banorna, hvilket utgjorde 25,000 personmil och 750,000 centnermil per banmil. — Ej under således att kostnaden för det 3 gånger större arbetet är nära 3 gånger så stor som kostnaden för det mindre arbetet, eller, som Grefve Sparre uppgaf, att trafikkostnaden på stambanan under nämnda år var 60,000 per banmil, samt *medeltalet* för de enskilda endast 22,000 kronor per banmil.

Nu säger dock talaren på venersborgsbänken: "vi hafva icke råd; räntor och amortering för jernvägarne äta upp oss och vi böra därför sluta nu". Det är emellertid bara när det gäller stambanebyggandet, som han säger så, men då det är fråga om att hjälpa de enskilda jernvägarne, då hafva vi nog råd. Hvad menar han dermed? Hvad är konsekvensen af ett sådant yttrande. Jo, då tillökning i hvad han kallar bördorna för jernvägsbyggandet fördelas på *hela landet* (detta är händelsen vid statsbanebyggnader) då blir tillökningen omöjlig att bära, — men då den fördelas på en *liten del* af landet (detta är händelsen vid enskildt jernvägsbyggande), då blir den lätt att bära, det vill säga ett fåtal skulle förmå mera än detta fåtal förmår, om det hade hela det öfriga landets invånare till hjälp! Är detta logik, då vet jag icke hvad logik vill säga.

För min del hyser jag därför en alldeles motsatt åsigt mot nämnde talare och Herr Petersson, emedan jag anser att *om* en inskränkning måste göras i afseende å jernvägsbyggandet, så bör man göra den samma i afseende å de enskilda jernvägarne, hvilket äfven synes vara Utskottets mening med det förslag, som nu föreligger, ty det är icke lämpligt att det enskilda jernvägsbyggandet skall fortgå på samma sätt som hittills. Det är icke heller troligt, att det kommer att göra så, och för min del påstår jag, att det är väl.

Min åsigt är således den, att staten, *om* den har förmåga att bära mera utgifter än den nu har, alldeles icke bör upphöra med byggande af egna jernvägar. För min del tror jag vidare, att staten har den förmågan och att den äfven kan understödja de enskilda jernvägarne. Men dessa måste komma i andra rummet vare sig understöden lemnas i form af lån eller anslag. Att skänka bort penningar har väl staten allraminst råd till, om den icke har råd till att bygga för egen räkning. Jag ber att detta icke måtte framställas såsom om min mening vore, att allt hvad vid denna Riksdag i form af lån eller anslag till enskilda jernvägar begärts skulle afslås. Jag nämner blott den ordning, i hvilken jag anser att de olika understöden böra lemnas. Först böra lemnas de penningar, som erfordras för statens egna jernvägar, derefter lån till enskilda jernvägar och sist anslag till dylika jernvägar. Har staten icke råd till anslag så måste dessa tagas bort; har den icke råd till lån, så måste dessa strykas, och om staten icke har råd hvarken till det ena eller det andra och ej heller till ytterligare utgifter för egen räkning, först då måste stambanebyggandet upphöra.

Men om man nu också vill gå in på min här förut motiverade åsigt, att stambanebyggnaderna böra fortsättas, kan någon möjligen deremot säga: "deraf följer ju alldeles icke, att vi skola bygga jernvägar upp till Norrland; man kan ju med lika skäl bygga dem i Halland". Jag ber emot den invändningen få åberopa ett yttrande, fäldt af just talaren från Venersborg. Han yttrade nemligen, att "staten bygger sina jernvägar, der dess intresse bjuder".

Frågan blir då hvad som i detta fall verkligen är statens intresse.

Talaren på göteborgsbanken såväl som Utskottet i sitt betänkande har temligen fullständigt besvarat detta. Jag uppehåller mig följaktligen icke längre vid denna del af frågan, utan åberopar nyssnämnda utredning, omnämmande endast helt kort, att det är åt Norrland vi böra rigta våra blickar, då vi skola anlägga flera jernvägar än vi redan hafva.

Jag kan tänka, att man möjligen skulle vilja säga, det jag skulle hafva en annan åsigt om jag t. ex. vore halländing.

Jag ber då få upplysa Herrarne om att jag nu visserligen sedan 15 år tillbaka är norrländing, men redan innan jag kom till Norrland var det min åsigt, att Norrland borde hafva jernvägar. Först jag kom dit upp, fick jag dock en helt annan mening, emedan jag då ansåg industrien för litet utvecklad och trafiken för ringa för att en jernväg der skulle bära sig.

De jernvägsarbeten, som der sedermera utförts, hafva dock helt och hållet omvänt mig och jag påstår nu att i den del af Norrland, hvarom här är fråga, hafva vi all möjlig anledning tro att jernvägar skola väl bära sig. Därföre böra vi icke låta afskräcka oss från att tillgodose det statsintresse, som bjuder att Norrland skall förenas med det öfriga Sverige. Detta påstående, att jernvägar i Norrland skola bära sig och dertill bära sig väl, kan väl synas djerft, då man emot sig har det underdåniga memorial af styrelsen för statens jernvägs- trafik, hvarur talaren på elfsborgsbanken nyss citerade och uppläste ett och annat stycke.

Då han uppläste dessa stycken, erinrades jag om ett gammalt ordspråk om huru en viss behornad herre plägar läsa bibeln; i det han tager ut en bit än här och än der; ty på samma sätt gick också talaren på elfsborgsbanken tillväga.

Genomläser man uppmärksam detta memorial i sin helhet, finner man mycket väl orsaken till de starka uttryck trafikstyrelsen der använt.

Styrelsens favoritidé synes nemligen vara, att man utom den egentliga stambanan bör anlägga särskilda grenbanor, så att de blifva utfartsvägar från stambanan till hamnar, och dessa grenbanor anser styrelsen tillika blifva mera givande än sjelfva stambanorna, och därför vill styrelsen att staten skall anlägga dem och icke upplåta dem till den enskilda industrien. Detta är kontentan af styrelsens memorial. Jag anhåller att få läsa upp den del, der styrelsen gör sina konklusioner, och hvilken del visar att jag har rätt.

Styrelsen säger: "För statens räkning anlagda utfartsvägar från

*Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)*

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

stambanan till Hudiksvall och Söderhamn skulle följaktligen icke blott såsom utfartsvägar i allmänhet, enligt hvad nyss är visadt, gifva större inkomster än nuvarande stambanedel från Storvik norrut, utan derjemte och hvad vigtigare är verka dertill, att statens jernvägar trädde i tjänst hos det omgifvande landets hufvudnäring, trävarurörelsen, och dymedelst icke blott gagnade denna näring, utan derjemte höjde den svaga trafik och de svaga inkomster, som hittills varit för handen å de norrländska statsbanorna.“

Styrelsen vill således hafva utfartsvägar och säger vidare: “Styrelsen har icke förbisett möjligheten deraf, att den enskilda industrien förr eller senare kan komma att anlägga de utfartsvägar, Styrelsen här ofvan antagit böra staten förbehållas, men Styrelsen vågar i djupaste underdånighet föreställa sig, att af det ofvan anförda skall framgå, att staten icke bör ställa sig i beroende af nämnda industri, med hänsyn hvarken till anläggning eller trafik, då fråga är att åt statsjernvägarne bereda den ställning, som allena förmår framkalla inkomster, motsvarande de kostnader staten nedlagt å dessa jernvägar, och Styrelsen vågar i lika underdånighet uttala den mening, att, då staten bekostat en flera hundra kilomoter lång statsbana genom Norrland, hvilken bana, med undantag endast för Sköfde — Carlsborgs-banan, visar sig såsom den bland alla statsbanor minst inbringande, *det vore för mycket begärdt att staten dertill skulle åt den enskilda industrien öfverlåta sin rätt att anlägga de vigtiga kompletteringslinier; hvilka utan tvifvel blefve mera inbringande än någon af stamlinierna* och derigenom betaga sig den enda möjlighet, som förefinnes, att komma till ett bättre ekonomiskt resultat i afseende å statsbanorna i Norrland.

Trafikstyrelsens mening är härmed tydlig och klar; den *unnar* icke den enskilde att bygga ifrågavarande tvärbanor, emedan banorna, enligt styrelsens förmenande, skola bli icke blott i och för sig goda i ekonomiskt hänseende, utan äfven i detta fall visa bättre resultat än öfriga statsbanedelar i Norrland, och i denna styrelsens åsigt om tvärbanornas företräde i ekonomiskt hänseende ber jag att få instämma. Deremot kan jag ej gilla den bevisningsmetod, styrelsen använt, och jag vet ej hvad jag skall begagna för uttryck för att karakterisera det egna sätt, hvarpå styrelsen gör sina jemförelser. — Det är nemligen ett faktum, som nära nog antagit helgden af en naturlag, att för hvarje jernväg stiger trafik och inkomster med jernvägens ålder åtminstone intill en viss gräns. Konjunkturförhållanden kunna häri vålla tillfälliga rubbningar, men i sin allmänhet är regeln sann. Om detta faktum borde minst trafikstyrelsen vara okunnig, och det oaktadt djerfves hon jemföra alldeles nya stambanedelar (de norrländska), som ännu icke blifvit till ett helt sammanbundna utan till och med delvis bestå af fristående bitar, med några äldre stambanedelar, som icke blott i många år varit för trafik öppnade, utan dertill utgöra länkar af ett fullfärdigt system. — Att en sådan jemförelse skall bli i hög grad vilseledande är uppenbart och ställa det ekonomiska resultatet af de trafikerade norrländska stambanearn i en ogynsam dager. Vill man ha en opartisk jemförelse, så bör man

jemföra nuvarande norrländska stambanedelar med exempelvis Vestra stambanan innan denna blef till ett helt sammanbunden, och då visar det sig att år 1861 gaf 1:sta trafikdistriktet i inkomst endast 24,400 per banmil och 2:dra distriktet år 1860 per banmil 34,300 samt 1861 endast 38,500 allt brutto.

För att i någon mån belysa huru förhållandet kan förväntas bli vid nu ifrågavarande bana, ber jag att få nämna, det nämnda banas ena hälft, Indalselven—Sollefteå, kan ungefärligen jemföras med den redan 6 år gamla jernvägen Sundsvall—Torpshammar. Denna jernväg gaf under sitt första trafikår 48,600 kronor per banmil, och deretter i ordning 63,900, 74,800, 75,100 och 46,300 kronor allt brutto per banmil.

För dem, som hafva lust att kontrollera de siffror, jag nu anför, vill jag nämna, att de samtliga äro hemtade ur det häfte af "Sveriges officiella statistik", som innefattar den allmänna svenska jernvägsstatistiken för år 1879 och som för några dagar sedan utdelades till Kammarens ledamöter. För år 1880 har jag på enskild väg skaffat mig upplysningar, och enligt dessa skulle inkomsten per banmil af ifrågavarande bana för sistnämnda år utgöra ungefär 65,000 kronor. Jemför man nu den inkomst, som denna bana lemnat, med inkomsterna af jernbanorna i södra och mellersta Sverige under deras första trafikår, så skall man finna, att t. ex. Stockholm—Upsala-banan först på det sjette året kommit upp till en bruttoinkomst af 63,500 kronor per banmil, d. v. s. mindre än Sundsvall—Torpshammarbanan nu lemnar. En likaledes sämre ställning intogo Falköping—Jönköpingsbanan, Elmhult—Malmöbanan och Katrineholm—Norrköpingsbanan, hvilken sistnämnda först under sitt sjunde trafikår kunde lemna en bruttoinkomst af 67,000 kronor per banmil.

Dessa banor hafva, såsom Herrarne veta, på senare tiden icke lemnat så dåligt resultat. Särskildt har detta varit förhållandet med Stockholm—Upsalabanan, synnerligast — och märken detta — sedan jernvägsnätet blifvit utsträckt till Storvik. Det var också naturligt, att inkomsterna då skulle stiga, och enahanda kommer förhållandet att blifva i Norrland, sedan jernvägsnätet väl blifvit fullständigt. Reservernanterne säga emellertid, i likhet med greve Sparre, att de norrländska jernvägarne icke kunna bära sig, ja, de gå ännu längre och påstå, att just den omständighet, att de norrländska bandelarne blifvit öppnade för trafiken, till den grad tynger på statens öfriga jernvägar, att medelresultatet just för dessa banors skull nedgått. För att styrka detta påstående hafva reservernanterne uppgjort en tabell, som återfinnes öfverst på sidan 50 i utskotts-betänkandet. Denna tabell visar verkligen, att nettoinkomsten af statens jernvägar nedgått under åren 1878 och 1879 men icke under år 1880, då den åter höjt sig, trots att flera stambanedelar i Norrland då tillkommit. Men just denna senare omständighet borde, enligt min tanke, hafva manat reservernatarne att icke ensamt på de norrländska bandelarne kasta skulden för att inkomsten var lägre för åren 1878 och 1879 än de närmast föregående åren. I detta hänsende ber jag blott att få hänvisa till förutnämnda, här utdelade statistiska arbete, hvilket visar att det icke

*Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)*

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

blott är för statens banor, som nettobehållningen för hvartera af åren 1877, 1878 och 1879 varit lägre än för år 1876, utan att det samma varit fallet äfven beträffande de flesta *enskilda* jernvägar i hela riket, och om dem lär väl ingen vilja påstå, att orsaken till deras mindre nettoinkomst under nyssnämnda tid varit att söka deri, att några bitar af den Norra stambanan varit förlagda i Norrland, utan voro dessa jernvägar år 1879 lika långa och belägna på precis samma ställen, som de voro år 1876. Nej, mine Herrar, vilja vi vara upprigtige, så måste vi medgifva, att det icke varit ensamt de norrländska banbitarne, utan konjunkturerna, som, åtminstone till hufvudsaklig del, neddragit trafikinkomsterna. Endast så till vida hafva de norrländska banbitarne medverkat dertill, att det med dem måste vara samma förhållande, som med banor *i allmänhet* under deras första trafikår, nemligen att trafiken då är temligen klen.

På nyssnämnda sida af Utskottets betänkande hafva reservanterne lemnat en annan, linierad tabell, som Herrarne måhända observerat. Uti denna tabell uppgifves statsjernvägarnes bruttoinkomst per banmil i medeltal hafva utgjort, år 1874 107,781 kronor, år 1875 109,812 kronor, år 1876 115,662 kronor, år 1877 109,486 kronor, 1878 95,425 kronor, och år 1879 87,150 kronor. Med förvåning fann jag, att icke inkomsten för år 1880, såsom man för fullständighetens skull kunnat fordra, var medtagen, ty reservanterne göra verkligen af denna tabell den konklusion, att den norrländska stambanan är skulden till nedgåendet i inkomsterna. Emellertid finner man att öfverst på sidan 51 är redogjort för inkomsten år 1880, och denna är der uppgifven till 90,803 kronor, ett belopp, som öfverstiger det föregående årets inkomst och således visar en förbättring i förhållandena. Om detta varit upptaget uti tabellen, så vågar jag påstå att reservanterne icke djerfts draga den konklusion af densamma, som de nu gjort. Detta sätt att ur tabellen utesluta och i särskild punkt efteråt redogöra för en besvärlig siffra, är det månne en tanke, ämnad att se ut som en händelse?

Men jag återgår att tala om den bana, hvarom nu är fråga. Emot den jämförelse, som jag gjorde mellan Sundsvall—Torpshammarbanan, och vissa stambanedelar torde måhända någon invända, att den förstnämnda har högre trafiktaxa än stambanan.

Jag medgifver denna invändnings fulla befogenhet. Jag har derföre likaledes efter officiella berättelser reducerat sundsvallsjernvägens bruttoinkomster efter de medelafgifter per centnermil, som statistiken för de jemförda banorna utvisar. Genom denna reduktion, är utredt, att, om stambanetaxan blifvit tillämpad å sundsvallsjernvägen under år 1875 (1:sta trafikåret), skulle bruttoinkomsten per banmil varit 24,600 kronor, således redan det året ungefär lika högt eller något högre än för linierna närmast Stockholm under deras första trafikår, hvarvid förhållandet äfven der var enahanda som i Norrland, eller att jernvägen var fristående och icke sammanhängande med något annat bansystem. År 1876 skulle bruttoinkomsten efter den lägre taxan ha blifvit 33,900 kronor; 1877 49,000 och år 1878 56,000 kronor, allt reduceradt efter den afgift per centnermil, som vid statens jernvägar,

enligt trafikstyrelsens egen berättelse förekommer. För min del anser jag således, att denna bandel skall blifva en af stambanans bättre delar i afseende på trafikinkomsten. Jag medgifver visserligen, att, innan jernvägen från Sollefteå till Nyland blifvit byggd, trävarutrafiken på nu ifrågavarande bana blifver jemförelsevis ringa, under det den på Sundsvallsbanan varit temligen stor. Men sedan Nylands bana blifvit byggd, blir förhållandet återigen motsatt; trävarurörelsen blir då på densamma snart betydligare än den på Sundsvallsbanan hittills varit. Vidare är det befolkningen utefter icke mindre än tre ådalar, som skulle få nytta af denna jernväg, under det att icke mera än en ådal beröres af Sundsvallsbanan. Vidare stöter vid Hellgumsjön till ifrågavarande bandel en trafikled, som visserligen för ögonblicket icke begagnas, men den är icke öfvergifven; ty under utarbetning är i denna stund ett förslag till rensningar m. m., genom hvilkas utförande man för en måttlig kostnad ämnar skaffa sig en trafikled, som vid Hellgumsjön stöter till jernvägen, och derifrån utgöres af segelbart vatten, som på en längd af 6 å 7 mil är afbrutet endast af en fors. Någon sådan trafikled finnes icke utefter Sundsvallsjernvägen.

Om öfriga delen af nu föreslagna linie har jag inga sannolikhetsberäkningar att framlägga; men att trävarutrafiken äfven der skall blifva stark, derom äro alla ense, hvilka jag i detta fall rådfrågat och på hvilkas omdöme jag kan lita. För min del tror jag således, att den nu föreslagna banan i sin helhet skall blifva fullt jemförlig med hvilken bana som helst af dem, hvilka jag skulle vilja kalla medeltalsbanor i mellersta Sverge; ty så stor trafik, som på de bästa banorna, kan här icke påräknas och behöfver heller icke påräknas. Man skall måhända invända, att Bräcke—Östersunds jernväg ju enligt reservanternas påstående gifvit en bruttoinkomst per banmil under år 1879 af endast 20,000 kronor; och under år 1880 gaf den — jag skall i det fallet komplettera uppgiften — endast 26,000 kronor brutto. Det är mycket låga siffror och det låter följaktligen icke så bra. Men fastän bruttoinkomsten sistnämnda år icke var mera än 26,000 kronor, gaf den det oaktadt, enligt af trafikstyrelsen beredvilligt lemnade upplysningar, i netto en inkomst per mil af 11,000 kronor. Och hvad är nu orsaken till det låga bruttot? Jo, vid Bräcke station voro under år 1880 till fraktande på jernvägen anmälda 390,000 stycken timmer; men deraf kunde jernvägen icke mottaga och frakta mera än 80,000 stycken, således ungefär  $\frac{1}{5}$  af det anmälda. Tron I icke, mine Herrar, att, om jernvägen kunnat mottaga och frakta det återstående af dessa 390,000 stycken timmer, det skulle gjort något? Jag skulle tro det. Redan har man vid denna riksdag beslutat bygga af ett hissverk vid Bräcke, och det kommer naturligtvis att underlätta möjligheten för jernvägen att mottaga mera gods; om den kommer att kunna mottaga allt, som anmäles, vet jag icke; men om så icke kan ske, är det icke traktens fel, om jag så får säga, utan jernvägens.

Jag kommer i och med detta in på en sak, hvarom äfven talaren



Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

på elfsborgsbanken nämnde något. Såsom Herrarne hörde, nämnde jag, att innan banan från Sollefteå till Nyland blifver byggd, skola timmer och trävaror föga fraktas på nu föreslagna banas nordligare hälft. Mången torde anse detta vara ett oförsigtigt yttrande, såsom innehållande ett slags medgifvande att Sollefteå icke är en lämplig slutpunkt, utan att banan bör gå vidare till Nyland. Mine Herrar! Det förhåller sig med linien Sollefteå—Nyland precis på samma sätt som med linierna Torpshammar—Sundsvall, Söderhamn—Kilafors m. fl.: de äro bibanor, eller grenbanor, och jag tror mig icke behöfva vara särdeles klyftig spåman för att kunna försäkra, att det icke kan gå många år förrän banbiten mellan Sollefteå och Nyland är af enskilde byggd, såvida den ej utföres af staten. Vore nu meningen att *för all framtid* stanna vid Sollefteå, då vore slutpunkten enligt min tanke mindre väl vald. Men förr eller senare måste banan ovilkorligen fortsättas vidare norrut, hvadan afstannandet vid Sollefteå endast blir tillfälligt, och för ett dylikt uppehåll är Sollefteå ej olämplig slutpunkt. Ehuru jag sålunda icke kan tänka mig, att vi för all framtid skulle afstanna med vårt jernvägsbyggande vid Sollefteå, så får man ej deraf draga den slutsats, att jag *nu* skulle vara med om en fortsättning, utan vill jag i stället förklara att om man i detta ögonblick gaf mig att välja mellan en på statens bekostnad ända till Haparanda byggd bana och den nu föreslagna, så skulle jag rösta "nej" för den förra, ty *öfver* Ångermanelfven vill jag i närvarande stund icke bygga. Deremot är jag gerna och af full öfvertygelse med om förslaget att bygga till Ångermanelfven och skall också lemna min röst för det förslaget.

Den ärade greffen framhöll vidare i sammanhang med *sin* norrländska jernvägsplan, hvars värde jag icke varit i tillfälle att granska, att vi norrländingar böra lägga smalspåriga jernvägar och att vi i så fall kunde utsträcka jernvägen ända till Haparanda för en af honom garanterad maximi-kostnad af 300,000 kronor per banmil. Jag fruktar emellertid, att, om den ädle greffen skulle på entreprenad åtaga sig att bygga en smalspårig, mot trafikens fordringar svarande bana ditupp, så skulle han få sjelf tillsläppa icke blott den omtalade millionen, utan derutöfver många flera. En sådan jernbana, som kan byggas för en kostnad af 300,000 kronor per mil, måste nemligen, för att kunna byggas till så billigt pris, förses med en så lätt öfverbyggnad och så svaga lokomotiv, att banan icke kan fylla de trafikbehof, som der äro till finnandes. Detta bevisas bland annat af det nyss uppgifna faktum rörande trafiken emellan Bräcke och Torpshammar. Huru skulle nemligen en lätt, d. v. s. svag smalspårig bana hafva redt sig med en sådan godsmängd, afsedd att fraktas så lång väg, som mellan Bräcke öfver Torpshammar till Sundsvall under så kort tid af året, som dylik trafik kan ega rum? — Deth ade helt enkelt varit omöjligt; således blir det oundvikligen nödvändigt att, om man vill rätta byggnaden efter trafikens behof i Norrland, bygga uteslutande starka banor i stället för svaga; de senare kunna omöjligen fylla trafikens behof. Man må icke påstå att vi norrländingar äro högfärdiga, derför att vi nöja oss endast med dyrbara banor. Det är icke norrländingarne, som fordra starka banor, det är den norrländska trafiken, som fordrar

dem. Jag har nyss visat huru det förhåller sig med den saken, och att det oklokaste, som vare sig staten eller den enskilde kunde taga sig före, det vore att bygga svaga banor i Norrland, emedan de omöjliga kunna bära den stora trävarutrafiken; och af den trafiken måste banan ju lefva, åtminstone under den första tiden.

Grefve Sparre har talat om den stora anläggningskostnaden per banmil för stambanorna. Hade det varit fråga om en eller annan speciel bandel, då kunde Herr Grefve Sparres yttrande ha varit på sin plats; men nu är det icke så. När han mot norrlandsbanan vill använda byggnadskostnaden, så frågar han ej efter upprättadt kostnadsförslag, som hvar och en annan skulle ha gjort, utan i stället kommer han fram med ett medeltal, hemtadt från dyrbara banbyggnader och som dessutom höjes genom sådana exceptionella bandelar, som sammanbindningsbanan genom Stockholm, Värtabanen m. m. — Byggnadskostnaden för ifrågavarande bana bör naturligtvis bedömas efter kostnadsförslaget, hvilket kan med så mycket större skäl göras, som byggnadskostnaden i allmänhet hållit sig inom den i upprättade kostnadsförslag beräknade summan. Reservanterne påstå visserligen motsatsen; men jag ber att få hänvisa till den utredning i detta hänseende, som förekommer i 1879 års statsverksproposition angående stambanan söder om Storvik. Det visar sig deraf, att af 146 mil då färdig stambana en del, nemligen 112 mil, blifvit byggd dels för den beräknade summan, dels för en summa som understigit kostnadsförslaget; endast kostnaden för den öfriga delen, 34 mil, hade överskridit kostnadsförslaget. Slutresultatet ställer sig så, att kostnaden för dessa 146 mil, som beräknats till 120,560,000, i stället uppgått till 123,400,000, allt i rundt tal. Skilnaden emellan den verkliga och den beräknade kostnaden för dessa 146 mil utgör således endast 3,840,000 kronor, hvilket utgör en föga afsevärd procent af kostnadsförslagets slutsumma. Man skall måhända anmärka, att vid denna riksdag begärts förhöjdt anslag för en under byggnad varande bana, emedan den på förhand beräknade kostnaden överskridits. Men jag vill erinra derom, att man, vid kostnadsförslagets upprättande för nämnda bana, för att nedbringa detta snart sagdt "knusslade"; man beräknade t. ex. kostnaden efter 15,5 skålpunds skenor och föreslog användande af broar af trä, samt ville tillåta ett lutningsmaximum af 1:60 i stället för att detta senare vid den byggda banan i allmänhet ställer sig såsom 1:100 och endast på några få mil af hela sträckan brantare. Vidare har den räl af öfver 20 skålpunds vikt och alla broar af jern och sten. Är allt detta ingenting värdt? Jag skulle tro att det är bra mycket mera än dessa 500,000 kronor, om hvilka varit fråga.

Mycket mera kunde vara att tillägga i föreliggande fråga, men jag tror mig redan hafva sagt det hufvudsakliga af hvad jag ämnade framhålla, nemligen det, att staten alldeles icke har skäl, jag skulle nästan våga påstå, icke råd att undvika fortsättandet af stambanabyggnaderna åt norr. Detta tror jag vara temligen klart af hvad jag nu anför. Hvad vidare den nu ifrågavarande bandelen särskildt vidkommer, så har man ej någon anledning att befara, att den icke skall bära sig, utan tvärtom all sannolikhet för motsatsen. Jag ber att

*Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)*

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

exempelvis i detta afseende få omtala något, som jag i detta ögonblick erinrar mig från en enskild jernvägsbyggnad i södra Sverige, om hvilken jag var med. Den pågick år 1864. En stad hade tecknat aktier i företaget. Detta väckte en ytterlig harm, ty många ansågo stadens penningar förlorade, och en person, på hvars omdöme hvem som helst kan bygga, yttrade till och med, att jernvägen skulle blifva staden till en förbannelse för framtiden. Denna jernväg är Vexjö—Alvesta jernväg, en bland de i ekonomiskt hänseende bästa enskilda banor i hela landet i detta ögonblick.

Jag har föga att tillägga. Kanske borde dock reservanternas yrkande på uppskof något litet skärskådas, innan jag för denna gång afstår från ordet. Reservanterna säga, att frågan icke är fullt utredd, och vilja derföre undanskjuta den. De vilja hafva utredning i vissa af dem uppgifna fall, och dessa skulle vara: "*om* statens förmåga att, utan åsidosättande af andra dess intressen, bära den ökade utgift för statsskulden, som af ett fortsatt jernvägsbyggande blir en följd; *om* det, med hänsyn till förhållandena i Norrland, lämpligaste läget och byggnadssättet för möjligen ifrågakommande jernvägar derstädes, undersökningar, hvilka skulle undanrödjå vådan af möjliga misstag", samt större erfarenhet i afseende å trafiken. Dessa äro de fall, i hvilka reservanterna anse att ytterligare utredning bör ifrågakomma. Jag tror dock, att en på förhand uppställd trafikutredning skulle blifva temligen löslig och stanna vid blotta förmodanden och gissningar. Vidare är sagdt, att man ej är ense om sträckningen. Jag har dock aldrig sett en bana beslutas, om hvars läge alla varit så ense som denna. I vissa detaljer hafva visserligen åsigtorna varit olika, det erkänner jag; men hafva Herrarne hört talas om någon jernväg, om hvilken sträckning i detalj ej olika tankar uttalats? Hörde ej Herrarne, huru vid remissen af statsverkspropositionen en stambanedel karakteriserades med uttrycket "*förevigad galenskap*", och ändå tillhör den delen en af de mest rentabla stambanedelarne i landet. Jag anser följaktligen frågan om läget alldeles icke här behöfva komma på tal. Återstår således frågan om utredning, huruvida staten verkligen eger förmåga att bära de ökade bördor, som ett ökande af statsskulden skulle medföra. Mig synes tillräcklig utredning i detta hänseende förefinnas i den, Utskottets betänkande bifogade, af Herr Nordenfelt uppgjorda tablån. I inledningen till denna tabell heter det, att den nyligen verkställda konverteringen af äldre statslån förminskat annuiteterna å statsskulden för den närmaste framtiden med minst två gånger det belopp, hvartill annuiteten för ett lån till den föreslagna stambanan skulle uppgå. Vi hafva således just genom denna konvertering kommit i ett läge, som, trots eventuellt upptagande af ett nytt lån, ställer oss i gynsamare förhållande än vi redan före konverteringens verkställande stodo, hvadan statens förmåga att bära de "*ökade utgifterna*" äfven efter nytt låns upptagande tages *mindre* i anspråk, än händelsen blef genom de beslut, som fattades rörande de nu under arbete varande stambanedelarne. Ehuru jag således hyser den öfvertygelse, att landets förmåga ej öfverskrides genom antagande af Stats-Utskottets förslag rörande såväl stambanor som en-

skilda banor, så måste jag dock medgifva, att jag icke eger den kännedom om hela landets finansiella förhållanden, som för ett fullständigt bedömande af frågan vore behöflig. Men denna kännedom blir af mig vunnen genom den utgång, frågan här i Kammaren får. Ty det är afgjort, att just den enskilde ledamotens åsigt just i detta fall bestämmer hans röst i den votering, som utan tvifvel i frågan förestår. Om genom denna votering Kammaren förklarar, att staten icke eger behöflig betalningsförmåga, då fråga är om det större ändamålet eller fortsatt stambanebyggnad, då har staten icke heller sådan förmåga, när det gäller det mindre viktiga ändamålet eller fortsatt byggande af enskilda jernvägar; och allra minst har han råd att till dessa *skänka* bort penningar.

Jag yrkar, på grund af hvad jag sålunda anført, bifall till Utskottets utlåtande i denna punkt.

Herr J. Anderson i Tenhult: Under den diskussion, som nu i nära tre timmar pågått, har blifvit så mycket sagdt både för och mot Utskottets betänkande, att det synes mig kunna vara tillräckligt nog, men då jag redan i början af diskussionen begärde ordet, skall jag bedja att nu få yttra några få ord i frågan.

Jag har trott mig finna, att de banor, som hittills blifvit byggda på statens bekostnad, hufvudsakligen haft till mål att sammanbinda städer med städer och sådana landsbygder, hvarest, sedan skogen blifvit afverkad, som ofta är fallet då jernvägar byggas, kunnat ändock påräknas tillräcklig person- och godstrafik. Den bana, hvarom här är fråga, synes mig deremot hafva till ändamål att sammanbinda ödemark med ödemark samt bereda en lätt vinst för personer, som ega stora skogar i de norrländska länen, genom att åt deras varor förskaffa högre pris, än annars vore händelsen. Det synes mig sålunda, som skulle man genom bifall till Stats-Utskottets förslag befordra skogens afverkning inom de norrländska länen i ännu större skala än hittills varit fallet. Jag tror emellertid icke att det vore så bra, om staten på sådant sätt komme de enskilde till hjälp. Skulle, såsom jag förmodar, skogen der hafva det värde, som omtalats, och de personer, som ega den, hafva en stor förtjänst på skogseffekternas transporterande på jernväg, så borde väl också, efter min tanke, dessa personer icke så obetydligt deltaga i anläggningskostnaden, emedan jag föreställer mig, att sedan skogarne i dessa ödemarker inom några år kommit bort, det sedermera icke skall finnas något att frakta på denna jernväg, som då kanske kommer att ödeläggas. Hade det varit fråga om en jernväg närmare kusten, der befolkningen är talrikare, skulle jag icke dragit i betänkande att bifalla Utskottets förslag, liksom jag icke heller skulle draga i betänkande att bifalla, om frågan gälde att leda stambana från Trondhjem ner till Östersjön. Sådant tror jag skulle vara för landet nyttigt, men ingalunda att, såsom nu är föreslaget, lägga en bana långt inne i landet, hvarest, sedan skogen är borta, intet återstår att transportera.

Jag yttrade vid remissdebatten, att jag önskade, att staten måtte anslå 1½ million kronor årligen att användas under de närmaste åren,

*Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)*

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

och ett sådant yrkande vidhåller jag nu, dock så, att dessa belopp skulle ställas till Kongl. Maj:ts förfogande och lemnas såsom lån till bolag, som äro eller kunna blifva bildade.

Jag finner för min del icke skäl att bifalla Utskottets förslag i den form detsamma nu föreligger. Såväl jag som många med mig hafva dessutom kommit till den öfvertygelsen, att allt hvad som för statens räkning skall verkställas blir mycket dyrare, än då arbeten utföras af entreprenör eller enskildt bolag. Erfarenheten har tydligen lagt sådant i dagen.

Jag nämnde, då jag började mitt anförande, att så mycket blifvit i denna fråga taladt, att det redan kunde vara nog. Då dessutom Grefve Sparre så tydligt och klart redogjort för frågas verkliga beskaffenhet, vill jag icke längre upptaga Kammarens tid, utan ansluter mig till dem, som yrkat afslag å Utskottets betänkande i föreliggande punkt.

Herr Fredenberg: Då jag anser det vara min pligt, såsom ledamot af Riksdagen, att angifva min ställning till den viktiga frågan om norra stambanans fortsättande till Ångermanelfven, så anholder jag att få anföra några af de skäl, som varit bestämmande för min åsigt rörande ifrågavarande jernvägsbyggnad.

Med frikostig hand har staten skänkt mellersta och södra Sverige fördelen af stambanor, och då till desamma sedermera anknutit sig en mängd enskilda jernvägar, så äro dessa landsdelar i kommunikativt hänseende i allmänhet väl lottade. Det egentliga Norrland deremot, som allt sedan 1855, då statens jernvägar började byggas, fått deltaga i kostnaden för dessa jernvägar, är nästan helt och hållet i saknad af jernvägskommunikationer. Jag tror därför att rättvisan fordrar, att Riksdagen icke allt för länge behandlar Norrland som ett styfbarn, utan åtminstone bereder denna landsdel fördelen af en jernväg till dess mäktigaste pulsåder, Ångermanelfven.

Norrland är icke allenast till ytvidden lika stort som hela det öfriga Sverige, utan innesluter äfven betydande rikedomar, som erhålla sitt fulla värde endast och allenast genom förbättrade och lättade kommunikationer. Vi må icke heller förglömma, mine Herrar, att från Norrlands skogar utgår årligen i penningevärde, åtminstone under de goda åren, ungefär hälften af hela landets årliga export. Och då så är förhållandet, tror jag att det hvarken är ur synpunkten af statens intresse klokt eller ännu mindre rättvist, att Riksdagen säger till Norrlands sträfsamma invånare, hvilka hafva att kämpa mot en hårdare natur än befolkningen i hela det öfriga Sverige och dessutom ofta äro utsatta för att få sina tegar skadade af frosten — att, upprepar jag — Riksdagen sålunda säger till dem: "när jag får belägelig tid, så skall jag kanske tänka på er också, men för närvarande har jag icke den ringaste lust eller håg dertill." Jag medgifver gerna, att statens jernvägsbyggande af finansiella skäl numera måste erhålla ett mycket mindre omfång än förr, då man i allmänhet befarar, att jernvägen i Norrland, åtminstone under de första åren, kommer att lemna föga behållning utöfver driftkostnaden, hvilket jag tror varit förhål-

landet med de flesta af landets jernvägar, men jag tror äfven, att den lilla direkta förlusten på dess trafikerande i början fullkomligt skall uppvägas af den indirekta vinst, som uppstår genom handelsn och industriens uppblomstring i de trakter, genom hvilka jernvägen kommer att gå. Efter ett så forceradt jernvägsbyggande, som egt rum allt sedan 1870, och då staten i synnerhet sedan 1878, då dåliga konjunkturer inträffade, varit nästan den ende arbetsgifvaren för jernvägsbyggnader, tror jag det vara i hög grad betänkligt och äfven hårdhänt, om staten nu helt hastigt skulle afsluta sin verksamhet på detta område och ställa en mängd dugliga och kraftfulla armar sysslolösa. Jag tror, att emigrationen skulle befrämjas i vida högre grad härigenom än genom antagande af en ny värnpligtslag, som man flera gånger så trovärdigt sökte framhålla i denna Kammare under förra riksdagen.

Då jag således anser, att Stats-Utskottet fullkomligt och väl motiverat sitt betänkande, så anhåller jag, Herr Talman, att till alla delar få ansluta mig till detsamma och rösta för norrländska stambanans fortsättande till Ångermanelfven.

Herr Wigardt: Enär jag sistlidna år var motionär i en jernvägsfråga, som snart kommer att af Kammaren behandlas, så får jag till en början fritaga mig från den misstanke, man möjligen i anledning deraf kunde hysa, att jag med andra, som äro intresserade för den eller den jernvägsanläggningen, träffat någon öfverenskommelse vare sig i parlamentarisk form eller såsom en kompromiss.

Jag skall här efter be att få tillkännagifva de betänkligheter, jag hyser, för att bifalla Utskottets föreliggande förslag. Vid genomläsandet af Kongl. Maj:ts till denna Riksdag aflåtna proposition om statsverkets tillstånd och behof, fann jag mig särdeles tillfredställd med icke blott det rediga och lättfattliga i uppställningen, utan äfven den begränsning af anslagsfordringarne, som der blifvit vidtagen. Men denna tillfredsställelse grumlades dock i någon mån, mindre af det begärda anslaget till ett nytt pansarfartyg, än af förslaget om beviljande af statsmedel till fortsättande af den norra stambanan. För min del unnar jag gerna den norrländska befolkningen alla de fördelar, som kunna och böra komma den till del, och jag är också af den åsigt, att den kraftigt bör understödjas för att få de jernvägar, hvaraf den kan vara i behof. Dock tror jag icke, att det vore så välbetänkt att för närvarande lemna något anslag af statens medel till detta ändamål, emedan det säkerligen skulle föra i släptåg med sig många flera millioner än de nu begärda. Jag tror att vi först böra afvakta verkningarne af de jernbanor, som redan blifvit byggda inom Norrland. När härtill kommer, att landet icke, åtminstone för närvarande, är mäktigt att på ett tillfredsställande sätt trafikera eller befrakta dessa jernvägar — jag vill i detta afseende endast omnämna Jemtlandsbanan, som lemna högst obetydlig afkastning och till vissa delar är så litet trafikerad, att inkomsterna icke förslå att betäcka driftkostnaderna — så torde man ha allt skäl att befara, att ett fortsättande af stambanebyggnaden i Norrland, åtminstone icke ännu, är

*Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)*

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

lämpligt. Men det är äfven en annan sak, som jag skall be att få framhålla. Det skulle nemligen mycket förundra mig, om 1878 och 1879 årens händelser redan vore så glömda, att man nu vore färdig att kasta landet in i nya äfventyr. Jag vill icke fästa mig så mycket vid statens inköp af Motala — Mjölby-banan. Detta var klokt, emedan derigenom utan tvifvel många och stora olyckor förekommos. Men då, efter min åsigt, för tillfället ingen nödvändighet bjuder att nu fortsätta stambanesystemet, bör dermed äfven kunna tills vidare anstå. Deremot är jag mycket böjd för att enskilda jernvägsföretag kraftigt understödjas, i synnerhet då det gäller orter, som så intressera sig för saken, att de från början af egna medel tillskjuta ända till halfva kostnadssumman.

En sak, som ej heller bör förglömmas, är att räntan på senare tiden betydligt fallit och äfven är på god väg att ytterligare falla till en räntesats, som ligger i hvars och ens välförstådda intresse. Vill man åter höja räntan — något, som nog vore mycket välkommet för långifvarne, men icke för låntagarne — så kan visserligen detta lätt låta sig göra på det sätt, att man nedlägger den ena millionen efter den andra på byggandet af stambanor, i synnerhet sådana som landet icke är mäktigt att på ett tillfredsställande sätt trafikera eller befrakta. Men jag tror dock att man bör betänka sig mera än en gång, innan man går till väga på detta sätt.

Man har sagt, att det icke skulle vara någon fara med statens förmåga att bära en sådan börda, som man nu vill pålägga den. Derom torde dock meningarne vara delade. Jag tror nemligen att det förslag, som här föreligger, väckt mycken oro i landet, och då jag för min del icke vill vara med om att kasta in landet i faror, som kunna undvikas, så får jag yrka afslag å Utskottets hemställan i denna punkt.

Herr Rundgren: Den enda olägenhet, jag har af mitt deltagande i riksdagsmännens norrlandsresa förliden sommar, är den, att, då jag nu uppträder för att yrka bifall till Stats-Utskottets förslag, man skall säga att detta är en följd af den färden. Denna olägenhet uppväges dock rikligen af den visserligen ytliga, men likväl särdeles dyrbara bekantskap, jag vunnit i fråga om Norrland, dess natur och folk, dess närvarande utveckling och dess framtidsutsigter. Ja, till och med om någon skulle ställa till mig en förebräelse derför att jag nu uppträder i denna fråga, så skulle jag derpå svara, att jag, om jag icke varit med på färden, skulle tala såsom den blinde om färgen, då jag i sådan händelse vågade tala om Norrland utan att hafva sett detsamma. Och det måste vi erkänna, att man i det mellersta och södra Sverige har så liten bekantskap med den stora och vigtiga landsdel, som kallas Norrland, att denna vidsträckt bygd för mängen står lika dunkel och mörk som Söderhafsoarne eller den yttersta vestern af Amerika.

Jag anser mig icke i denna fråga böra vara mångordig. Jag vill endast nämna, att det finnes ett skäl, som starkare än något annat inverkar på min öfvertygelse i detta hänseende, nemligen att det jern-



vägsstreck, som är draget från Sundsvall genom Medelpad och Jemtland till den norska gränsen, delar, från norr till söder, Sverige i två nästan lika stora hälfter. Och jag frågar mig själf: kan det verkligen vara rättvist, att de, som åtnjuta alla fördelarne af jernvägarnes lätta kommunikationsmedel, förneka hela det öfriga Sverige att jemväl komma i åtnjutande deraf? Hvad är det nemligen, som gör att Norrland för det öfriga Sverige är så godt som obekant, om icke just dessa bristande kommunikationer, just den omständigheten att Norrland under nära halfva delen af året är uteslutet från förbindelsen med det öfriga landet? När vi förlorade Finland, lofvade vi oss att inom Sveriges gräns eröfra Finland åter. Och detta hafva vi äfven gjort i många hänseenden; men att låta så dyrbara skatter, som finnas i norra delen af vårt land, ligga obegagnade, är icke att på rätt sätt återeröfra Finland. I stället för att, såsom nu, utvandrareströmmen kastar sig öfver hafvet till obekanta trakter, skulle utan tvivel, i händelse denna del af landet blefve tillgänglig, nybyggareströmmen kunna vända sig dit, der dess arbete kommer landet till godo.

Då denna Kammare vid innevarade riksdag beslutat nedflytta det *politiska* strecket, skulle det högeligen förundra mig, om Kam-maren icke också ville flytta det *geografiska*, och hvilket skäl kan väl finnas för ett uppskof till en kommande riksdag, hvarigenom frågan för en lång tid uppskjutes? På så sätt skulle man förklara, att der, i midten af Sverige, från norr till söder räknadt, är gränsen för kommunikationerna. I vår tid står civilisationen i mycket nära förhållande till kommunikationerna; hvarföre skulle vi då förneka Norrland detta civilisationsmedel? För mig är det alltså ett stort och bjudande skäl att tala och rösta för Stats-Utskottets förslag, att vi skola öfva rättvisa emot den stora del af Sverige, som ännu icke fått erfara kommunikationernas fördelar. Jag kommer att rösta för Stats-Utskottets hemställan.

Herr Key: Öfverläggningen om denna fråga synes här lida till sitt slut; och i Första Kam-maren är den redan afgjord. Utskottets förslag har der blifvit bifallet med 74 röster emot 41. Jag tillåter mig likväl att, då utgången här är ganska oviss, från Stats-Utskottets ståndpunkt i denna viktiga fråga, anföra några ord till försvar för Utskottets hemställan.

Först torde då få bemärkas, att det i allmänhet är afstånden i Sverige, som hufvudsakligen lägga hinder i vägen för utvecklingen. En följd häraf har varit, att när ångbåtarne först uppfunnos, blef Sverige det land, som framför alla andra hastigt och ifrigt tillägnade sig ångbåtskommunikationer i mängd. När sedermera jernvägar började byggas, blef Sverige också det land, som i förhållande till folkmängden gått längst i afseende å jernvägsförbindelser. Det är nemligen helt naturligt, att ett land, hvars klimatförhållanden och hvars geografiska utsträckning är sådant som vårt, måste i främsta rummet för sin utveckling vara beroende af ökade kommunikationer i alla riktningar och under alla tider af året. Jag har redan vid ett föregående tillfälle tillåtit mig uttala, att nyckeln till vår forntids och vår utveck-

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts)

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

lings historia, till våra segrar såväl som till våra nederlag legat i den motsatsen: att Sverige är ett stort land men ett litet folk, att det svenska folket är ett folk med stort sinne, men med små tillgångar. Det är just striden emellan  *dessa*  motsatser, som förklarar så mycket i forna tiders historia med afseende såväl på vår inre, vår fredliga utveckling, som våra krigiska segervinningar och förluster.

Man har här yttrat, att det  *nu, just nu,*  vore tid att sluta med jernvägsbyggande. Men jag tror för min del, att det icke någonsin, åtminstone icke förr än i en aflägsen framtid, bör sägas: "här skola vi stanna, här skola vi upphöra att bygga jernvägar". Att upphöra att bygga jernvägar i vår tid vore alldeles detsamma, som om man i forna tider skulle hafva sagt, att man skulle upphöra med att bygga landsvägar; ty jernvägarne i våra dagar äro och motsvara landsvägarne i forna dagar.

Vidare har man väl sagt, att Sveriges skuld är så stor, att den i närvarande stund uppgår till omkring 500,000,000 kronor och att det således icke bär sig eller duger att vidare ådraga landet skulder; gå vi längre på denna väg, så äro vi snart förlorade. Men man har icke velat omtala eller fästa sig vid, att på de senaste 20 åren och sedan jernvägarne började att byggas hafva vår export och import mer än  *tredubblats* .

Man har ytterligare sagt, att vi nu böra åtminstone dröja med jernvägsbyggandet och uppskjuta dermed till längre bort i framtiden. Jag ber då få erinra Kammaren om det faktum, att man på detta rum har sagt alldeles detsamma vid ett föregående tillfälle. Jag, som deltog i Kammarens öfverläggningar vid denna tid, känner ord för ord, snart sagdt, igen denna argumentation. På 1860-talet sade man också: "vi måste sluta med stambanebyggandet, vi kunna icke fortsätta, vi måste stanna; i annat fall vore Sverige förloradt." Det blef också verkligen en stagnation i detta afseende under några år, sedan man lyckats få den åsigt gällande, att man skulle upphöra med alla jernvägsanläggningar, emedan man icke vidare ville eller vågade skuldsätta sig. Men hvad blef följden häraf? Jo, att på 1870-talet då de goda åren återkommo, då bröt utvecklingens flod alla dammar, och vi byggde tio gånger mera än vi skulle hafva byggt, om vårt jernvägssystem fått i lugn oafbrutet utveckla sig. Förfara vi nu på samma sätt, så tror jag för min del, att resultatet blir detsamma: på stagnationen skall ovillkorligen följa en period af våldsam utveckling, och detta tillstånd af än frossa och än feber kan icke vara helsosamt.

Man säger också: "vi skola icke vidare skuldsätta oss till utlandet". Jag ber då få erinra derom, att vi hittills under en lång följd af år bidragit till jernvägsbyggandet med 6 millioner till stambanorna och 2 millioner till enskilda banor, summa 8 millioner per år. Om man nu från den summa, som för nästkommande år skall utgå för samma ändamål, frånräknar sådana summor, som komma att utgå endast under det året och sedan icke återkomma, nemligen anslagen till Halmstad—Nässjö-banan och för fullbordande af Jemtlandsbanan, så skulle — under förutsättning att Riksdagen bifaller hvad Stats-Utskottet i detta betänkande föreslagit — statens utgifter för jern-

vägsbyggandet hädanefter komma att uppgå till endast 3  $\frac{1}{2}$  millioner kronor om året, i stället för 8 millioner såsom förut, således icke ens till hälften mot hvad staten under de föregående åren nedlagt på jernvägsbyggnader. Men, säger man, vi böra stanna der vi nu i detta afseende äro, annars komma vi kanske snart nog att åter bygga för 4 å 5 ja 6 å 8 millioner om året. Deremot vill jag dock erinra, att, oaktadt Riksdagen måhända begått många inkonsekvenser, respekterar han dock i allmänhet ett förut fattadt beslut i frågor af denna beskaffenhet; och under många år har man här respekterat och accepterat den principen, att vi skola bygga stambanor för 6 millioner om året. Om man nu slår in på en annan väg, nemligen att bygga för endast 2 millioner om året, så är jag för min del fullt öfvertygad om, att Riksdagen äfven kommer att framdeles vidblifva den principen. Jag vågar också tro, att om endast 3  $\frac{1}{2}$  millioner om året skulle under de närmaste fem åren användas för jernvägsanläggningar, skulle vi icke för den orsaken behöfva frukta någon *utländsk* skuldsättning, ty dessa 3  $\frac{1}{2}$  millioner äro icke något större belopp än som, med den utveckling vårt land under senare åren vunnit, kan åstadkommas *inom* landet.

Man har här talat om Norrlands ödemarker, om dess storlek och folkfattigdom. Ja, Norrland är stort, det är nära hälften af Sverige, och denna hälft kan också vara berättigad till att få en jernväg genom bidrag från den andra hälften af landet. Den ärade talaren på elfsborgsbanken påstod, då han talade om Norrlands ödemarker, att der vore icke skäl att bygga jernvägar, ty "der finnes det hvarken människor eller rörelse". Med anledning deraf skall jag bedja att få påpeka ett litet, men mycket talande exempel. Herrarne komma troligen i håg, att regeringen vid denna riksdag under sjetten hufvudtiteln begärt och erhållit ett anslag för tillökning af timmeruppforderingsverket vid Bräcke, således just den punkt, hvarifrån den norrländska banan nu skulle fortsättas. Jag hade beredt mig på att detta anslags beviljande skulle möta opposition från ett eller annat håll, och skaffade därför i Stats-Utskottets namn och för dess räkning uppgifter från jernvägstrafikstyrelsen angående resultatet af timmertransporten från Bräcke till Tirsta under sommarmånaderna förlidna år, således uppgifter från samma håll, hvarifrån den ärade talaren på elfsborgsbanken sade sig hafva hemtat sina. Af dessa officiella uppgifter inhemtas, att första anläggningskostnaden för verket utgjorde 23,891 kronor 59 öre, och att utgifterna under år 1880 uppgingo till 16,923 kronor 98 öre, men att deremot inkomsterna endast under sommarmånaderna samma år voro 49,602 kronor 48 öre. Det vill säga att denna inrättning icke blott återbetalade på första året hela anläggningskapitalet utan gaf deröfver en behållning af 8,786 kronor 91 öre.

Hvar finna Herrarne en anläggning, som redan på några sommarmånader betalar hela anläggningskostnaden och derutöfver lemnar behållning? I min tanke är detta ett lysande resultat, och man gör bestämdt orätt, då man säger, att den ort, der sådant kan inträffa, saknar både rörelse och människor.

Om icke tiden vore så långt framskriden, skulle jag kunna an-

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

föra ännu mycket mera i saken, ty ämnet är rikt och långt ifrån uttömdt. Man har bland annat sagt, att Norrlandsbanan borde byggas efter ett billigare system än det gamla bredspåriga, och att vi nu borde öfvergå till det smalspåriga systemet. Man har framhållit det Belpair-ska systemet och alla möjliga andra system utom det gamla. Äfven jag har förut ifrat för ett billigare byggnadssätt för jernvägarne i Sverige; jag var bland dem, som ifrigt påyrkade att stambanan norr om Dalelven måtte byggas smalspårig; den byggdes bredspårig med lätt öfverbyggnad och man öfvergick sedermera till att bygga den bredspårig med tung öfverbyggnad i likhet med de äldre stambanorna. Men, ehuru jag den tiden önskade ett billigare byggnadssystem, tror jag likväl nu, att om jag icke då hade orätt, så skulle *numera* en förändring i systemet blifva bestämdt mer och mer origtig i samma mån stambanenätet utvidgats efter en och samma måttstock. Det är klart, att ett nytt system, som skall skarfvas vid det gamla, får mindre berättigande, ju mera det gamla jernvägsnätet utbreder sig. På grund häraf är jag för min del öfvertygad, att Norrland bör hafva en stambana efter samma system, som de redan färdiga stambanorna, d. v. s. bredspårig med tung öfverbyggnad, så mycket mera som det nordliga Norrland hufvudsakligen kommer att tillföra jernvägen endast tunga varor, trä och jern, till följd hvaraf erfordras tunga räler, stora lokomotiv och kraftig jernvägsmateriel.

Jag tror vidare för min del, att den skuggrädsla, som här för oss utmålar att den norrländska stambanan icke skall komma att bära sig, är öfverdrifven. Låtom oss betänka, att i det folkrika Skåne jernvägen mellan Malmö och Lund i flera år gaf en inkomst, som uppgick till endast 0 hela procent och en bråkdel. Ett annat exempel: Riksdagen väntade, att på jernvägen Stockholm—Upsala staten strax skulle skära guld med täljknifvar. Och dock förgingo många år, utan att den lemnade någon nämnvärd inkomst; men nu efteråt bär den sig bra. På samma sätt synes det gå med de bitar af norra stambanan, hvilka efter hand blifvit öppnade i Norrland; de gifva ingen inkomst. Men af sådana tillfälliga förhållanden som den stränga vintern i år och de nuvarande dåliga konjunkturerna för jern och trä får man ej draga slutsatser för all framtid. Vill man i denna sak rådfråga erfarenheten, så visar den, att de banor, hvilka gifvit liten inkomst till att börja med, sedermera gifva mer och mer, och att det icke alltid är den talrikaste befolkningen, som bereder jernvägen den största inkomsten. Här gör sig ett oafvisligt behof gällande; och när man icke kan förneka detta, hvarför då uppskjuta med att bygga den norrländska stambanan? Jo! Om icke längre så till *nästa* riksdag, säger man. Men kan det väl vara skäl att vid *nästa* riksdag inblanda jernvägsfrågor i lösningen af de andra stora frågor, som då förestå? Får Riksdagen icke tillräckligt att göra, utan att äfven sysselsätta sig med jernvägsfrågor? Förtjena icke de stora reformerna att, ostörda af allt annat, helt och uteslutande taga Riksdagens samtliga och bästa krafter i anspråk?

För min del anholder jag om bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Asker: Herr Talman! Redan vid remissen af den Kongl. propositionen om statsverkets tillstånd och behof afgaf Kammarens ärade ålderspresident ett mycket märkligt anförande mot fortsättningen af jernvägsbyggandet i Norrland. Han började sitt anförande med ett erkännande, huru uppmuntrande det var att dessa nya kommunikationsmedel mäktat i hög grad höja vår industri och vårt näringslif. Om nu detta är förhållandet, hvilket ej heller kan förnekas, då man kastar en blick på landets framåtgående i alla rigtningar, kan det då vara skäl att tvärt avsluta ett nationalarbete, som i allmänhet blifvit så mycket prisadt till och med af den ärade representanten på venersborgsbänken?

*Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)*

Han tillade visserligen, att han blott åt den enskilda företagsamheten ville öfverlemnna bestyret att skaffa Norrland jernvägar, ty, sade han, denna provins bör lika litet som de öfriga provinserna i riket sakna ifrågavarande viktiga kommunikationsmedel. Men det vore väl icke rättvist handladt mot denna stora och betydliga landsdel, om man icke skulle fortsätta den påbörjade stambanan, sedan landets öfriga rikligare lottade landskap lyckats tillvinna sig fördelarne af detta viktiga rörelsemedel.

Särskildt må anmärkas, att den ärade talaren i jernvägsfrågorna begagnar ett egendomligt bevisningssätt, som han brukar använda, då han vill slå i hjel en jernvägsproposition. Han utväljer då en vägsträcka mellan 2 stationer, vanligen på en icke fullt färdig stambana, och räknar efter hvad inkomsten för tillfället kan göra på denna lilla banbit. Då han sålunda får 0 hela procent och en obetydlig bråkdel i behållning, utropar han: "Mine Herrar! När ett sådant jernvägsföretag icke bär sig bättre, så kunna Herrarne finna, huru dåligt det ekonomiska resultatet skulle blifva, i händelse man fortsatte banbyggnaderna i Norrland. Ju mera man der bygger, ju mindre blir statens inkomst". Detta bevisningssätt lemnar jag för min del i sitt värde. Jag igenkänner taktiken från 1870 års riksdag. Den är densamma nu som då. Men jag hoppas och förmodar, att denna bevisföring icke skall godkännas af Riksdagen eller i denna Kammare tillmätas någon afgörande betydelse.

Vidare nämnde den ärade talaren, att man i stället för att fortsätta stambanan, på sätt Kongl. Maj:t föreslagit, borde draga banan till kusten af den anledning, att de flesta industriella anläggningar der äro förlagda. Det förhåller sig likväl i verkligheten något annorlunda, ty betydande industriella anläggningar finnas jemväl inne i landet till icke ringa antal. Jag tillåter mig i detta afseende upplysa, hvad särskildt Gefleborgs län angår, hvarom jag torde få anses ega någon kännedom, att industriella anläggningar förefinnas der äfven i hjertat af länet, t. ex. två ångsågar vid Ockelbo, två vid Lingbo, två sågverk och en ångsäg under byggnad vid Arbrå, en ångsäg vid Ljusdal o. s. v. Äfven inom Vesternorrlands län kan åberopas exempel, att uppgiften om de industriella anläggningarnas belägenhet vid kusten icke till alla delar öfverensstämmer med verkliga förhållandet.

I dag började den ärade talaren med att förklara, att det icke vidare är lämpligt, att staten bygger jernvägar för sin räkning och att

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

jernvägar hädanefter böra anläggas uteslutande af enskilda bolag. Det är likväl temligen länge sedan denna fråga hufvudsakligen afgjordes; och jag kommer mycket väl i håg med hvilken häftighet striden derom utkämpades vid 1854 års riksdag, då den Kongl. propositionen om byggande af stambanor i landet afläts. Enligt min öfvertygelse vågar jag bestämdt påstå, att de svenska stambanorna väl uppvägt sin anläggningskostnad genom att uppbringa landet till ett välstånd, som det tillföre icke egt. Den, som påminner sig Sverige för 25 år sedan och nu reser genom landet, får se verkningarne af en gagnande odlingsflit jemte en mängd industriella anläggningar, hvilka den enskilda företagsamhetsandan varit nog mäktig att under tiden framkalla. Låtom oss vid sådant förhållande erkänna, att det var en lycklig sak när statsbanorna kommo till stånd. Det saknas dessutom icke exempel, att enskilda jernvägsbolag haft att dragas med hvarjehanda bekymmer, hvilka åtminstone hittills icke ifrågakommit för de jernvägar, som staten byggt.

Den ärade talare, mot hvilken jag hufvudsakligen vändt mig, yttrade äfven, såsom redan nämnt är, att ju längre norr ut man kommer med jernvägsbyggandet för statens räkning, ju sämre blir inkomsten i det hela på statens jernvägar. Under öfverläggningen är redan visadt, att den minskade inkomsten på statens jernvägar i det hela icke varit eller kunnat vara beroende af bandelarne i Norrland, utan att orsaken dertill härflutit af en i allmänhet ofördelaktig konjunktur. Hvad särskildt norrlandsbanan beträffar, tillåter jag mig anføra ett exempel, huru en minskad inkomst kan vara beroende jemväl på tillfälliga omständigheter. Trävarubolagen vid Sundsvall anmälde under år 1880 390,000 stycken sågtimmer att medelst jernväg befraktas från Bräcke till Tvista by, för att derstädes nedsläppas i Ljunga elf i närheten af Torpshammar, men till följd af brist i jernvägens rörliga materiel på vagnar och lokomotiv kunde endast 80,000 stycken timmer under sommaren på jernvägen fraktas till sin bestämelse. Det är i alla händelser klart, att en bandel, till och med en färdigbyggd jernväg, icke kan under de första åren af sin tillvaro upphiinna den önskliga trafikförmågan; detta sker först småningom.

I bilagan till Stats-Utskottets utlåtande förekommer emellertid en upplysning, meddelad af Herr Nordenfelt, som väl bör anses ega erforderlig sakkunskap, att statsbanan i Norrland redan under första året af sin tillvaro lemnade bättre resultat än statsbanorna i många andra delar af landet gifvit under likartade förhållanden. En sådan upplysning torde väl vara af något värde när man skall stadga sitt omdöme, huruvida staten bör fortsätta med jernvägsbyggandet i Norrland eller icke.

Under öfverläggningen har frågan om den norra stambanans fortsättande medelst statsanslag blifvit kallad "ett oförskämdt anspråk", och detta yttrande är fäldt med en viss skärpa i tonen. Jag vet icke huru jag skall beteckna de anspråk, som från öfriga delar af vårt land redan tillvunnit sig en sådan förmånsrätt. Jag skall emellertid icke karakterisera dessa anspråk, helst jag är öfvertygad att de män,

som med dessa regeringsärenden tagit befattning, nog kunnat bedöma, huruvida anspråken egt fosterländsk giltighet eller ej.

Talaren på venersborgsbänken har sagt, att den öfre delen af Norrland, hvarinom det nu är fråga att anlägga en jernväg, icke består af annat än ödemarker. Men då jag tager Stats-Utskottets utlåtande i min hand, för att närmare för mig klargöra beskaffenheten af dessa så kallade ödemarker, så förekomma der åtskilliga för motståndet lika besvärliga som öfvertygande statistiska data, utvisande ett helt annat förhållande. Jag skall icke upprepa innehållet af Stats-Utskottets utlåtande, om hvilket Herrarne nog tagit kännedom, eluru man kunde vara frestad tro, att en och annan icke läst det med tillbörlig uppmärksamhet. Till ledning för omdömet om Vesternorrlands län meddelas, i korthet sagdt, att det eger rikliga skogstillgångar, att det i afseende på folkmängdens tillökning står främst bland rikets samtliga län, att skörden der utfallit till jemförelsevis betydligt belopp, att taxeringsvärdet för fast egendom utgör omkring 72,000,000 kronor; att den uppskattade inkomsten af kapital, rörelse och näring m. m. utgör öfver 14  $\frac{1}{2}$  millioner kronor; att Ångermanelfven är segelbar 10 mil från sitt utlopp och befares af en mängd ångbåtar, o. s. v. Derjemte säges i utlåtandet, att nyssnämnda inkomst af kapital m. m. öfverstiger enahanda inkomst i rikets öfriga län, med undantag endast af Östergötlands, Malmöhus, Göteborgs och Bohus samt Gefleborgs län. Men, säger då en talare, eftersom Ångermanland är ett så rikt landskap, hvarföre behöfver det då tigga almosor af staten, hvarföre bygger det icke sjelf sin jernväg? Men jag frågar: hvarföre hafva ej de ännu rikare landskapen, hvarföre hafva ej de nyss uppräknade länen byggt sina jernvägar sjelfva, utan hållit till godo med de "almosor" som gifvits dem? — Hvad män funnit rättvist och billigt i det ena fallet, bör väl äfven vara det i det andra!

Slutligen torde det mig tillåtas att få meddela Kammarern, huru två resande främlingar bedömt Ångermanland. I folkkalendern Svea för i år läses nemligen följande: "Ångermandalen är rik och bördig, ett drag som för öfrigt är utmärkande för hela Ångermanland. Så liknar Schubert Ångermanland vid en stor trädgård och säger att till och med nedra Schweitz öfverträffas i skönhet af Ångermanelfvens stränder, samt att ingen Rhen- eller Neckardal kan jemföras med Ångermandalen, om ej Italiens bördiga dalar mellan Lago di Como och Lago Maggiore. En annan författare, reseskildraren Arndt, beskriver med icke mindre sympati de intryck han erhållit. Här vid elfven, säger han, befann jag mig likasom i en af Rhens eller Donaus sköna dalar. Bördiga åkrar, ängar prydda med den brokigaste blomstertapet, slätter med sådant gräs, som man finner blott bland Alperna och i Skottlands dalar". Sådana, mine Herrar, gestalta sig i verkligheten Grefve Sparres ödemarker i Norrland!

Mycket kunde ännu vara att tillägga i denna fråga. Men jag vill icke upptaga Kammarerns tid längre. Eftersom en talare yttrat, att han ville komma snart framåt och derföre yrkade afslag, skall jag sluta med förklarande, att äfven jag vill komma framåt och derföre yrkar jag bifall till Stats-Utskottets förslag.

*Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)*



Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

Herr Ola Andersson: Ehuru jag icke i likhet med Herr Rundgren varit i Norrland och således, efter hans uppfattning, om densamma vore riktig, skulle i denna fråga döma som den blinde om färgen, så har jag likväl, såsom af vidfogad reservation synes, icke underlåtit att uttala min särskilda mening i frågan; något som jag äfven nu ämnar att göra här i Kammaren. Jag anser nemligen det vara en hvar representants pligt att söka bilda sig ett eget omdöme rörande såväl den ena som den andra af vid riksdagen förekommande frågor.

I trots af allt hvad som blifvit sagdt, både här i Kammaren och i utskottsutlåtandet, derom, att den nu i det närmaste färdiga jernvägsanläggningen i Norrland icke skulle vara en naturlig afslutning af jernvägsnätet derstädes, vågar jag påstå, att så verkligen är förhållandet; hvarföre jag anser att man åtminstone må vara berättigad att påyrka någon hvila i detta afseende, för att få tillfälle att inhemta större erfarenhet i fråga om, huruvida jernvägsbyggandet för statens räkning bör fortgå eller ej.

Vi hafva nu under loppet af tjugufem år oafbrutet byggt statsbanor, hvarvid oftast två å tre, någon gång, tror jag, till och med fyra, samtidigt varit under arbete. Nu bygga vi blott en enda bana, nemligen den norrländska, som antagligen blir färdig inom första hälften af nästkommande år. Som vi veta, går denna bana upp till tvärbanan och vidare tvärbanan från Torpshammar till norska gränsen. Är detta icke en afslutning och må man icke med fog kunna påyrka, att vi, någon tid åtminstone, stanna här och icke utan tillräcklig utredning nedgräfvat mera penningar på nämnda jernvägssystem; detta desto hellre som penningar, nedlagda på ett jernvägsföretag, som kan på ett eller annat sätt blifva misslyckadt, måste blifva i viss mån ett förlorat kapital. Man kan nemligen icke gerna flytta en jernbana från en ort till en annan.

De lära vara ganska många, som redan nu finna att rigtningen af tvärbanan icke blifvit den för landet lyckligaste. Häruti ligger en ytterligare maning för oss att söka skaffa oss erfarenheten till ledning, innan vi vidare fortgå med byggande af jernvägar der uppe.

Nu är, efter mitt förmenande, ett tillfälle för handen, då vi kunna erhålla en lämplig hvilopunkt.

Det skulle kanske ej vara ur vägen att här och just nu något erinra om hvad som passerat under den tid, som förflutit sedan vi började bygga jernbanor. Men jag skall icke tillåta mig att vid denna sena timme uppdraga någon *fullständig* historik i detta afseende, utan endast erinra om det viktigaste. För jernvägsfrågans utredning hafva varit tillsatta åtskilliga komitéer. Sedan nemligen Rikets Ständer den 18 November 1854 till Kongl. Maj:t aflåtit en skrifvelse, deruti Rikets Ständer, under uttalande att alla stambanor skulle utföras genom statens omedelbara försorg, anhållit om frågans vidare utredning, förordnar Kongl. Maj:t den 22 Januari 1855 för sådant ändamål en komité under ordförandeskap af General Akrell. Den 30 September 1856 afgaf denna komité sitt betänkande. Jag skall i anseende till den framskridna tiden nu icke redogöra för det af komitén här föreslagna

system. Öfver komiténs betänkande afgaf Öfverste Ericson den 18 November 1856 sitt utlåtande. Den hufvudsakligaste skilnaden mellan Öfverste Ericsons och komiténs förslag var, att den förre ville att sträckningen af vestra stambanan skulle från Stockholm gå söder om Mälaren, då deremot komitén föreslog att den skulle gå norr om Mälaren. Den 20 Mars 1858 tillsattes en ny komité för att mera i detalj undersöka de föreslagna banorna och deras riktningar. Slutligen tillsattes ytterligare en komité med uppdrag att utarbета plan för enskilda jernvägsanläggningar och sättet för deras understödjande af staten. I de instruktioner, som dessa komitéer erhållit, framhölls att det främsta och hufvudsakligaste vore att se frågan om anläggande af statens jernvägar från allmän, stats-ekonomisk synpunkt.

Det var försigtigheten, som vid denna tid var rådande, om också temligen djerfva planer då uppgjordes. Sedan det system, som i fråga om stambanorna då antogs, närmat sig sitt slut vid Storvik, har jernvägsfrågan tagit en ytterligare utsträckning. Då man nemligen sedan begärt och beslutat en fortsättning af stambanan i Norrland, så synes mig att man öfvergifvit försigtigheten och endast låtit djerfheten råda; åtminstone är det säkert, att man från denna stund öfvergifvit att se frågan ur allmän, nationalekonomisk synpunkt.

Jernvägsbyggnadsstyrelsen, den myndighet, som sedan dess uteslutande yttrat sig om saken, har uttryckligen förklarat, att hon icke sett saken från denna synpunkt, och hon torde ej heller hafva egt härtill erforderlig sakkunskap. Allt sedan 1873, då förslaget om norrländska stambanans påbörjande framlades, har man sålunda öfvergifvit försigtigheten, öfvergifvit att se frågan från nationalekonomisk synpunkt, hvilket man aldrig bort öfvergifva och som det torde vara skäl att åter upptaga.

För öfrigt ber jag att få erinra om hvad som troligen är för de flesta af Herrarne bekant — att den norrländska jernvägsfrågan har en ganska besynnerlig historia. Jag förbigår de motioner, som väcktes 1871 och 1872 af representanter från Jemtland. 1873 föreslog Kongl. Maj:t byggnad af dels en bredspårig bana från Storvik till Torps-hammar eller annan punkt på Sundsvall — Torps-hammars jernväg, dels ock en smalspårig tvärbana från Torps-hammar till norska gränsen. 1874 föreslogs att denna tvärbana skulle byggas bredspårig med lätt öfverbyggnad, och sedermera föreslogs och beslöts att banan skulle byggas bredspårig med tung öfverbyggnad. Något förslag om banans sträckning hade hittills icke framställts. Men 1875 föreslog Kongl. Maj:t i detta afseende det bekanta »antingen — eller», som icke, enligt hvad en talare härom dagen velat förstå detta uttryck, skulle betyda allt eller intet, utan allenast afsåg huruvida sträckningen skulle blifva den eller den. Detta förslag var sådant att, om Riksdagen helt enkelt bifallit detsamma, Riksdagen i sjelfva verket icke fattat något beslut i saken. Jag erinrar om den märkvärdiga gången af denna fråga, derför att man till en början velat föreslå *något* och sedermera förbättra det och förbättra det hela vägen igenom, allt naturligtvis till norrländingarnes stora belåtenhet. De hafva visserligen icke fått allt på en gång, och detta var måhända rätta sättet, men det har gått så småningom.

*Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)*

*Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)*

Jag erinrar mig vidare, hurusom en högt aktad f. d. ledamot af denna Kammare och f. d. medlem af Konungens råd vid ett senare tillfälle i denna Kammare högtidligt afsvor kompromissen och allt dess väsende. Många voro emellertid de, som ansågo att just i dessa norrländska jernvägsfrågor fans en tillstymmelse till en kompromiss, som kunde användas i flera andra frågor. För egen del har jag icke velat falla något omdöme härutinnan; jag har endast velat erinra om den märkliga gången af de norrländska jernvägsfrågorna.

Under allt detta väcktes allt jemt motioner om anslag och understöd till enskilda jernvägsanläggningar från alla håll. Det skulle kanhända hafva varit intressant för många af Kammarens ledamöter, om tiden nu icke vore så långt framskriden på dagen, att få en erinring om hela mängden af dessa motioner; många skulle nog känna igen sina motioner, men andra skulle kanske icke nu vara så nöjda med sina förslag. Men det kan icke falla mig in att nu uppräknat dem alla; och jag skulle kanske icke heller vara i stånd dertill, då jag endast eger oordnade anteckningar derom, hvilka jag gjort på lediga stunder och dem jag icke haft tillfälle att ordna ens nu, då jag med Kammarens tillstånd under en vecka varit hemrest och först i dag återkommit till Riksdagen. Jag skall derföre vidröra endast några af dessa motioner.

Vid 1871 års riksdag väcktes motion af jemtländingar om den jernvägsanläggning, som sedermera blifvit beslutad och snart utförd, nemligen tvärbanan. Det var vidare motion om att staten skulle taga aktier i jernvägsanläggningar till ett belopp af högst  $1\frac{5}{2}$  af hela kostnadsbeloppet, och dessutom ett annat förslag om preferensaktier i jernvägar för 5 millioner. Vid 1871 års riksdag väcktes icke mindre än 35 motioner om jernvägsanläggningar; och vid samma riksdag fattades äfven beslut om att under 5 år understödja enskilda jernvägsanläggningar med 10 millioner. Det var alldeles tydligt att, då denna tid gått till ända, skulle det blifva en ny jernvägsriksdag utaf; och så blef också 1876 förhållandet, då icke mindre än 39 motioner i sådant syfte väcktes. Jag skall nu endast omnämna två eller tre bland dem.

Först och främst nämner jag en af Majoren Ribbing i Första och Grefve E. Sparre i denna Kammare väckt motion om ett statslån, uppgående till den lilla nätta summan af 12 millioner, för anläggande af en jernväg mellan Göteborg och Tenhult. Vidare nämner jag hurusom ledamöter af Riksdagens båda Kamrar från Halland väckte motioner, en i Första Kammaren och en i den Andra, om anslag af  $1\frac{1}{2}$  million och lån till  $\frac{2}{3}$  af kostnaden för en jernväg från Göteborg genom Halland till Engelholm. Vid denna riksdag begärdes icke mindre än  $40\frac{1}{2}$  millioner för enskilda jernvägsanläggningar, såsom lån, och ungefär 4 millioner i form af anslag.

Vidare ber jag få erinra om en vid 1877 års riksdag väckt motion, som kan vara så mycket mera värd att nu ihågkommas, som en representant från Norrland här i dag yttrat att, om nu vore fråga att bygga jernvägen längre än till Ångermanelfven, skulle han för sin del säga nej till företaget. Denna motion väcktes af Herrar Malmberg,

Hellgrén och Fahlander och afsåg anslag för undersökning rörande *anläggande af en stambana från Ångermanelfven och till riksgränsen vid Haparanda*. Jag vill nu endast erinra om att ett sådant förslag blifvit väckt.

1878 väcktes af Herrar Reutersköld och Dickson motioner om inköp af Hallsberg—Motala—Mjölby-banan, för en summa af 5,900,000 kronor, hvarvid de såsom skäl framhöllo, att denna bana var utaf yttersta vikt för landets försvar. Herr Hedin motionerade sistnämnda år om en utredning om, i hvilken utsträckning och under hvilka villkor det vore fördelaktigt för staten att inköpa enskilda jernvägar. Herr Hammarhjelm begärde beviljande af 30 millioner till inköp af andra enskilda jernvägar. En annan motion väcktes om undersökning för jernvägsanläggning från Bottniska viken förbi Gellivara till norska gränsen, samt en annan om anslag till en jernväg från sjön Södra Dellen i Helsingland till Svegs kyrka i Herjeådalen.

Det har således icke saknats förslag om jernvägsanläggningar i Norrland utom de förslag som nu föreligga.

Under tiden hafva de enskilda jernvägsbolagen byggt i kapp dels med staten och dels med hvarandra inbördes. Man har dervid icke fäst synnerligt stor vikt vid de teckningssummor, som kunnat åstadkommas. Såsom exempel härpå kan anföras Stora Bergslagsbanan. Kostnaden för denna bana uppgick till 55 millioner kronor, deraf endast 14 millioner tecknats. Resten, 41 millioner, var skuld på en jernväg af 45 mils längd eller omkring 900,000 per mil. Jag har anført detta jernvägsföretag, emedan det är det största af alla enskilda jernvägsanläggningar; men jag skulle kunna återropa flera dylika, der förhållandet är proportionsvis detsamma. Detta visar väl att man byggt jernvägar något för fort. Och bekant är ju för öfrigt, att man i Sverige, i förhållande till folkmängd och kapitalstyrka, byggt fortare än öfverallt annorstädes. Penningar flödade från alla håll in till landet; en mängd industriella inrättningar med stora skulder och dyra disponenter uppstodo med anledning häraf i hast. Till en tid gick allt bra; men ett tu tre blef det knall och fall, och då började man från alla håll ropa på statens mellankomst. Jag befarar att man glömt detta alltför snart; det kunde icke skada att man kommer i håg det något längre. Jag nämner detta därför, att jag anser det vara skäl se till, huru långt våra egna krafter förslå till att betala räntan på de skulder vi redan ega. Detta kunna vi icke utröna, så länge vi låna penningar utifrån den ena gången efter den andra. Vi känna ej vår egen finansiella styrka; och denna kan ingen financier utreda, så länge vi fortfarande jemt låna upp penningar.

Såsom en liten illustration till detta jernvägsbyggande anhåller jag få anföra ytterligare några sifferuppgifter.

Under den första tioåriga jernvägsbyggnadsperioden 1856—1865 byggdes från 6 till 119 mil eller omkring 11,3 mil om året. Af dessa 119 mil tillhörde 80 statens jernvägar. Under perioden 1866—1875 byggdes från 119 till 343 mil, eller 22,4 mil årligen, deraf 141 tillhörde statens och 202 enskilda jernvägar. Dessa senare hade således redan

*Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)*

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

då sprungit om statens betydligt; endast år 1874 tillkommo 90 mil enskilda jernvägar.

Åren 1876—1880, således under 5 år, byggdes ytterligare från 343 till 549 $\frac{1}{2}$  mil eller öfver hufvud taget 41,2 mil om året. Af dessa 549 mil tillhörde vid 1880 års slut 182 mil staten och 367 mil enskilda jernvägsbolag. Detta är för trafik öppnade jernvägar.

I fråga om anläggningskostnad har man i dag hört åtskilliga sifferuppgifter med en mängd beräkningar, utvisande inkomsternas förhållande till anläggningskostnaderna uttryckt i procenttal, för att sålunda vinna det ena eller det andra ändamålet. Men siffror böra användas med försigtighet; en hel del saker, som vid beräkningen uteglömts, måste ofta tilläggas, så äfven här i fråga om anläggningskostnaden för statens jernvägar. Jag har i detta fall kommit till den öfvertygelsen, att de 208 mil statsjernvägar, som vi skola hafva när den beslutade stambanan i Norrland och banan mellan Karlberg och Värtan blifvit färdiga, kosta omkring 233 millioner kronor. Den uppgiften kunna Herrarne sjelfve kontrollera, emedan den förefinnes dels i 1879 års jernvägsstatistik, dels ock i en liten promemoria, som Styrelsen för statens jernvägsstrafik låtit utgifva och utdela till oss. Men till de siffror, som der förekomma, bör man äfven lägga dels den kapitalrabatt å jernväglånen, dels ock de anslag till jernvägar och nybyggnader, som under 1880 utgått och vidare skola utgå till de nu beslutade jernvägarne, som staten fått vidkännas; och då kommer man till den summa jag uppgifvit. När man använder andra siffror än dessa för att erhålla andra resultat, så kommer man till andra slutsatser, hvilka också blifva origtiga. Dertill kommer att staten har, i fråga om kostnaderna för jernvägsanläggningar, icke beräknat *räntan å anläggningskostnaden under byggnadstiden*, hvilket den bort göra; på sådant sätt kan man visa en hög inkomstprocent af anläggningskostnaden, men den är oriktig. Denna ränta är således en ytterligare siffra, som bör läggas till den ofvannämnda, då fråga är om *verkliga* anläggningskostnaden för statens jernvägar.

Ur en tidning, som jag likväl icke haft tid att kontrollera, skall jag an hålla att få anföra några siffror, som kunna vara rätt intressanta och som torde mana till varsamhet och betänksamhet i nu ifrågasvarande hänseende. Denna tidning uppgifver, att de vid 1879 års slut färdiga enskilda jernvägar kostat tillsammans 236 millioner kronor, deraf 43 millioner utgått såsom understöd från statens sida i den ena eller andra formen. Af detta byggnadskapital hafva, då man beräknar *hela behållna inkomsten* af trafiken å dessa banor, ej mindre än 108 millioner varit under år 1879 ett dött kapital, d. v. s. icke lemnat någon ränta. Jag nämner denna siffra, emedan den enligt min tanke utgör en verklig maning till försigtighet, ty den förlust, som uppkommit derigenom att dessa 108 millioner varit räntelösa, är så stor, att den kännes i alla leder af samhällskroppen. Jag skall icke uppehålla Herrarne länge, emedan jag märker att Herrarne äro oroliga. Jag kan dock icke underlåta att litet uppehålla mig äfven vid Utskottets betänkande. Utskottet säger t. ex. på sidan 7 i nämnda betänkande: »Huruvida och i sådant fall när en ytterligare

utsträckning af jernvägskommunikationerna i Norrland skulle kunna och böra åstadkommas, är en fråga, som nu ej föreligger och på hvars lösning det nu af Kongl. Maj:t föreslagna beslutet ej synes kunna inverka.» Jag undrar, om icke detta är en yttring af den oförsigtighet, som jag nyss har talat om. När man står vid en punkt, sådan som den, der vi nu befinna oss, då fråga är om byggande af en jernväg till Ångermanelfven, skola vi då alldeles icke tänka på huruvida vi skola bygga längre i norr eller icke. Det är icke försigtigt, det är icke en representantförsamling värdigt att icke på förhand bestämma detta utan öfverlemna det åt framtiden. «Vi skola icke tänka på morgondagen», har en talare på göteborgsbänken i dag sagt. Den satsen är en vacker biblisk regel, men för en representantförsamling är den icke lämplig att använda. Jag tror icke heller att talaren själf vill hafva den tillämpad i sådana fall som detta. Vi böra erinra oss att vi hafva 50 à 60 mil ytterligare norr om Ångermanelfven till finska gränsen, och att det är svenskt folk, som bor såväl ofvanför som nedanför Ångermanelfven. Jag vill härmed icke säga, att vi böra för alltid stanna med norra stambanan der vi nu äro, men jag tror att försigtigheten manar oss att hemta lärdom af hvad vi nu redan gjort i detta hänseende och se till huru vi kunna undvika att begå dyra misstag, samt först efter en ovedlig, fullständig och sorgfällig utredning fatta beslut i saken. Det synes vara det enda rätta sättet att gå tillväga, och det är det enda jag vill vara med om.

Jag vill icke uppehålla mig vid de skäl Utskottet i öfrigt anført; Utskottet synes i den vägen hafva tillgripit, såsom man säger, både likt och olik. Sålunda talar Utskottet om den ofantliga rikedom, som finnes i vestra Norrland, dess skogar, dess odlade jord, dess odlingsmarker och den stora trävaruexporten derifrån till ett värde af ända till 23 millioner om året. Men, såsom en talare förut framhållit, då en ort innesluter så ofantliga rikedomar, ligger det ock nära till hands, att den själf bekostar byggandet af de jernvägar, hvaraf den är i behof, eller åtminstone lemnar betydligt bidrag dertill. Jag vill dock icke uppehålla mig härvid; jag vill blott med afseende å det naturligtvis ganska tungt vägande skäl för en jernvägs anläggande, som ligger uti den rikedom, hvaraf den ort, *genom hvilken jernvägen skulle framgå*, är i besittning, framhålla, att den jernväg, hvarom nu är fråga, enligt förslaget icke skulle komma att sträcka sig mera än 4 mil in uti Vesternorrlands län, hvars hela ytvidd icke är mindre än 491 kvadratmil. Hvad betyder väl då den stora rikedom, utbredd på en sådan yta, hvaraf detta län är i besittning, för den ifrågasatta jernvägen? För jernvägen är ingenting annat af betydelse, än det som kan komma att forslas på densamma. Allt det öfriga ligger utanför; om det ligger i Vesternorrlands län eller något annat län gör ingenting till saken, då det är fråga om dess betydelse för jernvägen.

Utskottet har äfven såsom skäl för den föreslagna jernvägsanläggningen anført, att Vesternorrlands län har en rätt betydlig ångbåtsflotta. Det förefaller mig högst besynnerligt, huru Utskottet kunnat framkomma med ett sådant skäl, och jag anser mig ej heller behöfva inlåta mig på granskning af detsamma.

*Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)*

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

Jag kommer nu slutligen till Utskottets förslag. Utskottet yttrar: "Mot den af Kongl. Maj:t föreslagna sträckning för ifrågavarande jernvägslinie har Utskottet ej någon väsentlig erinran att göra; och får Utskottet, till upplysning om afståndet enligt den föreslagna linien mellan Sollefteå och åtskilliga andra medelst berörda linie i jernvägsförbindelse med Sollefteå satta orter, meddela följande tabell." Men så tillägger Utskottet: "Som likväl, i afseende å banans sträckning, upplysningar vid ärendets behandling inom Utskottet vunnits, hvilka gifva anledning till det antagande att, såsom t. ex. Stuguns kommun erinrat, en i någon mån förändrad rigtning för en eller annan del af banan skulle kunna, efter blifvande ytterligare undersökningar, ifrågakomma för att bereda en ökad trafikinkomst, har Utskottet ansett sig böra i sin här nedan gjorda hemställan antyda berörda förhållande." Utskottet framställer härefter sitt förslag, deruti Utskottet, i enlighet med nyss antydda förhållande, vidtagit en ändring af hvad Kongl. Maj:t föreslagit, men en ändring, som blifvit så insmugen, att den icke så lätt observeras. Men förhållandet är, att Utskottet i sjelfva verket icke haft fullt klart för sig *hvarken hvar jernvägen skall börja, hvar den skall gå fram eller hvar den skall sluta*. Jag vågar emot en talare på norrlandsbänken påstå, att det aldrig förr blifvit Riksdagen förelagdt att i fråga om anläggandet af en jernväg fatta ett så obestämdt beslut som detta af Utskottet förordade. Då dylika frågor hittills varit före vid riksdagen, har man åtminstone haft klart för sig jernvägens såväl utgångspunkt och ändpunkt, som äfven åtskilliga andra hufvudpunkter på densamma, ehuru man uppdragit åt regeringen att vidare i detalj bestämma jernvägens sträckning. Nu hafva fyra af Utskottets ledamöter, som i öfrigt tillhöra pluraliteten i denna fråga, reserverat sig mot Utskottets obestämda förslag rörande jernvägens sträckning och till och med föreslagit en helt annan, långt nordligare utgångspunkt, än den Kongl. Maj:t föreslagit. Detta visar väl, huru i sjelfva verket äfven frågan beträffande jernvägens rigtning ännu är outredd. Jag finner deruti ett ytterligare stöd för mitt påstående, att hela denna fråga ännu icke är mogen att af Riksdagen tagas i öfvervägande, och att det vore klokast att, såsom jag förut påpekat, afvakta tiden och den dermed vunna erfarenheten.

På dessa grunder får jag anhålla om proposition på afslag å såväl Kongl. Maj:ts som Utskottets förslag.

Häruti förenade sig Herr *Aug. Peterson*.

Hans Excellens Statsministern Grefve Posse: De skäl, som här blifvit förebragta för dels afslag, dels uppskof i den fråga, som nu föreligger, hafva varit hufvudsakligen trenne. Det första är, att erfarenheten skulle hafva visat, det landet icke hade så tillfredsställande ränteinkomst af de kapital, som nedlagts på de för statens räkning redan byggda jernvägarne, att vidare byggande af stambanor icke borde komma i fråga. Det andra skälet är att det vore tvifvelaktigt, huruvida den nu föreslagna rigtningen af norra stambanans fortsättning vore den mest ändamålsenliga, hvarför ett uppskof borde ega rum i



syfte att erhålla en närmare utredning härutinnan. Der är man således ännu kvar vid tanken på ett fortsatt stambanebyggande. Det tredje skälet går i en motsatt riktning eller att staten icke vidare bör befatta sig med byggande af jernvägar, utan i stället använda det kapital, som den vill disponera för utvecklingen af jernvägssystemet, till understöd åt enskilda jernvägsbolag.

Jag skall be att få i korthet uppehålla mig vid dessa skäl och upptager till bemötande först det, som af mig blifvit i andra ordningen antydt, hvarvid jag tillåter mig fästa Kammarens uppmärksamhet dels derå, att ingen på sakkunskap grundad anmärkning emot den föreslagna riktningen blifvit framsteld, dels ock å det rent af otillfredsställande uti om det nu beslötes ett uppskof med frågans afgörande till nästa riksdag. Det är nemligen regeringens fasta beslut att, såvidt på henne ankommer, söka bringa frågorna om skatteväsendet och försvarets ordnande till lösning nästkommande riksdag. Hon eger förhoppning, att de förberedande arbeten, som äro anförtrodda de särskilda komitéerna, skola kunna afslutas så tidigt, att regeringen, innan nästa Riksdag sammanträder, skall kunna medhinna utarbета sina förslag uti dessa frågor. Skulle nu denna regeringens förhoppning verkligen komma att realiseras, så torde Kammarén finna, att det icke kan vara gagneligt hvarken för dessa stora frågors lösning eller för jernvägsfrågan, om de blefve samtidigt behandlade af Riksdagen. Det skulle nemligen lätt kunna inträffa, att man förvandlade jernvägsfrågan till hvad den minst af alla bör vara, till en politisk fråga, som komme att öfva menligt inflytande på lösningen af de verkligt politiska frågorna. Detta är det skäl, som gör det för mig synnerligen angeläget, att Riksdagen redan nu fattar beslut i afseende å fortsättandet af norra stambanan.

Hvad nu beträffar de öfriga skäl, som hufvudsakligen blifvit anförda emot ett bifall till Utskottets föreliggande förslag, så är det första, eller att staten icke vidare bör fortsätta med stambanebyggandet, af rent ekonomisk natur.

Man säger, att staten icke har någon tillfredsställande ränta å byggnadskapitalet; och man vill icke se saken från någon annan ståndpunkt än denna. Jag ber då få erinra derom, att då svenska staten för omkring 25 år sedan beslöt att börja sina stambanebyggnader, så var det väl icke för att dermed placera kapital, som skulle bära ränta, utan det var för att genom jernbanorna bidraga till utvecklingen af landets naturliga tillgångar; jag minnes mycket väl från den tiden, att man i allmänhet uttalade den åsigten, att det vore föga sannolikt att under en mansålder statens jernbanor skulle komma att bära trafik kostnad, långt mindre gifva någon ränta å anläggningskapital. Men man beslöt ändå att bygga dem just för den indirekta fördel som var att af dem vänta. Det är först i senare tider som den andra åsigten mer och mer sökt göra sig gällande, att man icke skall bygga stambanor, emedan de visat sig icke gifva tillfredsställande ränta på anläggningskostnaden. Denna uppfattning har vuxit i den mån stambanorna blifvit spridda öfver landet; ju större del af landet, som blifvit tillgodosedd med stambanor, ju likgiltigare har denna del blifvit

*Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)*

*Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)*

för ett fortsatt stambanebyggande. Men icke blott staten, utan äfven enskilda jernvägsbolag hafva börjat och fortsatt att bygga jernvägar utan att i främsta hand fästa afseende vid behållna penningeinkomsten af dem. I denna Kammare finnas säkerligen ganska många ledamöter, som äro delegare i enskilda jernvägsbolag; och jag vädjar till hvar och en af dem, om de ingått i bolaget endast för att genom jernvägen få ränta på sina penningar. Nej, de hafva gjort det för att bidra till att skaffa orten jernbana med ty åtföljande indirekta fördelar i alla riktningar. För min del anser jag det således vara en oriktig uppfattning, att staten i främsta rummet och uteslutande skall fästa sig dervid, huruvida banan gifver ränta på anläggningskostnaden. Vore den uppfattningen riktig, så borde den väl gälla äfven beträffande andra industriföretag, som höra under statens förvaltning. Telegrafverket t. ex. är en industriell anläggning, som staten eger. Det har kostat staten 5,700,000 kronor. Det har på länge icke gifvit ett enda öre i ränta; det har på senare tider knappt burit sina trafikinkomster. Men jag har aldrig hört någon påyrka hvarken att staten skulle få någon ränta af det, eller att man borde inskränka utvidgningen af telegrafnätet, derest en sådan utvidgning befinner af behovet påkallad. En annan industriell statsanstalt är postverket. Dess förlagskapital är visserligen mycket obetydligt, men dess byggnader och inventarier uppgå dock till ett värde af omkring 2,000,000 kronor. Ingen har heller gjort anspråk på räntevinst af dess rörelse; man är belåten, blott trafiken bär sig. Båda dessa institutioner äro af den beskaffenhet att, om de icke bära sig, förmodligen ingen svensk man ändå skulle vilja undvara dem. Den verkliga afkastningen af våra stambanor i dess helhet är dessutom icke så afskräckande från en fortsatt stambanebyggnad, som mången vill göra troligt. Den ränta stambanorna i verkligheten gifva kan visserligen beräknas på många olika sätt, allt efter de olika förutsättningar, från hvilka man dervid utgår; men den strängaste beräkningen lemnar likväl ett resultat af 3,26 procent å anläggningskostnaden. Äfven en så låg ränta som denna anser jag vara högst tillfredsställande. Ty denna ränta lemnas ju af en industriell anläggning, som är vanskelig och som åtminstone i början strax efter anläggningens öppnande icke kan under några omständigheter gifva full ränta å anläggningskostnaden. 3,26 procent ränta å stambanorna, under det att Riksbanken med ett kapital af 40,000,000 kronor icke gifver fullt dubbelt så hög ränta, kan man vara temligen belåten med, synes det mig. Jag har uppgjort en annan beräkning, stödd på reservanternas i betänkandet bifogade tablå. Reservanterna hafva utredt, att från och med år 1855 till sistlidna år staten utöfver det belopp, som blifvit till Riksgäldskontoret levererad af jernvägstrafikstyrelsen, för ränta å stambanors anläggningskostnad utbetalt en summa af 71,349,000 kronor. Reservanterna hafva antydtt, att sistnämnda siffra skulle vara statens förlust under dessa år på trafiken i förhållande till den utbetalta räntan å anläggningskostnaden.

Men häremot ber jag få göra en liten gensaga. Ty bland utgifterna äro äfven upptagna amorteringar; och så långt lär man väl

icke vilja sträcka anspråken på jernvägarne, att de skola både för-  
ränta anläggningskostnaderna och betäcka amorteringarne å dem. Hvad  
som är amorteradt och således kapitaliseradt genom dessa utbetalningar  
bör således afdragas från dessa 71,349,000. Enligt verkställd utred-  
ning uppgår denna kapitalisering till 29,904,000 kronor. Återstå så-  
ledes 41,445,000 kronor, hvilket belopp är det verkliga tillskott, som  
staten lemnat under loppet af 26 år. Om man dividerar den förra  
siffran med den senare, så framgår deraf en årlig förlust af i rundt  
tal 1,594,000 kronor. Jag ber Kammaren noga lägga denna summa  
på minnet; ty den är liten i min tanke och den är framför allt liten  
i jämförelse med de fördelar, jernvägarne bringa landet. Jag skall i  
sist nämnda afseende be att få anföra några siffror, hvilka jag anser  
vara ytterst anmärkningsvärda.

Af Kommerskollegii berättelse öfver Sveriges utrikes handel un-  
der de 10 åren, näst före jernbanornas anläggande, jämförda med ut-  
rikes handeln, sådan den under de senast förflutna 10 åren inclusive  
1879 gestaltat sig, framgår att då medelvärdet af landets export un-  
der de förstnämnda åren utgjorde 59,437,000 kronor, så hade det-  
samma under de sista 10 åren uppgått till 198,776,000 kronor.  
Nu kan man säga, att dessa värden äro beräknade godtyckligt, att  
uppgifterna kunna vara förvillande, så att man icke kan fullkomligt  
sätta tro till dem. Jag har derföre sökt ut exporten af våra förnä-  
msta artiklar för åren 1859 och 1879. Jag finner då, att spanmåls-  
exporten ökats från 5,618,000 till 27,580,000 kub.-fot, smörexporten  
från 524 till 109,000 centner, utförseln af boskap, från 57 stycken  
nötkreatur, till 30,473 st., jernexporten från 2,892,000 centner till  
5,116,000 centner, exporten af bräder och plank från 1,129,000 toltter till  
5,823,000 samt af bjelkar och sparrar från 685,000 till 1,251,000 st.  
Denna tillväxt i landets industriella lif och rörelse kan till största delen,  
om också icke helt och hållet, anses såsom en följd af jernvägssyste-  
mets utveckling i vårt land, statens såväl som de enskildes. Det är  
icke värdt att säga, att ett sådant resultat kunde hafva åstadkom-  
mits genom byggande af enskilda jernbanor lika väl som af statsbanor,  
ty den enskilda företagsamheten hade icke i detta hänseende mäktat  
uträtta något, derest icke staten gått före och öppnat de stora puls-  
ådrorna, stambanorna, till hvilka de enskilda banorna kunnat ansluta  
sig. Såsom jag nyss nämnde, utgör statens årliga förlust å jernvä-  
garne 1,594,000 kronor. Jag frågar er, mine Herrar, om detta är en  
summa, som är ens nämnvärd, då man jämför densamma med de re-  
sultat och med den utveckling af landets industriella lif, som jernbanorna  
medfört. Jag tror icke att detta resultat, denna verkan af jernvä-  
garne är af beskaffenhet att kunna hos Riksdagens representanter på  
allvar framkalla tanken på att sluta ett arbete, som visat sig så lycko-  
bringande för vårt land. För min del vill jag hellre uppfatta resul-  
tatet af jernvägsbyggandet så, att det bör föranleda landets repre-  
santanter att fortsätta med detta arbete, endast det sker med ur-  
skilning. Man må för resten hafva hvilken uppfattning som helst i  
afseende på det gagn, jernbanorna gjort landet — jag säger man må  
hafva det — men jag påstår att det icke skall finnas någon, som kan

*Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)*

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

bestrida verkligheten af det gagn, som de gjort. Man kan således icke komma längre i detta fall, än att säga att jernbanorna visserligen gjort gagn, men att landet fått köpa detta gagn alltför dyrt. Jag vet icke, huruvida någon vill föra den satsen fram och tilltror sig kunna bevisa den. Men, mine Herrar, hvilken uppfattning man än må hafva i detta hänseende, må i alla fall icke blott Kammaren, utan hela landet erkänna sin tacksamhetsskuld till de viljekraftige män, som en gång för snart en mansålder tillbaka beslutade att förse vårt land med jernvägar; och en sen framtid skall glömma den kraft och den beslutsamhet, hvarmed landets representanter understödt desse mäns sträfvanden att utvidga Sveriges rike. Ty, mine Herrar, vi utvidga vårt land genom att odla detsamma och tillgodogöra oss de naturliga tillgångar, som der finnas.

Hvad nu regeringens ställning till frågan beträffar, så har regeringen alldeles icke uppfattat frågan såsom en rent industriel fråga, såsom en fråga, der i främsta rummet afseende fästes å möjligheten af ränta å det nedlagda kapitalet, utan hon har uppfattat hela jernvägssystemet såsom en statsinstitution, hvilken vore väl så god och väl lika mycket som någon annan sådan bidragande till landets utveckling i såväl socialt som ekonomiskt hänseende och såväl för landets försvar som i öfrigt för dess välbefinnande i alla möjliga hänseenden af den största vikt. Så bör väl också frågan om våra jernvägar uppfattas. Jernvägarne förena från hvarandra aflägsset belägna orter i vårt vidt utsträckt land; de sammanbinda och utjemna på samma gång som de utvidga de särskilda ortintressena och de göra befolkningen inom de särskilda landsdelarne till, om jag så får säga, ett *helt folk* mera än som kunde ske under de tider, då inga kommunikationer förmedlade de långa afstånden, och då man sällan eller aldrig kunde sammanträffa. Jernvägarne hafva också medfört väsentliga fördelar i statsekonomiskt hänseende, genom att bidraga till att landets naturliga ekonomiska resurser kunna tillgodogöras. De hafva t. ex. åstadkommit att virket i dessa omätliga timmerskogar, som förut voro oåtkomliga, och som derföre då ej sällan fick ruttna ned, till landets förkofran nu kan föras till den utländska marknaden. De hafva bidragit att skaffa landet inkomster genom att bereda stora odlings-tillfällen; odlingsbara trakter, som förut varit ödemarker, emedan inga kommunikationer dit funnos, hafva nu blifvit upptagna af det menskliga arbetet och lemna en årlig afkastning, som mer än motsvarar kostnaden för jernvägarne. Detta synes af en jemförelse mellan tillgången på spannmål nu mot förr, och vidare, huru många malmfält nu mot förr äro icke föremål för bearbetning! För att gifva Herrarne ett begrepp om det arbete jernbanorna för oss årligen uträtta i detta hänseende, har jag från Styrelsen för statens jernvägstrafik skaffat mig några rätt intressanta uppgifter, hvilka jag skall be att få meddela, om än i största korthet.

Stambanorna och de enskilda banorna hafva under år 1879 för person- och godstrafik uppburit afgifter, tillsammans uppgående till 24,560,013 kronor. Om man antager att samma antal personer skulle hafva fortskaffats med skjuts efter en häst à 1 krona 60 öre per mil,

och att lika qvantitet varor skulle hafva forslats med fordon emot en kostnad, beräknad till 10 öre milen per centner, så skulle sammanlagda kostnaden härför hafva uppgått till kronor 89,043,360. Således har genom jernbanorna vunnits en besparing i kraft, motsvarande i värde 64,483,347 kronor, under loppet af ett enda år. Man kan naturligtvis invända, att de resandes antal icke blifvit så stort och att de icke heller rest så långt, om jernvägar icke hade funnits. Må hända är denna invändning riktig; men man skall deremot icke kunna säga att det varit en fördel för landet, derest en mindre qvantitet varor blifvit transporterad, ty varorna hafva ju realiserats i penningar, som kommit landet till godo för ny produktion.

Med denna uppfattning om det gagn, som jernbanorna bringat landet, har regeringen icke varit tveksam i afseende på huruvida hon borde för Riksdagen framlägga förslag angående fortsättande af stambanebyggnaden. Regeringen har icke heller tvekat i valet af den stambana, som borde för Riksdagen föreslås, nödvändigheten af den norrländska stambanans fortsättande till Ångermanelfven låg för regeringen i klar och öppen dager, såsom varande den bana, hvilken nu närmast borde ifrågakomma. Det är naturligt, att i afseende på den landsdel, som man här så ofta talar om och som kallas Norrland, i vissa afseenden mycket olika uppfattningar om de lokala förhållandena kunna hysas. Men i ett afseende måste man likväl på grund af faktiska förhållanden vara fullkomligt ense och det är derom, att de tre nordligaste länen till sitt yttnehåll utgör nära hälften af Sveriges rike. Dess yttnehåll är nemligen 186,569 kvadratkilometer, då hela Sverige, sjöar inberäknade, icke utgöra mer än 442,218 kvadratkilometer. Vidare tror jag, att man är temligen ense om denna landsdels stora naturliga tillgångar, som dock till följd af bristande kommunikation och den ännu glesa befolkningen af endast 195,000 menniskor icke har kunnat utvecklas till hvad de böra blifva. Der finnas rika tillgångar på skogar och malmer, men framför allt otroligt stora gräsgångar, som gifva tillfälle till en kreatursafvel i så vidsträckt omfattning, att den kan täfja med den i öfriga delar af Sverige. Ångarne äro öfver allt beröm och kunna genom användande till foder åt kreatur frambringa en betydlig nationalvälmåga. Der äro således alla vilkor tillstädes, som böra föranleda till dessa aflägsna provinser närmare anslutande till det öfriga landet, jag skulle nästan vilja säga kolonisation.

Lyckligtvis äro de politiska förhållandena icke sådana, att det är de, som framkallat nödvändigheten af en sådan anslutning, ty den norrländska befolkningen är lika god och fosterländsk som det öfriga landets. Det är icke hufvudsakligen för att till det öfriga landet närmare ansluta en befolkning, som står i lättare beröring med norrmän och finnar än med oss, som regeringen valt denna bana, utan detta har skett äfven af statsekonomiska skäl, på det att de stora naturliga tillgångar, Norrland eger, måtte kunna ju förr dess hellre vinna utveckling. Man kan ej fordra att dessa provinser skola kunna vinna någon tillfredsställande utveckling, så länge de ej ega det derför nödvändiga vilkoret eller kommunikationer. Det är sådana, som staten bör gifva dem och det i form af jernbanor, ty dessa äro de enda kommu-

*Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i  
Norrland.  
(Forts.)*

Angående  
statens  
jernvägs-  
byggnader  
i Norrland.  
(Forts.)

nikationsmedel, som i verklig mån kunna gagna Norrland under den tid af året, då dess hamnar äro af is stängda.

Nu har man sagt: "vi skola ej gå till Ångermanelfven, ty hafva vi en gång kommit dit, så komma vi äfven öfver och så slutligen ända upp till Haparanda". Nå väl! Detta är ett talesätt, som man kunde hafva haft för längesedan. Vid hvarje nytt steg förut kunde man ju hafva sagt: "vi töras icke gå längre, ty då komma vi slutligen alldeles för långt"; och i så fall hvar hade vi då nu varit? När tiden kommer att afgöra om jernbanans fortsättande på andra sidan Ångermanelfven, må Riksdagen med fäst afseende på de förhållanden, som då föreligga, och den erfarenhet, som under tiden vunnits, fatta sitt beslut; men jag tror icke att man vare sig i ena eller andra rigtningen nu bör förgripa detsamma med uttalanden om hvad som då bör ske.

Hvad slutligen beträffar den tredje invändningen, eller att med upphörande af stambanebyggnader staten bör använda disponibelt kapital till understöd åt enskilda jernvägsföretag, förefaller det mig som vore detta förslag nog genomskinligt för att icke behöfva bemötas. Blefve detta förslag godkändt, skulle det måhända öfva ett allt annat än gagnande inflytande på stundande Riksdagar.

De skäl, som jag nu anfört endast i sammandrag -- och timmen är så sen, att jag verkligen ej vågar uppehålla Kammaren längre -- synas mig tala för bifall till Kongl. Maj:ts förslag i hufvudsak, äfven om det skulle modifieras i öfverensstämmelse med Stats-Utskottets hemställan, hvarför jag anhåller om Kammarens bifall till det senare.

Öfverläggningen var slutad. Herr Talmannen gaf propositioner, enligt de meningar, som förekommit, dels på bifall till Utskottets hemställan, dels på antagande af det förslag, Herr Hedlund under öfverläggningen framställt, dels ock på afslag å såväl Utskottets hemställan som Kongl. Maj:ts proposition i ämnet; och fann Herr Talmannen den förstnämnda propositionen vara med öfvervägande ja besvarad. Votering begärdes. I anledning häraf och sedan till kontraposition antagits yrkandet på afslag, blef en omröstningsproposition af följande lydelse uppsatt, justerad och anslagen:

Den, som bifaller hvad Stats-Utskottet hemställt i punkten II af dess Utlåtande N:o 40, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Kammaren afslagit såväl Utskottets berörda hemställan som Kongl. Maj:ts i ämnet framlagda proposition.

Omröstningen, i vanlig ordning verkställd, utföll med 96 ja mot 94 nej; hvadan Utskottets hemställan bifallits.

Mot det sålunda fattade beslutet reserverade sig Herrar *Liss Olof Larsson, And. Svensson* i Lösen, *Nils Nilsson* i Stäfvie, *Nils Petersson, Danielsson, J. Jonasson* i Gullaboås, *Ola Månsson, E. G. Boström, Sven Andersson* i Plöninge, *Lind, Chr. Assarsson* och *Dahn*.

Den vidare föredragningen af Stats-Utskottets föreliggande utlå-  
tande uppsköts till kl. 7 e. m., då, enligt derom utfärdadt anslag,  
detta sammanträde komme att fortsättas; och åtskildes Kammarens  
ledamöter kl. 4 e. m.

In fidei

H. A. Kolmodin.

### Rüttelser:

*i protokollet N:o 29:*

sid. 28, rad. 10 nedifr. *står*: kommande ändamål.  
*läs*: kommunala ändamål.  
 „ 29 „ 2 „ *står*: frågan, om *läs*: frågan om

*i protokollet N:o 31:*

sid. 31, rad. 6	uppfifr. stār:	holmen samt under lās:	holmen, under
” 35 ” 7	” ”	omordnandet	” om ordnande
” ” ” 20	nedifr. ”	Hofrätt	” Hofrätten