

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1875. Första Kammaren. N:o 44.

Fredagen den 21 Maj.

Kammaren sammanträdde kl. 10 f. m.

Justerades 6 protokollsutdrag för den 20 och protokollet för den 12 dennes.

Föredrogs och bifölls Bevillnings-Utskottets den 20 dennes bordlagda betänkande N:o 13, angående beräkningen af tull-, post-, stämpelpappers-, bränvinsbrännings- och hvitbetssockertillverkningsmedlen.

Föredrogs ånyo Stats-Utskottets den 19 och 20 dennes bordlagda förslag till Riksdagens underdåniga skrifvelse N:o 57, i anledning af väckta förslag om förändrad reglering af skjutsväsendet.

*Förslag till
Riksdagens
skrifvelse ang.
skjutsväsendets
reglering.*

Herr von Koch: Då Stats-Utskottets förslag till underdånig skrifvelse i fråga om skjutsväsendets ordnande i går för andra gången bordlades, aflemnade Herr Rydin ett förslag till skrifvelse, i stället för det af Stats-Utskottet upprättade. Kammarens ledamöter under rättades då derom, att förstberörda förslag skulle å Kammarens kansli vara tillgängligt för dem, som ville deraf taga del. Jag har begagnat mig häraf och tillåter mig nu att med anledning af detsamma framställa några anmärkningar. Förslaget innehåller först endast den nakna voteringspropositionen med åberopande af de grunder, som finnas anförda i Stats-Utskottets betänkande N:o 45, och sedermera till slut en underrättelse huruledes detta beslut tillkommit. Denna tillkomst har, som bekant, Herr Rydin för sin del icke gillat. Sedan Herr Rydin nu här förklarar sig icke vidhålla detta *sista* moment i förslaget, återstår i allt fall den omständigheten, att det, efter min tanke, är stridande mot hvad som är logiskt och förnuftslenligt, att en minoritet vill påvinga majoriteten en redaktion till majoritetens fattade *beslut*, från detta utstryka de beslutandes egna motiv, vilkoren för

Förslag till
Riksdagens
skrifvelse ang.
skjuitsväsendets
ordnande.
(Forts.)

beslutet och de grunder, hvarefter detsamma bör verkställas, samt i stället uppsätta expeditionen så, att den väsentligen, om den hade någon mening, innefattade de öfverröstades protest och skulle, i synnerhet om slutet stått kvar, innebära eller åtminstone häntyda, att detta beslut icke vore lagenligt. Minoritets protester må införas i protokollen; men i ett *utgående beslut* kunna de icke intvingas. Förslaget är derjemte stridande mot alla de vanliga former, som icke blott vi simpla praktiska jurister iakttaga, utan äfven emot hvad i Riksdagens skrivelser varit vanligt. Bevis derpå skulle jag kunna anföra från här framför mig nu liggande och för Herrarne tillgängliga två underdåniga skrivelser från 1857 och 1862 årens Riksdagar, angående just samma fråga som denna, eller *skjuitsfrågan*. Dessutom förefaller det mig, efter mitt begrepp om den den höflighet, som den ena statsmakten eller Riksdagen alltid plägat iakttaga mot konungamakten, som det icke vore ens passande *stilus curiæ* att anhålla, det ett anslag måtte disponeras efter grunder, hvilka man hänvisar Konungen att uppleta i ett löst betänkande, hvilket man icke ens vårdar sig om att bilägga den underdåniga skrivelserna; ehuru en sådan bilaga icke heller vore lämplig att skicka till Kongl. Maj:t. Jag tror ock, att, om man härigenom velat fästa regeringens uppmärksamhet på, huru det ifrågavarande beslutet tillkommit, så är detta temligen onödigt för denna Kammare, då icke mindre än sex af Konungens rådgifvare räknas bland dess ledamöter, och de öfrige fyra hafva tillfälle att öfvervara öfverläggningen i densamma. Men slutligen anser jag Herr Rydins projekt äfven vara *vådligt*, ty om det skulle blifva sed, att den Kammare, som i en eller annan fråga blifvit öfverröstad, uti ett ömtåligt ämne börjar demonstrera och protestera uti eller angående de underdåniga skrivelserna till Kongl. Maj:t, tror jag — när nu sådant blifvit påhittadt — om tilltaget lyckas, att denna Kammare, hvilken, efter den erfarenhet vi hittills haft, oftast i gemensam votering vunnit, icke lär undgå att i sådant fall erhålla vederläggning af den andra, och slutligen i det otillbörliga spelet komma att draga det kortaste strået. Det är då väl knappt möjligt beräkna hvarthän det skulle leda, om denna Kammare nu började krängla för att få skrivelserna efter sin vilja, då grundlagarne icke angifva något sätt att slita en sådan tvist; det skulle dock bestämdt blifva en anledning till mycket trassel och gräl mellan Kamrarne. Vare detta sagdt med afseende på formen.

Beträffande sjelfva saken, och den är ändå viktigast, ber jag få nämna, att maktfördelningen mellan de båda statsmakterna var, enligt mitt förmenande, väl uppdragen under det gamla statsskicket, och det var icke meningen att ändra denna fördelning genom det nya representationssättet. Men ehuru den icke blef det *de jure*, fruktar jag för att den blifvit det *de facto*. Jag tror, att hvar och en, som önskar bevara denna maktfördelning, hvilken är ett ankare, som man icke må kasta loss, må tillse, att den icke på något sätt blifver rubbad. De gränser, som nu äro svårast att uppdraga, äro de som afses i 57, 87 och 89 §§ Regeringsformen, och synnerligen bestämmandet af skilnaden mellan lagstiftning efter 87 och 89 §§. För närvarande är

det ty värr så, att Konungen är nära nog enväldig i afseende på allt, som kan hänföras under 89 §. och ty värr äfven så, att Riksdagen, å andra sidan, är nära nog enväldig i allt, som angår beskattning, äfvensom anslags ökande eller förminskande. Detta är en brist, som under det gamla representationssättet föga kändes, då regeringen vanligen kunde påräkna ett säkert stöd för bevarande af konungamaktens helgd uti Ridderskapet och Adeln och Presteståndet samt en del af Borgareståndet. Så är icke förhållandet nu. I afseende just å skilnaden mellan ekonomisk lag och annan lag, som stiftas efter 87 § Regeringsformen eller i annan form än efter den 89 §, har Herr Rydin i det första anförande, som han höll angående voteringspropositionen i denna skjutsfråga, påstått, att man nu fäst ett anslag vid en lag. Då åberopade han till stöd derför, att gästgifveriskjutsen var afhandlad i 28 Kap. Byggningsbalken. Derpå fick han svar af mig, så godt jag förmodade. Uti det senare yttrande han samma dag hade, synes han öfvergifvit 28 Kap. Byggningsbalken och tagit sin tillflykt till 114 § Regeringsformen, som handlar om de forna *Riksståndens privilegier!* Hvilket privilegium? Att få köra och åka med andras hästar mot egares vilja? Hvilket stånd? Nu kanske mest ett dock nytt, probenreutarnes. Emellertid, i afseende på gränsen mellan ekonomisk och annan lagstiftning, skall jag visa att, om Herr Rydin nu är så säker på, hvar gränsen bör uppdragas emellan den ekonomiska och annan lagstiftning, att han tror sig kunna begära, att vi på hans auktoritet skola frångå flera andras af mig förra gången åberopade, väl åtminstone dermed jemngoda, jemte alla våra traditioner, så är det efter år 1867 Herr Rydin blifvit så tvärsäker uti sina nu yttrade åsigtter.

Jag ber i fråga härom få påpeka hvad som förekommer uti ett vid 1867 års riksdag af Konstitutions-Utskottet afgifvet utlåtande med anledning af väckt motion om införande i grundlagen af föreskrifter, som uppdroge gräns mellan ekonomisk lag och civillag, samt derom, att allt, som stadgades i 1734 års lag, skulle hänföras till 87 § Regeringsformen. I detta betänkande, hvilket är afgifvet af Herr Rydin under samverkan af mig, och för öfrigt af alla Utskottets dåvarande ledamöter. heter det: "då sålunda, efter hvad förut utvecklats, någon oomtvistbar gräns i förevarande hänseende omöjligen kan uppdragas, då vårt statskicks utveckling lämpat sig efter gifna förhållanden på ett sätt, som gör obehöfelig en grundlagsändring i nu föreslagna riktning, då vidare ett reglementerande, hvars följder ej kunna i hela sin omfattning klart inses, skulle kunna under vissa förhållanden verka till inskränkning i representationens häfdvunna lagstiftningsrätt, samt då slutligen, hvad vidkommer motionärens framställda förslag, 1734 års lag, efter hvad både af Ständer och Lagkomitén blifvit erkänt, innehåller stadganden, som, till följd af deras ekonomiska natur, borde derutur borttagas, och följaktligen förslaget utgår från en grundsats, som vid uppdragande af gräns mellan allmän och ekonomisk lag visar sig ej vara hållbar, finner Utskottet, på grund af hvad sålunda förekommit, ifrågavarande motioner icke böra till någon vidare åtgärd föranleda."

*Förslag till
Riksdagens
skrifvelse ang.
skjutsväsendets
reglering.
(Forts.)*

Förslag till
Riksdagens
skrifvelse ang.
skjutsväsendets
reglering.
(Forts.)

Så tänkte då och till en del äfven skref Herr Rydin, ty han kan om detta betänkande säga: "*quorum pars magna fui.*" Här gäller frågan nu att inskränka Konungens ekonomiska lagstiftningsrätt. Jag vill nemligen fästa uppmärksamheten på, att, så vidt jag minnes, städse under min tid och under både det gamla och nya statsskicket hafva frågor om skjuts för resande och reglering af skjutsstationer, då fråga icke varit om påläggande af något nytt onus, utan endast om kronoskjutsskyldiga hemmans indelande till eller befrielse från reserv- eller hållskjuts samt taxa för denna skjuts, alltid behandlats i ekonomisk lagstiftningsväg, eller af Konungen, och att Konungen ansetts kunna göra det, styrkes bland annat bestämdt af en utaf de viktigaste författningar vi hafva i fråga om skjutsen, nemligen en Kongl. kungörelse, som utfärdades år 1857, och hvaruti det heter: "med afseende på den af Rikets Ständer yttrade åsigt om otillräckligheten af nuvarande skjutslega och särskildt å Bondeståndets härom till Oss ingifna underdåniga ansökning, hafve Vi funnit godt att, utan afbidande på den utredning, som bör ega rum, innan ärendet till vidare nådig pröfning förekommer, härigenom till iakttagande från början af instundande år 1858 tills vidare i nåder förordna: "att legan för gästgifveri-, håll- och reservskjuts skall, der den icke i följd af särskilda förhållanden är eller varder till högre belopp bestämd, under alla tider af året utgöras, vid gästgifvaregårdar, der skjutsningsbestyret icke är stäldt på entreprenad, i stad med 1 riksdaler och på landet med 80 öre riksmünt milen för hvarje håll"; hvarefter följa en mängd andra föreskrifter.

Jag hoppas, det nu icke måtte komma i fråga att ensidigt bryta med hvad sålunda förut varit vanligt och tror det vara nödvändigt att, intill dess önskelig laglig jemkning sker i *grundlagen* i afseende på Konungens ekonomiska och Riksdagens finansiella lagstiftningsrätt, vi i det afseendet vidblifva de traditioner, vi ega sedan 1809.

Jag yrkar bifall till det af Stats-Utskottet upprättade förslag till skrifvelse.

Herr Rydin: Jag vill icke uppehålla Kammaren med att besvara hvad af den siste talaren blifvit yttradt om den ekonomiska lagstiftningens förhållande till den andra lagstiftningen, utan jag vill blott fästa uppmärksamheten på, att denna skrifvelse, enligt mitt förslag, skulle ändras så, att icke något annat komme att inflyta i densamma än hvad som blifvit i behörig ordning beslutadt; och det, som i denna fråga blifvit beslutadt, det är, på sätt mitt förslag innehåller, "att Riksdagen, med godkännande af de i Stats-Utskottets betänkande N:o 45 angifna grunder", o. s. v. Något annat har icke blifvit beslutadt. Med afseende på den föreliggande skrifvelsen har Utskottet förfarit på det sätt, att det ur densamma uteslutit icke blott en del af nämnda betänkande, som rör i ämnet väckta enskilda motioner, utan äfven en strof i samma betänkande, der det talas om, att Konungen bör fästa uppmärksamhet vid förhållandena inom de särskilda orterna, inkomma med utredning härom och till Riksdagen framställa det förslag, som kan ifrågakomma. De af Stats-Utskottet

i nämnda betänkande angifna grunder äro helt korta, men de återfinnas ändock icke fullständigt i detta skrivelseförslag, hvarur man uteslutit en del, som förekommer i början af betänkandet, och en del, som förekommer i slutet, hvarföre jag för min del icke kan anse detta skrivelseförslag i allo riktigt affattadt. Jag anser det vara af vigt, att Kammaren icke lemnar sitt bifall till en skrivelse, hvarigenom man gillar grunder, hvilka först blifvit af Första Kammaren förkastade, men sedermera till följd af jemkningar i Andra Kammaren vunnit ett slags godkännande. Men om man nu, sedan man sökt få frågan fram genom gemensam votering, ytterligare i en skrivelse inskarper genom allmänna antydningar, att dessa grunder blifvit godkända, så förvandlas dessa antydningar till bestämda positiva grunder, på hvilka Kongl. Maj:t skall genomföra en reform uti ifrågavarande afseende. En så beskaffad förändring i Riksdagens beslut, anser jag icke lämplig, så mycket mindre som, efter hvad vi veta, den ena Kammaren icke har rätt att ändra ett enda jota i ett af Medkammaren fattadt beslut, utan måste låta detta beslut oförändradt genomgå en gemensam votering. Jag vill icke annat än att den skrivelse, som i ämnet aflåtes till Kongl. Maj:t, skall affattas i full öfverensstämmelse med det beslut, som blifvit af Riksdagen fattadt. Deraf uppstår dessutom ingen olägenhet, ty motiv äro icke bindande. Om ena Kammaren på grund af vissa motiv fattar beslut i ett ämne, och den Andra Kammaren grundar sitt beslut i samma ämne på andra motiv, skall icke någon skrivelse kunna åstadkommas, när motiven äro olika? Jo, visserligen, ty beslutet är det enda, som gäller. Men att i en skrivelse intaga motiv, som äro omtvistade, kan jag icke finna vara lagligt. Den föregående talaren yttrade, att den majoritet, som fattat beslutet, borde motivera detsamma. Ja, det är sant, men då skall också beslutet vara af beskaffenhet att följa af den fråga, som blifvit framlagd. Här var en lagfråga, som blef förvandlad till en anslagsfråga. När så skett, har man väl icke rättighet att sedan åter förändra den till en lagfråga och motivera beslutet i öfverensstämmelse dermed. Det är derföre jag yrkar, att det af mig framställda skrivelseförslag måtte bifallas, som är affattadt i öfverensstämmelse med Riksdagens beslut.

*Förslag till
Riksdagens
skrivelse ang.
skjutsväsendets
reglering.
(Forts.)*

Herr Montgomery Cederhielm: Hvad är det, som Riksdagen i denna fråga beslutat? Jo, Riksdagen har beslutat att, "med godkännande af de i Stats-Utskottets utlåtande N:o 45 angifna grunder, ställa till Kongl. Maj:ts disposition" o. s. v. Detta är således Riksdagens beslut. Då påstår Herr Rydin, att nämnda utlåtande, hvartill här i sjelfva beslutet hänvisas, icke fullständigt återfinnes i skrivelseförslaget. Han säger, att der saknas några delar af sagda betänkande, och har sjelf angifvit hvilka, nemligen för det första redogörelsen öfver de i ämnet väckta motioner, och för det andra en liten punkt i slutet af inledningen, der det sägs, att det för Utskottet möjligen förefunnits okända omständigheter, som å en eller annan ort kunde delvis lägga hinder i vägen för en tillämpning af förut i betänkandet antydda grundsatser. Nu är det dock tydligt, att, när

Förslag till
Riksdagens
skrifvelse ang.
skjutsväsendets
reglering.
(Forts.)

Riksdagen beslutat att, "med godkännande af de i Stats-Utskottets betänkande N:o 45 angifna grunder ställa till Kongl. Maj:ts disposition" o. s. v., kan man icke såsom sådana grunder anse hvad Utskottet yttrat om motionerna. De äro ju icke grunder. Men hvad sjelfva grunderna beträffar, så äro de ordagrant införda i förslaget till skrifvelse med den lilla förändring, att då Utskottet i sitt utlåtande N:o 45 beträffande utredningen af dessa grunder börjar på följande sätt: "Innan Utskottet emellertid öfvergår till framställningen af dessa grunder, har Utskottet först velat fästa Riksdagens uppmärksamhet på" o. s. v., så har Utskottet i stället i skrifvelsförslaget sagt: "Dervid i främsta rummet Riksdagens uppmärksamhet varit fästad på" o. s. v. Det är den enda skilnaden; någon annan finnes icke. Då reducerar sig frågan dertill, att Herr Rydin icke vill, att dessa grunder, på det sätt de nu äro afskrifna från Stats-Utskottets utlåtande N:o 45, skola intagas i föreliggande skrifvelsförslag. Men Herr Rydin kan icke förneka, att Riksdagens beslut i ämnet är att, "med godkännande af de i Stats-Utskottets betänkande N:o 45 angifna grunder, ställa till Kongl. Maj:ts disposition" o. s. v. Således skulle, i fall Herr Rydins åsigt godkändes, utskottsbetänkandet N:o 45 biläggas ifrågavarande skrifvelse vid dess öfverlemnande till Kongl. Maj:t. Jag hemställer dock, om det är lämpligt att uti en skrifvelse till Kongl. Maj:t hänvisa till ett utskottsbetänkande. I stället har man här intagit detta betänkande alldeles fullständigt i afseende på deri förekommande grunder. Jag tror, att skilnaden verkligen är ytterst obetydlig mellan Herr Rydins förslag till skrifvelse och det skrifvelsförslag, som här blifvit af Utskottet framlagd, och då man genom båda kommer till samma mål, men på ett vida enklare sätt genom att antaga Utskottets förslag, än om man i en skrifvelse till Kongl. Maj:t skulle hänvisa till Stats-Utskottets berörda betänkande, anhåller jag om bifall till skrifvelsen, sådan den blifvit af Utskottet föreslagen.

Sedan öfverläggningen härefter förklarats slutad, yttrade Herr Grefven och Talmannen, att under densamma hade yrkats, dels att Kammaren måtte godkänna Stats-Utskottets förevarande förslag, och dels af Herr *Rydin*, att Kammaren skulle godkänna följande förslag till skrifvelse i ämnet:

"S. A. K.

Under innevarande riksmöte hafva åtskilliga förslag till förändrad reglering af skjutsväsendet blifvit framställda och utgjort föremål för Riksdagens pröfning. Riksdagen har, med godkännande af de i Stats-Utskottets utlåtande N:o 45 angifna grunder, ställt till Kongl. Maj:ts disposition å sjetta hufvudtiteln ett särskildt förslagsanslag af 25,000 kronor till förändrad reglering af skjutsväsendet, samt får, med anmälan af detta beslut, i underdånighet anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes, så snart som möjligt, vidtaga nödiga åtgärder till regleringens

genomförande enligt nämnda grunder, i den mån hinder derföre icke möter uti redan ingångna entreprenadkontrakt.“

*Förslag till
Riksdagens
skrifvelse ang.
skjutsväsendets
reglering.
(Forts.)*

Härefter framställes propositioner å ofvanberörda yrkanden samt besvarades med blandade ja och nej; hvaruppå, och efter det proposition på godkännande af Stats-Utskottets förslag förnyats samt med ja och nej i blandning besvarats, Herr Grefven och Talmannen förklarade sig nu hafva funnit ja öfvervägande.

Herr *Rydin* begärde votering.

Uppsattes, justerades och anslogs en så lydande voteringsproposition:

Den, som godkänner Stats-Utskottets skrifvelseförslag N:o 57, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, godkänner Kammaren det förslag till skrifvelse i ämnet, Herr *Rydin* afgifvit.

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

Ja — 31.

Nej — 27.

Föredrogs ånyo och bifölls Stats-Utskottets den 19 och 20 dennes bordlagda memorial N:o 87, med förslag till de flesta afdelningarne af det nya reglementet för Riksgäldskontoret samt med yttrande öfver tre inom Andra Kammaren väckta motioner angående ifrågasatta ändringar i Riksgäldskontorets reglemente.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till afgörande Stats-Utskottets den 19 och 20 dennes bordlagda utlåtande N:o 88, i anledning dels af Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående fastställande af sträckning för de delar af beslutade jernbanorna från Stortvik till riksgränsen mot Norge, hvilkas riktning hittills icke blifvit slutligen bestämd, och dels inom Riksdagen väckta motioner i samma ämne.

Norra stambanans sträckning.

Norra stam-
banans
sträckning.
(Forts.)

1:sta punkten, förra delen.

Herr Montgomery Cederhielm: Inom Stats-Utskottet var jag af den åsigt, att afgörandet af denna fråga nu borde uppskjutas och att Riksdagen skulle hos Kongl. Maj:t begära en förnyad undersökning i ämnet; men då denna min åsigt icke erhöi majoritet inom Utskottet, ehuru ganska många af dess ledamöter understödde densamma, så har jag för min del obetingadt ingått på det förslag, som Utskottet här framställt. Jag måste dock vidhålla min åsigt om det lämpliga och nyttiga i ett uppskof med denna fråga, för hvilken åsigt jag hemtar skäl af åtskilliga omständigheter. För det första af sjelfva frågans vikt och af den knapphändigade behandling den erhållit inom Utskottet och som Riksdagen nu kan deråt egna. Det torde väl icke kunna anses lämpligt, att en fråga, som till stor del berör hela Norrlands framtid, och som blifvit af Kongl. Maj:t afgjord den 27 sistlidne April och endast fjorton dagar varit föremål för Stats-Utskottets behandling, hvarifrån kommit ett betänkande, som, jag måste erkänna det, är temligen knapphändigt, att denna fråga, säger jag, slutligen skall afgöras i riksdagens sista stund, då endast ett fåtal af dess ledamöter äro samlade. Vid den votering, som här nyss anställdes, voro blott 58 ledamöter närvarande eller icke fullt halfva antalet af Kammarens ledamöter. Jag hemställer om det då är skäl, att en så viktig fråga afgöres, då icke fullt hälften af Första Kammaren och sannolikt icke flere än två tredjedelar af Andra Kammarens ledamöter äro vid riksdagen tillstädes. Detta är mitt första skäl för att få frågan uppskjuten; mitt andra skäl finner jag uti frågans, jag vill icke säga outredda skick, men dess behof af ytterligare utredning.

Att ett sådant behof förefinnes, synes ju af sjelfva Kongl. Maj:ts proposition. Efter den utredning, som fans tillgänglig, har Kongl. Maj:t föreslagit två alternativ, och dessa äro så beskaffade, att de just utgöra begge de tvistiga linierna. En tredje östligare linie finnes äfven, men den är, såsom mig synes på goda skäl, förkastad af Styrelsen för statens jernvägsbyggnader, Kongl. Maj:t och Stats-Utskottet, och därför finnas nu blott två kvar, den östra och den vestra, men Kongl. Maj:ts proposition afser antingen den ena eller den andra. Det stöd för sin öfvertygelse, som man är van att finna, och som man borde finna i en Kongl. proposition, har man icke här. Dessutom synes af reservationerna, att en noggrannare undersökning och utredning behöfves i afseende å många förhållanden. Herr Nordenfelt begär i sin reservation, hvilken är ganska utförlig och förtjenstfull, att Kongl. Maj:t behagade låta verkställa förnyad undersökning och utredning angående lämpligaste sträckningen af norra stambanan. Han är anhängare af vestra linien, men vill dock hafva ny undersökning. Vidare finna vi, att Herr Carl Ifvarsson, som också är anhängare af vestra alternativet, för sin del vill afslå byggande af jernvägen från Gällösundet till Håsjö. Herr Ekman försvarar östra linien, men föreslår, att Riksdagen uti skrifvelse måtte anhålla om än ytterligare utredning "angående lämpligaste riktningen icke blott i tekniskt afseende utan äfven med

hänsyn till utvecklingen af handel och näringar samt beräknad trafikinkomst för sammanbindning medelst jernväg af Hybo och Torpshammar eller den punkt i närheten deraf, som Kongl. Maj:t kan finna lämpligt att bestämma.“ Vidare anser Herr Rundbäck, att frågan icke är tillräckligt undersökt. Dessutom får man samtalsvis höra af dem, som tala för vestra linien, att det ej är så gifvet, att Gällösund är den lämpligaste punkten för banans fortsättning till Ångermanelfven, utan att mellan Gällö och Välje kunna finnas många lämpligare utgångspunkter, och till och med att sådana punkter kunna finnas mellan Ånge och Torpshammar. De flesta af vestra liniens försvarare medgifva, att noggrannare undersökning behöfves angående norra stambanans sträckning. Samma förhållande eger rum med dem, som yrka bifall till östra alternativet. Linien Välje—Torpshammar—Håsjö, som annars i så många afseenden vore för Norrland lämpligast, kräfver noggrann utredning. Man kan ej neka, att stigningar finnas emellan Välje och Torpshammar, hvilka det vore önskligt att kunna kringgå eller undvika, och som göra ej osannolikt, att man för denna linie bör söka en lämpligare sträckning än den, som blifvit föreslagen. Man har således, tror jag, tydliga bevis på att frågan tarfvat närmare utredning. Ett tredje skäl för uppskof är, att derigenom intet väsentligt förloras, men otvifvelaktigt någon nytta bör kunna vinnas genom ett stadgande såväl af Kongl. Maj:ts som af Riksdagens åsichter i frågan. Hvad som förloras är ett, högst två år af byggnadstiden, men i en fråga som gäller sekler kan en tidsförlust af ett eller två år ej hafva något att betyda. Ett uppskof medför äfven förlust endast af en relativt mindre penningesumma, hvilken icke torde vara så beaktansvärd. Af alla dessa skäl tror jag, att det är lämpligast att frågan nu blir uppskjuten och får derföre anhålla om proposition på ett förslag, så lydande: “att Kongl. Maj:t behagade, sedan förnyad undersökning och utredning angående lämpligaste sträckningen af såväl norra stambanan mellan Hybo och Ångermanelfven som tvärbanan blifvit verkställd, till Riksdagen afgifva förslag angående sträckningen af sagde banor.“

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Herr Ekman, Carl: Jag ber endast att få anmäla, att vid tryckningen af detta betänkande ett fel blifvit begånget. Såsom Herrarne behagade finna är ej riktig mening i slutet af den nu föredragna första punkten; utan bör det lyda “äfvensom att en jernbana skall dragas från Håsjö till Dusnäsviden“ etc. Jag har blott önskat att vid början af plenum anmäla detta förhållande och torde sedan få anledning att yttra mig i sjelfva frågan.

Efter förmälan, att Herr *Ekman* hade tillkännagifvit, att i nu föredragna del af utlåtandet förekomme det tryckfel, att orden: “äfvensom af en jernbana från Håsjö till Dusnäsviden“ blifvit införda i stället för orden: “äfvensom att en jernbana skall dragas från Håsjö till Dusnäsviden“; hemställde Herr Grefven och Talmannen, att detta tryckfel finge rättas; hvilket bifölls.

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Herr Beijer: Med anledning af den näst föregående talarens yttrande rörande uppskof, anser jag mig böra upplysa, att jag för min del finner de redan gjorda undersökningarne vara fullt tillräckliga för frågans bedömande, och att följaktligen icke ur sådan synpunkt något uppskof är erforderligt. Ett uppskof skulle nemligen hafva sin grund deruti, att man då kunde förnya undersökningarne, men i sådant fall borde dessa undersökningar blifva ytterst minutiösa och detaljerade och sträcka sig till alla de undersökta linierna. Att förbättringar dervid skulle kunna åstadkommas, bestrider jag ingalunda, men alla föregående jernvägslinier hafva blifvit undersökta på samma sätt som de nu ifrågavarande, och samtliga de nu omtvistade alternativen hafva undersökts efter samma grunder och med samma noggrannhet. Om en så detaljerad undersökning skulle verkställas, kunde den ej medhinnas på ett år utan kräfde minst två år. Vi hafva arbetat i två år med de nu framlagda undersökningarne. Vi skulle således efter först ytterligare två år kunna påbörja arbetet från Torpshammar. Väl är det sant, att vi redan hafva längre väg att bygga på den oomtvistade delen än vi hafva medel till, men arbetet skulle derigenom lida en svår rubbning, och vi skulle genom en tidsutdrägt af ett eller två år förlora en eller halfannan million, och efter de två årens förlopp få veta ungefär detsamma som vi veta nu, nemligen att linierna kunna något förbättras, men att de olika önskningarne äro lika svåra att förena. Somliga skola då som nu vilja draga banan närmare kusten och andra mera in i landet. Jag anser således, att ingenting skulle vinnas med ett uppskof, men att det deremot skulle leda till stora förluster. De statistiska och ekonomiska förhållandena hafva vi sökt utreda, grundade på officiella uppgifter, och jag betvivlar, att man kan få dem fullständigare, då erfarenheten visat, att de uppgifter, som erhållas från ortintressena, äro mycket stridiga och därför måste med mycken försigtighet begagnas. Af alla dessa skäl anser jag, att icke något uppskof nu bör ifrågakomma.

Hvad åter sjelfva saken beträffar, har jag ansett mig böra yttra mig, då Stats-Utskottets majoritet kommit till ett annat resultat och tillstyrkt en annan riktning än den af Jernvägsbyggnadsstyrelsen föreslagna och af Kongl. Maj:t godkända. Det torde först vara nödvändigt att något göra sig reda för landets beskaffenhet och andra förhållanden, som inverka på frågan. Jag får därför bedja Kammaren om ursäkt, för den händelse jag skulle blifva något vidlyftigt, eller om jag skulle anföra väl mycket af hvad som redan finnes upptaget i Styrelsens utlåtande; jag skall söka fatta mig så kort som möjligt. Om vi nu betrakta det land, som finnes framställt i den stora, nu i Kammaren upphängda kartan, och som skall beröras af de ifrågasatta jernvägslinierna, finna vi, att detsamma innefattar Helsingland, Medelpad, Ångermanland samt Jemtland och Herjedalen; det är en landsträcka, som har en längd af 30 mil från Helsinglands södra gräns upp till Ångermanlands norra gräns och en vidd mellan Östersjön och norska gränsen af omkring 25 mil. Hela detta område utgör i det närmaste 715 kvadratmil, således något mer än en femtedel af hela landets areal, det har en befolkning af 315,000 invånare, eller nära en tref-

tondedel af hela landets, och 10,000 invånare mindre än Malmöhus län. Huru är det väl då möjligt, att man i ett sådant område skall kunna med en enda stambana uppfylla alla önskingar? Den kan icke på samma gång betjena den mera befolkade kuststräckan, utgöra en förbindelse mellan kuststäderna, som den tillgodoser den mellersta på kommunikationer mest blottade landsdelens behof. Styrelsen har gjort en beräkning af befolkningens fördelning och funnit, att på en sträcka af två och en half, högst tre mil från kusten bor en befolkning, som utgör öfver 45 procent af befolkningen inom hela området; dernäst är befolkningen tätast utmed floddalarne och kring Storsjön, men hela befolkningen inom området utgör icke mer än 439 personer på kvadratinilen. Bestämde man sig för en kustbana, komme denna således visserligen att dragas genom de mest befolkade trakterna, men den skulle komma att få täfla med sjökommunikationerna, hvilka i denna del af landet äro mycket fullständiga, och med hvilka jernvägen icke kan konkurrera den tid sjöfarten är öppen. Jernvägen kan icke från Stockholm expediera en passagerare till Sundsvall så fort och så billigt som det kan ske sjövägen. Från Sundsvall är 18 timmars sjöresa till Stockholm, men på jernväg kommer det att fordras 22 timmar. När Norrlands befolkning således icke är tätare, der den är som tätast, kan en stambanas trafik derstädes icke vara baserad på persontrafik. Jag stöder detta på erfarenheten från våra öfriga jernbanor. År 1874 reste på statens stambanor, af hvilka då 136 mil i medeltal trafikerades, 3,047,562 personer. Inkomsten af denna trafik var 5,848,429 kronor, hvilket gör i medeltal per mil 43,003 kronor och per hvarje person 1 krona 92 öre. Södra Sveriges, Norrland frånräknadt, folk-mängd utgjorde vid slutet af 1873 3,747,131 personer; om nu lika många af hela Norrlands, 550,841 personer stora befolkning, Vesterbotten och Norrbotten inberäknade, skulle komma att resa på den nu ifrågakvarande norrländska stambanan som på södra Sveriges jernvägar, skulle detta antal uppgå till 448,002 personer, och efter samma afgift som på statens öfriga banor af 1 krona 92 öre per person skulle inkomsten af persontrafiken efter det kortaste alternativet komma att uppgå till 860,163 kronor 84 öre eller på 52,7 mil 16,321 kronor per mil. Denna beräkning är dock för hög, emedan dervid tagits in befolkningen i Norrbotten och Vesterbotten, för hvilka båda län någon jernväg nu ej finnes afsedd. Utesluter man dem från beräkningen och endast tager det område som får jernväg, skulle inkomsten per mil af persontrafiken ej uppgå till mera än 13,640 kronor. Dertill kommer, att dessa beräkningar äro verkställda på grund af det mest gynsamma resultat, hvartill statsbanorna hittills kommit. För alla enskilda trafikerade banor gick persontrafiken år 1873 upp till 18,961 kronor per mil, men för gods till 64,716 kronor per mil. Flertalet af dessa banor ligga i södra Sverige, som har i medeltal 2,654 invånare per kvadratmil, under det att Norrland i sin helhet endast har 263 invånare per kvadratmil. Vi kunna således icke i Norrland få någon bana, grundad på persontrafik, som kan bära sig, äfven om den anlades genom den mest befolkade delen deraf. Den måste derföre anläggas i sådan riktning, att man kan påräkna den största möjliga godstrafik.

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Se vi nu vidare till huru landet är beskaffadt, hvad det har för näringar, finna vi att dess spanmålsproduktion, Norrbotten och Westerbotten ej inräknade, år 1872 utgjorde 589,878 tunnor, efter de uppgifter som finnas sockenvis angifna i tabellbilagorna till styrelsens underdåniga utlåtande. Utsädet är då äfven inberäknadt. Det synes häraf tydligt och klart, att någon betydligare spanmålsproduktion icke finnes der, och att den som fins icke är tillräcklig, för att en befolkning af 315,000 invånare skulle kunna lefva deraf. Äfven om den vore tillräcklig, skulle de inre delarne af landet behöfva af det som kuststräckan producerade öfver sitt eget behof, och rörelsen skulle således gå i en helt annan riktning än utmed en kustbana i riktning från söder till norr. Den industri, som för öfrigt finnes i landet, är linodling med en uppgifven skörd af 14,000 centner. Någon egentlig jernhandtering finnes icke; den lilla, som finnes, är i Helsingland och är ganska obetydlig. Jag har för bedömandet häraf skilt mellan Gestrikland och Helsingland, ty förhållandena äro så olika i dessa båda provinser, fast de höra till ett och samma län; sjärlar man dem tillsammans, får man ett helt annat resultat. Helsingland har nära på dubbelt så stor folkmängd som Gestrikland, men Gestrikland har 1,300 invånare på kvadratmilen, då Helsingland endast har 863. Gestriklands jernhandtering är högst betydlig, den uppgick år 1873 enligt Kommerskollegii uppgifter till 1,355,431 centner stångjern, smältstycken och tackjern, under det att den i norra Helsingland ej utgjorde mer än 191,777 centner. Om vi nu skola se efter hvaraf detta folk då egentligen lever, finna vi, att det är genom skogsafverkningen. Enligt de statistiska uppgifter jag fått, äro af hela arealen 5 % inrösningsmark och odlad jord, 63,6 % skogbärande mark och återstående 31,4 % fjelltrakter och kärr eller annan för skogväxt eller odling otjenlig mark. Skogsafverkningen är ganska betydlig; från Generaltullstyrelsen har jag fått mottaga tillförlitliga uppgifter rörande exporten, och det visar sig deraf, att under de senaste sex åren exporten af sågadt virke i medeltal årligen uppgått till 54,356,000 kub.-fot. Detta virke exporteras från kuststäderna Söderhamn, Hudiksvall, Sundsvall, Hernösand och hamnarne deremellan och vid Ångermanelfven. All denna skogsafverkning kommer ner till hamnarne på flottlederna, af hvilka flera sträcka sig ganska nära norska fjellen. Denna transport kan icke utan undantagsvis komma att försiggå på jernväg och allraminst på en kustbana, då det icke finnes någon hela året öppen Östersjöhamn, dit det kunde löna sig föra det afverkade virket.

Beräknar man värdet af denna skogsafverkning och dervid uppskattar hvarje kubikfot bjelkar och plankor till endast 50 öre, uppgår detta till öfver 27,000,000 kronor årligen. Men tager man deremot i betraktande huru skogsafverkningen tillgår, att dervid endast hälften eller två tredjedelar af den växande skogen tillvaratages; enär endast bjelkar och sågblock utföras från skogarne, så inses hvilken ofantligt stor nationalekonomisk förlust årligen uppstår för landet, då det som kvarlemnas i skogarne af toppar, grenar och vindfällen icke kommer till något gagn, utan hindrar skogens återväxt.

Då nu så stora kapital årligen omsättas, är det ej underligt om det utmed kusten, hvarifrån afverkningen apteras, försågas och utskleppas, finnes rörelse och lif samt att mycket folk der satt sig ned, som äro beroende af skogsafverkningen.

Gå vi nu till en granskning af de olika alternativen, så har ju Riksdagen sjelf begärt, att en så kallad tvärbana skulle dragas mellan Torpshammar och riksgränsen, hvilken, i förening med Sundsvall—Torpshammar-banan och en norsk bana, skall utgöra en oafbruten förbindelse mellan Nordsjön och Östersjön. Hade man ej den långa vintern, vore ju kuststräckan i Norrland ganska lyckligt lottad, men den långa vintern gör nödvändigt att söka bereda någon lättnad i förbindelsen med det öppna hafvet. Helt nära riksgränsen, endast $9\frac{1}{2}$ mil derifrån, ligger Trondhem, som njuter förmån, att dess hamn är öppen hela året om, och Norrland skulle således genom tvärbanan komma i förbindelse med en ständigt isfri hamn. Riksdagen har vidare beslutit, att från Storvik skall dragas en bana, hvars riktning är bestämd till Hybo, men som Riksdagen sagt får ansluta sig till tvärbanan hvar som helst mellan Sundsvall och riksgränsen. Det är således mellan Hybo och Krokomban som den omtvistade delen af linien ligger, som varit föremål för undersökningarne, hvilka slutade förra hösten, och hvaraf resultatet först blifvit bekant nu på våren. Då man nu ej har mer än omkring 52 mil jernväg att disponera, är det naturligtvis icke möjligt att kunna kombinera alla de önskingar, som framstälts. Sedan linien Hybo—Johannisfors öfvergifvits, återstå egentligen två alternativ: det af Kongl. Maj:t förordade, som går från Hybo öfver Välje till Ånge, derifrån i nordvestlig riktning öfver Gällösundet och Östersund till Näskott tillsammans med en bana mellan Torpshammar och Ånge, hvartill Kongl. Maj:t ytterligare lagt en bana mellan Gällösundet och Håsjö; enligt det förslag, Kongl. Maj:t satt i andra rummet, skulle den uppåtgående stambanan dragas från Hybo öfver Välje till Torpshammar, samt tvärbanan från Torpshammar till Håsjö med direkt beröring af Östersund. Utskottets majoritet har deremot förordat den senare linien, men med en bibana till Östersund. Onekligen är linien Torpshammar—Ånge—Östersund den kortaste tvärbanan; hvad åter anslutningspunkten beträffar, så var den linie som ursprungligen undersöktes den som går från Hybo öfver Välje till Torpshammar, men derå förekommer en så svår öfvergång öfver Ljungans dalgång, att det var nödvändigt att söka en annan linie, med fördelaktigare öfvergång öfver Ljungans dalgång, och denna linie kunde icke finnas östligare än vid Ånge. Afståndet mellan Välje och Ånge är något mindre än mellan Välje och Torpshammar och anläggningskostnaden blir jemväl mindre. Vägen öfver Ånge har derjemte den fördelen, att den förkortar den vägsträcka, den transiterande rörelsen vester ifrån söderut har att genomlöpa, med 7 mil 7,100 fot mot det östra alternativet, Dusanäsviken, Håsjö, Torpshammar, Välje, hvarjemte den svåra öfvergången öfver Ljungan undvikes. Om också öfvergången af Ljungan vid Torpshammar skulle kunna förbättras, hvilket väl är möjligt, så är det dock antagligt, att denna öfvergång skall kunna göras ändå lättare vid Ånge. Kostnaden för den af

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Kongl. Maj:t förordade linien, om äfven dertill lägges linien Gällösund—Håsjö, således en sträcka af 30 mil 22,100 fot, uppgår till 18,235,000 kronor. Den af Stats-Utskottets majoritet förordade sträckningen med bibana till Östersund blir 28 mil 35,700 fot med en kostnad af 17,395,000 kronor. Mellan dessa båda alternativ är således icke större skillnad än ett belopp af 840,000 kronor, som Kongl. Maj:ts förslag, deri inberäknadt linien Gällösund—Håsjö, kostar mera. Bygger man deremot nu icke linien Gällösund—Håsjö, minskas kostnaden derigenom med 3,718,000 kronor, således en ganska betydlig besparing. Jernvägsbyggnadsstyrelsen har noga redogjort för de skäl, på hvilka densamma tillstyrkt Kongl. Maj:t att föreslå den linie, Kongl. Maj:t satt i främsta rummet; mot dessa skäl kan jag ej finna att Stats-Utskottet anfört något af vigt. Väl är det sant, att genom sträckningen Gällösund—Håsjö Norrbotten och Vesterbotten få omkring 3 mil 4,200 fot längre väg om de skola fara söderut och 2 mil 24,300 fot längre om de skola fara åt Norge, äfvensom att vägen från Håsjö till Sundsvall ökas med 7 mil 2,600 fot, men då vägen mellan Håsjö och Sundsvall är 12 mil 23,600 fot efter Håsjölinien, men när en gång banan från Håsjö sträcket upp till Sollefteå blir detta afstånd icke mer än 7 mil 20,300 fot, och då är det väl troligt att trafiken från Håsjö kommer att söka sin hamn på närmaste håll. Jag ber dessutom att få erinra derom, att man, vid anläggningen af jernvägar i det öfriga Sverige, ingalunda fäst afseende vid förbindelsen mellan kuststäderna. Vill man t. ex. fara på jernväg mellan Norrköping och Kalmar eller mellan Helsingborg och Göteborg, får man göra en lång omväg. Den viktigaste förbindelsen för kuststäderna är onekligen den, som går inåt landet, och icke den som går utmed kusterna. Granska vi Europas karta, skola vi jemväl finna, att det endast är på få ställen och först i senare tid, som man byggt banor mellan kuststäderna, och att sådana banor saknas äfven på ställen, der man har ganska svåra kuststräckor för navigationen. Stats-Utskottet tyckes ej heller hafva fäst uppmärksamheten på, att vägen emellan Sundsvall och Trondhjem med indirekt beröring af Östersund blir 2 mil 12,700 fot längre än efter Kongl. Maj:ts första alternativ, och att vägen mellan Sundsvall och Östersund blir öfver Håsjö 3 mil 8,700 fot längre än öfver Ånge. Förbindelsen mellan Östersund och Sundsvall måtte väl vara viktigare än förbindelsen mellan Håsjö och Sundsvall, men förlängningen af den senare förbindelsen är emellertid den viktigaste anmärkning beträffande längden, som Stats-Utskottet framkommit med. Den andra anmärkningen gäller lutningsförhållandena; dessa äro ungefärligen desamma efter Kongl. Maj:ts första alternativ som efter Utskottets förslag: de största stigningarne, de af 1: 60 äro enligt Kongl. Maj:ts förslag 5 mil 14,020 fot, men efter Utskottets förslag 6 mil 5,200 fot; stigningarne af 1: 61—79 äro deremot enligt Kongl. Maj:ts förslag 2 mil 21,900 fot, under det de enligt Utskottets förslag äro endast 1 mil 35,100 fot; stigningarne af 1: 80—99 enligt Kongl. Maj:ts förslag 1 mil 28,090 fot, och enligt Utskottets 1 mil 15,800 fot. Annorlunda blir likväl förhållandet, om man frånräknar linierna Ånge—Torpshammar och Gällösund—Håsjö; då ställer sig

förhållandet med stigningarne mycket fördelaktigare för Kongl. Maj:ts förslag, ty hela den rörelse, som kommer vesterifrån och går söderut, är icke generad af de svåra stigningarne vid Torpshammar eller mellan Ånge och Torpshammar eller mellan Gällösund och Håsjö.

En stor del af rörelsen, möjligen den största, skulle sålunda kunna undvika de betydliga stigningar, som den deremot skulle ut-sättas för enligt Utskottets förslag. Utskottet har hänvisat hela trak-ten af Jemtland kring Storsjön till Norge, men det är en åsigt, som jag för min del icke kan instämma i. Jag tror, att det vore hvarken för landet eller den blifvande stambanan fördelaktigt, om all denna rörelse skulle dragas dit, men vill man hafva den i Sverige, får man icke onödigtvis förlänga vägen för den. Det af Kongl. Maj:ts förordade förslaget har derjemte den fördelen, att banan efter att hafva första gången berört Storsjön vid Brunflo, en mil söder om Östersund, sedan derjemte berör nämnda sjö vid Östersund. Stats-Utskottet har an-sett en direkt beröring af Östersund endast vara af underordnad vikt, jag har deremot varit af en annan åsigt. Östersund är en stad, som gått mycket framåt, den hade år 1873 en folkmängd af 1,884 per-soner; det är visserligen icke mycket, men staden är dock residens-stad och dertill enda staden i länet. Folkmängden är i en mycket stark tillväxt, den växte under åren 1840—1873 med 9,41 procent hvarje år, under det Hernösand samtidigt endast ökades med 2,97 procent, Sundsvall med 7,59 procent, Hudiksvall med 2,48 procent och Söderhamn med 8,04 procent. Kommer jernvägen en gång dit, upp-står der helt säkert ganska snart en stor stad.

En annan synpunkt är det inflytande som de olika riktningarne kunna hafva på Norrbotten och Vesterbotten; dessa båda län utgöra en ofantlig areal men hafva en liten befolkning, endast 176,434 per-soner eller 127 på kvadratmilen. Väl är det sant, att man icke bör räkna på det sättet, emedan en stor del utgöres af fjelltrakter, men i alla händelser är befolkningen mycket gles. Hela den olägenhet som af det vestra alternativets antagande skulle drabba Vesterbotten och Norrbotten, när vi en gång komma med jernvägen upp till Sollefteå, och så långt måste vi ovilkorligen gå, blir en omväg för trafiken på Norge af 2 mil 24,300 fot och för trafiken söderut af 3 mil 4,200 fot. Detta kan väl icke anses vara af någon betydighet på en linie af sådan utsträckning, och jag styrkes i detta mitt antagande deraf, att man ju en gång hade förenat sig med dem som ifrå för Johannis-fors-linien, som dock förorsakade en något längre omväg, men som man likväl ansåg kunna gå för sig. Det är för öfrigt ej nog med att taga Vesterbotten och Norrbotten i betraktande, man måste komma ihåg, att det finnes andra län som äfven vilja komma till Trondhjem; söder om Hybo finnes i Helsingland och Gestrikland en folkmängd, som tillsammans med den inom Medelpad och Jemtland kan uppskat-tas till omkring 209,000 personer, hvilka hafva största fördel af det vestra alternativet, samt vidare sjelfva hufvudstaden. för hvilken det äfven är fördel att hafva en alltid öppen hamn på kortaste afstånd. Afståndet mellan Stockholm och Trondhjem blir efter linien öfver Hybo och Ånge endast 78 mil 31,789 fot, men efter linien öfver

Norra stam-
banans
sträckning.
(Forts.)

Torpshammar och Håsjö 86 mil 2,889 fot; genom det östra alternativet skulle vägen sålunda förlängas med 7 mil 7,100 fot.

Då det nu icke är möjligt att få *en* bana, som tillfredsställer alla intressen, tror jag det vara riktigast att i Norrland förfara på samma sätt som öfverallt annorstädes förut vid byggandet af stambanor, nemligen gå den kortaste vägen utan några afvikelser för ortintressena.

Det vestra alternativet tränger längre in i landet och kommer derigenom i beröring med större skogstillgångar än det östra, bör således kunna påräkna större trafik med skogseffekter och möjliggöra en ordnad skogshushållning.

Om skogsafverkningen framdeles skulle tillgå på samma sätt som hittills, eller så att endast hälften eller två tredjedelar af den växande skogen tillvaratages, skulle landet, såsom förut är anfördt, komma att lida en betydlig nationalförlust.

Erfarenheten har visat, att vi kunna föra träkol ända från 30 till 40 mil. Anledningen till att den uppåtgående banan gjordés bredspårig var just hänsyn till att man skulle kunna verkställa koltransporter utan omlastning, ty med omlastning skulle de icke bära sig. Stats-Utskottet har antagit att, när tvärbanan enligt vestra alternativet öppnat förbindelse mellan Storsjön och Trondhjem, skulle en betydlig del af skogsprodukterna från Refsundsjön och Storsjön söka sig väg till Norge. Vid Jernvägsbyggnadsstyrelsens betänkande finnes fogad en fullständig utredning af sakkunnig person, visande att den vestra linien skulle komma att upptaga betydliga massor af trävaror, hvilket deremot den östra linien icke skulle kunna göra; flottlederna från Gällösundet äro mycket svåra för transporter, hvilket förhållande deremot ej eger rum med Indalselven. Lika litet som jernvägen kan konkurrera med sjötransporter, lika litet kan den göra det med lätta flottleder. Granska vi nu närmare Håsjö alternativets riktning, så finna vi, att det från Torpshammar ända till Krokombäck i Jemtland följer Gimmåns och Indalselvans flottleder med undantag af den korta sträckan öfver vattendelaren mellan Håsjö och Gesundssjön, således en, såsom Stats-Utskottet sjelf medgifvit, farlig konkurrent. Jag vågar hoppas, att jag nu gifvit tillräckligt talande skäl för mitt tillstyrkande till Kongl. Maj:t att föreslå Riksdagen det vestra alternativet. Vigten af det beslut, Riksdagen nu kommer att fatta, ligger deri, att såsom Riksdagen nu bestämmer tvärbanan så komma bibanorna i Norrland att gestalta sig; beslutar man sig nu för östra alternativet, blifva vi af med tvärbanorna mellan Ånge och Torpshammar samt mellan Gällösund och Håsjö. Om Herrarne behagade se på kartan, lär icke någon kunna bestrida, att landet blir bättre lottadt med ett sådant system, hvori dessa bibanor ingå, helst det icke förorsakar de öfriga delarne af Norrland någon betydligt längre väg söderut.

Stambanornas ändamål torde väl vara, att de skulle gå in i det inre af landet och bereda lättade kommunikationer åt de delar af landet, som nu icke hafva några sådana. Af bibanor hafva vi redan den från Söderhamn, hvilken med lätthet kan förenas med stambanan vid Bollnäs, Hudiksvalls jernväg kan genom anläggningen af 3 $\frac{1}{2}$ mil lång bibana förenas med stambanan vid Hybo; vidare skulle vi få

banan mellan Ånge och Torpshammar samt den mellan Gällösundet och Ångermanelfven, mellan alla dessa banor är afståndet ej större än 6 à 7 mil, och denna del af Norrland skulle sålunda blifva bättre lottadt än det öfriga Sverige och borde väl således vara belåtet.

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

För min del skulle jag varit särdeles tacksam om Stats-Utskottet framdragit så viktiga skäl för sin åsigt att jag kunnat frånträda min förutfattade; sjelf har jag ej något annat intresse än det, att stambanan måtte utföras på ändamålsenligaste sätt. För den, som fått till sitt lifs uppgift att arbeta för statens stambanor, kan det icke vara likgiltigt om de blifva så nyttiga och i ekonomisk hänsyn så vinstgivande för landet, som möjligt eller ej, och för detta viktiga mål måste man sannerligen se bort från allt annat. Då jag ej tror, att en bana efter det östra alternativet blir vinstgivande och då jag fruktar att Norrland i sådant fall länge får vänta på en fortsättning af stambanebyggnaden, äfvensom på de skäl jag förut anfört får jag yrka bifall till det af Kongl. Maj:t i nåder föreslagna första alternativet.

Herr Sundell: Att i en fråga sådan som denna jag här uppträder och att jag gör det näst efter den siste högt ärade talaren, torde kunna mig benäget tillgifvas, då jag på förhand utfäster mig att endast under några minuter taga Kammarens tid, jag vill icke säga Kammarens uppmärksamhet, i anspråk. Ehuru det län, som jag har äran att här representera, särdeles vintertiden, trafikeras från Helsingland, Jemtland och Herjeådalen, torde dock dessa nu begagnade trafikleder föga komma i samband med de omtvistade jernvägsanläggningarna, dessa må blifva hvilka som helst. Det är således icke något lokalt intresse, som nu talar genom min mun. Jag säger detta inledningsvis.

Såsom bekant, beslöt 1873 års Riksdag, att en bredspårig jernväg skulle byggas från Storvik till Hybo och vidare derifrån antingen till Torpshammar eller annan lämplig punkt på sträckningen mellan Sundsvall och riksgränsen, dels ock att det vidare skulle byggas en smalspårig tvärbana med lätt öfverbyggnad, som, utgående från Torpshammar eller annan punkt på berörda sträckning, skulle fortlöpa, vare sig i sydligare eller nordligare läge med direkt eller indirekt beröring af Östersund till Aspåsnäset eller Krokomb samt fortsätta derifrån till riksgränsen, en norsk statsbana från Trondhjem till mötes. Herrarne erinra sig alla, att beslutet ändrades år 1874 på det sättet, att denna tvärbana skulle göras bredspårig. Dessa af Riksdagen fattade beslut hafva för mig egenskapen ungefär af en laga kraftvunnen dom. Beslutet måste sättas i verket, det högtidligt gifna löftet måste af Riksdagen infrias! Om nu Stats-Utskottets förslag skulle antagas och i följd häraf banan byggas öfver Wälje till Torpshammar eller annan lämplig punkt i närheten deraf och vidare till Håsjö samt derifrån till Dunsåsviken och Näskott, då har man frånträdt 1873 års beslut, ty då börjar tvärbanan icke vid Torpshammar eller någon vester derom belägen punkt, utan vid Håsjö. Det är naturligtvis icke

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

något hinder för att beslut fattas att bygga stambanan från Hybo till Wälje och Torpshammar eller från Hybo till Wälje och Ånge, hvilket senare alternativ jag föredrager på grund af hvad genom undersökningar blifvit upplyst och af Jernvägsbyggnadsstyrelsen, på hvilken jag i detta afseende fullt litat, blifvit vitsordadt. Icke heller är det något hinder att besluta en tvärbanas dragande från Torpshammar till Ånge, Gällö, Östersund och Näskott, ty sådant stämmer jemväl med 1873 års beslut. Men om man nu vill afgöra frågan, borde verkligen beslut fattas jemväl derom, att en stambana bygges från Torpshammar till Häsjö, dock utan sammanblandning med en bana Häsjö—Gällö eller Häsjö—Östersund eller Häsjö—Näskott. Dessa hafva vi sett uppdragna på kartan, men dessa sammanbindningsbanor anser jag för min del öfverflödiga. Jag vill dock icke framkomma med ett sådant förslag och jag vill icke derom göra något yrkande, ty jernvägsförslag finnas i tillräcklig mängd förut, utan jag inskränker mig till att yrka bifall till Herrar Bruzewits och Nordenfelts reservationer och vågar således hos Herr Talmannen begära proposition derpå: "att Riksdagen ville på det sätt bifalla Kongl. Maj:ts nådiga proposition, att den af Riksdagen år 1873 beslutade tvärbana, hvilken afser att tillsammans med Sundsvall—Torpshammarbanan och en norsk jernväg mellan Trondhjem och riksgränsen sammanbinda Bottenhafvet och Vesterhafvet, må dragas från Torpshammar till Ånge, Östersund och Näskott; samt att en del af de för statens jernvägsbyggnader beviljade anslag må användas för denna tvärbana."

Herr Troilius: Jag har ansett min pligt såsom Chef för jernvägstrafiken fordra, att jag i den nu föreliggande viktiga frågan lemnar några upplysningar eller uttalar min åsigt om de föreslagna alternativen i afseende på de blifvande trafikförhållandena, och skall jag härvid söka att fatta mig kort. När man står i begrepp att bygga en så utsträckt jernvägsförbindelse, som den hvilken här är i fråga, så lärer väl bland de viktigaste omständigheter, på hvilka man bör hafva ögonen, vara att den jernväg, man anlägger, tillfredställer de viktigaste samfärdselsintressen, så väl för landet i sin helhet som för de af jernvägen närmare berörda lokalerna, hvilka den är ämnad att tillgodose, och att man lägger den så, att man har utsigt, att den skall förränta det kapital, man på densamma nedlagt. Har man gjort sig fullt reda för alla förhållanden i det förra fallet och lagt sin bana derefter, så uppnår man gerna äfven det senare ändamålet. När man betraktar kartan, hvarpå jernvägslinierna nu äro uppdragna och dervid finner, att alla linier i sin hufvudsträckning sammanstämmande peka, dels söderut mot den mellersta delen af landet, dels vesterut till Trondhjem och dels norrut mot Vester- och Norrbotten, så lärer man väl kunna antaga, att dessa ritningar representera några stora allmänna samfärdselsintressen, och det återstår då att pröfva hvilket alternativ i första rummet bäst uppfyller dessa och dernäst äfven tillgodoser de mera lokala. Dessa samfärdselsintressen äro nemligen af två slag; de stora allmänna intressena af de kortaste och lättaste förbindelserna mellan det mellersta Sverige och Nordsjön likasom mellan de nordliga provinserna och samma haf; direkte emellan båda hafven

samt emellan det norra och sydliga Sverige. Dessa intressen kunna då landet eger en så stor bredd, som här är i fråga — en föregående talare nämnde 25 mil — icke gerna blifva tillfredställda med en enda linie. Dessutom finnes det andra slaget eller de lokala intressena, som jag anser ligga deruti, att det inre landet erhåller en billig utförselsväg för sina produkter så väl till Bottenhafvet som till Nordsjön. Detta intresse tillfredställes medelst tvärbanor, och det är gifvet, att ju djupare in i landet de gå, desto större gagn göra de och desto större utsigt har man att fruktbargöra det kapital, som der blifvit nedlagdt. Nu föreligger här enligt det af Kongl. Maj:t föreslagna första alternativet den vestra sträckningen, som går från Hybo öfver Wälje och Ånge till Näskott och norrut från Gällö till Håsjö för att fortsätta till Sollefteå. Af tvärbanorna äro redan två påbörjade, den ena går från Hudiksvall till sjön Dellen och skulle kunna utsträckas till Hybo samt den andra från Sundsvall till Torpshammar, hvilken bana är föreslagen att utsträckas till Ånge. Den tredje tvärlinien skulle då bildas af den linie, som tillika skulle betjena det öfra Norrlands förbindelse, först med Throndhjem och vidare med det sydliga Sverige, intill dess att den tid kommer, då frågan om en ytterligare linie, som förkortar sistnämnda förbindelse, är moget till utförande. Och detta inträffar otvifvelaktigt när det inre landet, till följd af förut erhållna förbättrade kommunikationer, hinner blifva befolkadt och upparbetadt samt jemväl af samma orsak också behofvet af samfärdsel emellan de mot kusten af Bottenhafvet utmynnande dalgångarne måste göra sig mera gällande och föranleda anläggande af en bana närmare samma kust, vare sig genom enskildt bemödande eller genom statens försorg.

Efter min öfvertygelse, är det af Kongl. Maj:t framställda första alternativet det, som har största utsigten att få en större trafik och att kunna trafikeras med den minsta drift- och underhållskostnad samt att således gifva den bästa afkastningen på det kapital, som derå nedlägges. Den större trafik, som jag anser detta alternativ komma att få framför det af Stats-Utskottet förordade, beror på beröringen hufvudsakligen af två punkter, som helt och hållet förbigås af det östra alternativet. Dessa punkter äro Ånge och Gällö. Med Ånge står nemligen Hafverö vattnen och Ljungans öfre dalgång i omedelbar förbindelse och med Gällö, Refsunds-, Lockne- och Bodsjövattnena. Erfarenheten af redan färdiga jernvägar i Norrland visar oss, hvilken afkastning dessa kunna gifva. Om vi börja med Gefle—Dala jernvägen, hvilken, såsom vi veta, har en stor trafik och lemnar en god afkastning, så beror dess goda resultat derpå, att banan slutar inne i landet vid en bassin i Dalelven, som lemnar den stora mängd skogsprodukter, hvilka derstädes likasom öfverallt i Norrland måste utgöra den vara, som mest kommer att forslas på jernvägarne. Enda möjligheten att bereda en lönande trafik åt Norrlands jernvägar är, att lägga dem så att de kunna upptaga skogsprodukter från de stora vattendragen. Samma förhållande gäller äfven för Malma—Sandarne, Söderhamns och Hudiksvalls jernvägar, som alla under flera år gifvit goda ekonomiska resultat.

*Norra stam-
banans
sträckning.
(Forts.)*

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Särskildt afseende förtjenar äfven den i Jemtland belägna Storsjödalen, som omfattar en tredjedel af hela provinsen. Denna dal är, såsom vi veta, begåfvad med en ganska bördig och rik jordmån, som hvilar på en yngre bergformation, och den skulle, om den också icke kan producera spanmål, i tillräcklig mängd för den nuvarande befolkningens behof och ännu mindre för en större folkmängd, dock utan tvifvel kunna i hög grad uppdrifva en annan gren, tillhörande landtmannaringen, nemligen ladugårdsskötseln. Denna dal är nemligen känd för sina rika betesmarker och tillfällen att kunna producera smör, ost och dylikt, men den ligger midt i landet och är bland alla de norrländska provinserna mest i saknad af kommunikationer. Representanterne från Jemtland kunna lemna Herrarne detaljerade upplysningar om de oerhörda transportkostnaderna som betunga ej allenast det öfverflöd, som provinsen kan producera, än ock lifsförnödenheter, af andra slag, som innevånarne behöfva för sitt uppehälle. När befolkningen är beroende af höga lefnadskostnader, kan den icke tillväxa i antal, och derigenom måste hvarje industriel verksamhet synnerligen förlamas. Det är derföre af större vigt för denna provins än för någon annan af de här ifrågavarande, som ligga närmare hafvet, att erhålla så korta och billiga jernvägsförbindelser som möjligt med de orter, som dels kunna fylla bristen i lefnadsförnödenheter, dels konsumera eller vidare till billigt pris afsätta och befordra provinsens egna produkter. Nu är det af Utskottet föreslagna alternativet från Hybo till Storsjön öfver åtta mil längre samt emellan Östersund och Sundsvall vid Bottenhafvet 4,5 mil längre än det andra alternativet, och redan denna omständighet måste tynga på transporten ganska betydligt. Om vi taga den nu gällande trafiktaxan till grund för beräkningen, visar sig, att för gods i vagnslaster af första klassen ökas transportkostnaden från Torpshammar till Östersund med 24 procent; för vagnslaster af andra klassen med 27 och för vagnslaster af tredje klassen med 23 procent och för spanmåslaster, med 16 procent mera än hvad det skulle kosta å det kortare alternativet. Från Torpshammar till Riksgränsen blir skilnaden nog betydligt mindre i anseende till den stora väglängden och utgör endast 6 å 7 procent. Från Stockholm till Östersund är skilnaden 10—15 procent på de särskilda godsklasserna. Vill man beräkna transportkostnaderna till Sollefteå, så blir visserligen det af Utskottet föreslagna alternativ kortare, men det inverkar på transportkostnaden blott med 3 å 4 procent. Denna linie eller den så kallade Håsjölinien har icke någon af de fördelar, som jag nämnt med afseende å den vestra. Den går nemligen genom ett land, der inga stora vattendrag tillföra skogsprodukter från vidsträckta trakter, utan den skulle således blifva inskränkt att samla skog från det lilla trafikområde, hvarifrån det vore möjligt att med dragare framskaffa skogsprodukterna till banan. Denna östligare sträckning undandrager tydligen hela det inre Jemtland på en vidd af minst 60 kvadratmil från allt inflytande af jernvägen och beröfvar således denna äfven all fördel för sin rörelse och rentabilitet af denna, provinsens mest produktiva del, under det att det första alternativet i Kongl. Maj:ts proposition på ett tillfreds-

ställande sätt genom tvärbanorna tillgodoser hela den emellan Bottenhafvet och Refsundsvattnen belägna delen af landet. Läger man härtill, att de tekniska förhållandena äro så betydligt fördelaktigare på den vestra mot hvad de äro på den östra linien; så att, om man nu utesluter linien från Hybo till Wälje, som är gemensam och blott tager till jemförelse de särskilda linierna från Wälje till Näskott, så har den af Kongl. Maj:t föreslagna en längd af 3,8 mil, i stigning af 1 : 60, men deremot den af Utskottet föreslagna en längd af 5,8 mil, således två mil eller 52 procent mera dylik ofördelaktig stigning än den förra. Dertill kommer, att stigningarna på östra linien äro sammanhängande ända till en längd af 22,400 fot, och följa tätt efter hvarandra med 14,600—12,900 och 11,100 fot, då deremot på den andra linien största längden af oafbruten stigning icke uppgår till mer än 11,000 fot. Ju flera och ju längre dessa svåra stigningar äro, ju svårare är det naturligtvis att gå upp med ett bantåg och lika svårt att passera utför. Nu kommer härtill, att, enligt statsmakternas redan fattade beslut, banan skall byggas med lätt öfverbyggnad, hvilket gör, att man endast kan använda svaga lokomotiv. Jag tviflar på, att man på den östra linien kan draga fram större bantåg, med mindre man använder särskilda hjälpmaskiner, på flera punkter. Detta gör, att trafikkostnaden måste på den af Utskottet föreslagna linien blifva högst betydligt fördyrad. Vidare vill jag fästa uppmärksamheten på en omständighet i Utskottets förslag, nemligen att Utskottet har föreslagit, att hufvudlinien skulle dragas förbi Östersund, och denna plats medelst en bibana från Lith förbindas med hufvudbanan. Det är dock för hvar och en, som handhaft trafiken, bekant, huru betungande det är att hafva en sådan der liten kort sidotrafik, emedan man der måste hålla en särskild materiel och personal, hvilken man icke kan draga full nytta af, men som man ändock måste betala. Derjemte är Östersund den enda punkt, der man kan anlägga en reparationsverkstad för de nordliga jernvägslinierna, nemligen när man afser att kunna få bostäder åt sin arbetspersonal, utan att sjelf behöfva bygga sådana. Ligger en sådan verkstad vid en bibana, så försvårar det åtkomsten deraf högst betydligt, och man har större utsigt att under vintertiden kunna blifva utestängd derifrån, än om verkstaden lägges vid en hufvudbana. Min fulla öfvertygelse, på grund af den erfarenhet jag har, är, att det vestra alternativet Hybo—Wälje—Ånge—Gällö—Östersund har så stort företräde framför hvarje annat, som hittills blifvit framlagdt och synnerligen framför det af Utskottet föreslagna, att jag icke tvekar att på det varmaste anbefalla detsamma, sådant det blifvit af Kongl. Maj:t föreslaget, till Kammarens behjertande, och anhåller derföre om proposition på bifall till den af Herrar Grefve af Ugglas, af Klint med flera afgifna reservation.

Herr Gahn: Jag har begärt ordet mindre derför att jag tror mig hafva något nytt att anföra i afseende på den nu föreliggande frågan i dess helhet, är emedan jag önskat att få lemna några upplysningar med hänseende till en viss synpunkt af densamma, som jag icke funnit nog framhållen. Jag menar den betydelse ifrågavarande

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

jernvägar kunna ega för det södra Sverige och särskildt för mellersta landets bergslagsorter, genom transport dit af de mindre värdefulla skogsprodukter, hvilka nu ruttna bort i de norrländska skogarne; och jag har ansett mig böra göra detta, emedan jag under enskilda samtal hört möjligheten af sådan transport icke blott betviflad, utan rent af bestridd. Jag tror mig ega någon erfarenhet om dylika transporter, och då det torde vara nyttigt att någorlunda tidigt i diskussionen få de dermed sammanhängande förhållandena utredda, har jag tagit mig friheten att för en stund anhålla om Kammarens uppmärksamhet. För att emellertid taga tiden så litet som möjligt i anspråk och då åtskilliga siffror och beräkningar behöfva uppgifvas, hvilka säkrare tagas från papperet än från minuet, har jag skriftligen uppsatt några hithörande data, hvilka jag nu tager mig friheten uppläsa.

Att de bansträckor, hvarom nu är fråga, icke komma att blifva några för sig fristående utgreningar af vårt jernvägsnät, utan att de utgöra början af stommen till ett sådant nät öfver den norra delen af vårt land, torde vara uppenbart. Om nu dessa öfriga maskor af nätet komma att byggas af staten eller af enskilde, inverkar intet på frågan. Vid bestämmandet af dessa statsbanors läge bör denna tanke fasthållas, hvarför man icke bör låta sitt omdöme förvillas af några relativt små ortintressen eller de nu för handen varande förhållandena i afseende på landets odling, befolkningsnummer och förvärfskällor, utan se saken i stort och sådan den i en framtid kan komma att gestalta sig, äfvensom hvad betydelse dessa jernvägar i Norrland kan hafva för det öfriga landet, hvars befolkning dock till största delen får betala dessa statsbanor, intill dess de bära sig sjelfva. I Norrland lärer väl aldrig spanmålsodling komma att blifva af någon synnerlig betydelse, ehuru utan tvifvel trakter finnas, der sådan lönar sig rätt väl; men den jordvidd, som dertill kan blifva använd, är dock en försvinnande bråkdel af landets ytvidd. Gräsväxten lärer deremot i allmänhet vara god och på många orter synnerligt riklig. Boskapskötsel är därför naturlig och bör kunna betydligt utvidgas, om den kan spridas till de trakter som nu, i saknad af kommunikationer, äro ytterst sparsamt befolkade; lätt och billig tillförsel af lefnadsförnödigheter och tillfälle till snabb afsättning af egna produkter är äfven behöflig för boskapsskötaren.

Den ojemförligt största och viktigaste inkomstkälla för Norrland kommer dock alltid att blifva dess skogar. Jag menar dermed icke endast dess timmer, bjelkar, och sparrar, hvilket hittills varit det enda som, i stort sedt, kunnat tillgodogöras, utan jag afer hela den skogsmassa, som i förhållande till återväxten, kan årligen derifrån afhemtas. Således äfven de toppar af timmerträden, som nu måste kvarlemnas i skogarne till förruttnelse, äfvensom den massa af skog, som till följd af markens beskaffenhet, inträffade skador, krokig växt m. m. aldrig lemnar dugligt sågtimmer. Hvarje skogsegare känner ganska väl att denna vedmassa i allmänhet är vida större än den vedmassa, som kan uttagas i form af timmer, och att skogens afkastning måste blifva ganska ringa, emot hvad den borde vara, om denna vedmassa icke kan tillgodogöras.

Från Norrlands stora skogsvidder måste således allt framgent, förutom timmer, kunna afhentas stora massor ved, utöfver ortens behof och detta är en stor lycka för den öfriga delen af vårt land, hvarest skogstillgången i mån af odlingens utvidgning måste förminskas och blifva allt mera otillräcklig. Af synnerlig betydelse äro äfven Norrlands skogar för all sådan industri, hvartill fordras vegetabiliskt bränsle, och i främsta rummet af dessa står Sveriges jernhandtering. Vi ega, som bekant, synnerligast i mellersta delen af landet ofantliga jernmalmtillgångar, hvilka nu endast i relativt ringa kvantiteter kunna tillgodogöras af brist på kol för dess nedsmältning. Hvad är naturligare än att på möjligast billiga sätt föra Norrlands skogsalster tillsammans med dessa malmtillgångar. Detta kan ske genom att utsträcka vårt jernvägsnät till Norrland, och dess utgrening derstädes på sådant sätt, att det kan uppsamla hela den vedmassa som nu årligen blifver till öfverskott utöfver timmerafverkningen och ortens konsumtion. Mången torde föreställa sig att det icke kan bära sig att på jernväg transportera kol så långa sträckor, som här skulle ifrågakomma, och jag har sjelf hört denna invändning så många gånger upprepas, att det må tillåtas mig med några beräkningar söka utreda denna fråga. Jag tager dervid till utgångspunkt Norbergs stora malmfält i norra delen af Westmanland, hvarest stora massor af kol kunna konsumeras, och följer derifrån jernvägssträckningen efter det vestra alternativet. Afstånden och jernvägsfrakten för en läst kol om 12 tunnor blifva enligt nu gällande frakttaxa för statens jernvägar följande:

Mellan Norberg och Hybo	21,6 mil . . .	frakt kronor 2: 42.
" " Wälje	25 " . . .	" " 2: 88.
" " Ånge	31,4 " . . .	" " 3: 33.
" " Gällösund	36,1 " . . .	" " 3: 69.

En läst kol har i Norberg, under de föregående tvenne åren betalats med 18 kronor, men kan vid medelmåttiga jernpriser antagas ega ett värde af 10 kronor. Under en lång jernvägsfrakt förloras visserligen något kol genom afstybbning, ehuru denna minskning är mera skenbar än verklig. Kolen sammanskakas visserligen, så att de minskas i volym, likasom då man skakar ett mått spanmål, men den verkliga förminskningen, till följd af afnötning och söndersmulning, är obetydlig och genom en lång erfarenhet, under transport af ganska betydliga kvantiteter på 30 å 40 mils väglängd, har jag funnit den variera mellan 1 och 2 $\frac{1}{2}$ procent, beroende af kolens olika beskaffenhet. Jag vill emellertid antaga den högsta siffran 2 $\frac{1}{2}$ procent, i hvilket fall värdet af en last kol, fraktade på jernväg, bör nedsättas från 10 till 9: 75 kronor i Norberg. Afdrages derifrån förutnämnde fraktkostnad, kan en läst kol på lastvagn vid jernvägsstationer i trakten af Hybo betalas med kronor 7: 33.

i d:o " Wälje	" " "	" " "	" " "	6: 87.
i d:o " Ånge	" " "	" " "	" " "	6: 42.
i d:o " Gällösund	" " "	" " "	" " "	6: 06.

Vidare är att tillse huru mycket en läst kol, levererad vid dessa stationer, kan antagas komma att kosta i tillverkning och framkörning.

Norra stam-
banans
sträckning.
(Forts.)

Vid medelmåttiga arbetslöner utgör detta i mellersta landets bergslagsorter:

Kolningskostnad	Kronor 1: 50.
Forsling för 1 mil	„ 1: 25.

Summa Kronor 2: 75.

Antagligen ställa sig dock dessa pris i Norrland något högre, ehuru jag icke tror att man bör låta i detta fall förvilla sig af de onaturligt höga pris, som man derifrån hört uppgifvas på arbeten vid sågverksrörelsen under de senare åren, ty en befolkning som kan få sina lifsförnödenheter sig tillförda hela året om och till billiga pris, medelst jernvägar, äfvensom tillförsäkras jemn arbetsförtjenst, lika hela året om, åtnöjer sig med och kan med lika fördel arbeta mot vida lägre dagspenning, än den lösa befolkning, som vid timmerdrifning och sågverken får arbete endast en del af året, och måste betala sina lefnadsförnödenheter mycket dyrt. Jag antager därför att kolningskostnaderna komma att ställa sig 50 procent högre och således uppgå till 4 kronor 12 öre per läst med 1 mils körning. Om detta afdrages från försäljningspriset, erhåller skogsegaren, i nettobehållning för 1 läst i trakten af Hybo kronor 3: 21.

d:o „ Wälje	„ 2: 75.
d:o „ Ånge	„ 2: 30.
d:o „ Gällösund	„ 1: 94.

Då till 1 läst kol åtgår 85 à 90 kubikfot vedmassa, blifver denna behållning visserligen ganska ringa vid jemförelse med den skog, som kan realiseras i form af timmer och bjelkar, men då till kolningen endast användes sådan skog, som icke på annat sätt kan realiseras, utan eljest skulle ruttnat bort, och genom sitt kvarliggande i skogarne dessutom skada återväxten och omöjliggöra en ordnad skogshushållning, torde dock denna behållning blifva för skogsegaren ganska tillfredsställande och icke komma att föraktas.

Någon torde härvid anmärka, att kolningskostnaderna skola komma att ställa sig högre än jag här beräknat, och jag vill medgifva att så torde blifva förhållandet, synnerligast i början, innan befolkningen hinnet att vänja sig vid ett sådant arbete, men detta kommer under denna tid att till större delen motvägas af en lägre forslingkostnad från skogarne till stationerna, emedan under en lång följd af år, gifvetvis, tillräckligt med skog kan afverkas i jernbanans närhet, och kolen således, i stället för beräknade 1 mil, kunna hämtas på $\frac{1}{4}$ à $\frac{1}{2}$ mils afstånd. Om jag äfven fördubblar mellersta landets arbetspris, så kvarstår i alla fall, till följd af denna omständighet, behållningen i det närmaste lika stor. Skulle åter arbetsprisen i allmänhet stiga ännu mera, ja föranledes detta af högre pris för våra produkter i allmänhet, ja då kunna kolen också vid jernverken betalas i samma proportion högre, såsom varit fallet under de senaste åren.

Det skogsdistrikt, hvarinom kolning, afsedd för framforsling till jernvägen med dragare, kan ske, anser jag vara till en början $1\frac{1}{2}$ mil på hvardera sidan om jernvägen, och således utgöra ett bälte af 3 mils bredd längs densamma.

Afståndet mellan Hybo och Gällösund är 14,4 mil, hvadan detta bälte innehåller 43,2 kvadratmil. All denna mark är likväl icke skogs-bärande, och i saknad af några uppgifter i detta fall vill jag afdraga $\frac{1}{3}$ deraf för impedimenter, odlad mark och svagare skogmark, då så-ledes återstår 28,8 kvadratmil ren skogmark, eller 666,518 tunnland, hvilka må utjemnas till 667,000 tunnland. I mellersta landet antages å ett tunnland medelmåttig skog kunna årligen afverkas 6 tunnor kol, men jag nedsätter detta för ifrågavarande trakt af Norrland till 4 tunnor, motsvarande 30 kubikfot vedmassa. Nämda skogsareal skulle följaktligen kunna årligen lemna 2,668,000 tunnor eller 222,333 läster, hvarmed kunna tillverkas 1,334,000 centner tackjern med beräkning af 2 tunnor kol per centner.

Medräknas de skogstrakter som omgifva de stora sjöar, hvilka beröras af denna jernväg, och på hvilka kol och kolved kunna fram-föras för billig kostnad till jernvägen, torde koltillgången kunna uppgå till 300,000 läster, hvarmed frambringas 1,800,000 centner förökad årlig jernstillverkning.

Hvilken betydlig nationalvinst detta skulle medföra, vare sig att jernet i dess råaste form exporteras, eller vidare förädlas inom landet, behöfver ej åskådliggöras.

Det är emellertid icke till endast Norbergs malmfält, dessa kol med fördel kunna föras, utan äfven till alla jernverk utefter jernvägen i Gestrikland och Dalarne, till Dannemora bergslag, till Grängesbergets stora malmdistrikt, dit afståndet är endast 3 mil längre än till Nor-berg, och sannolikt till ännu aflägsnare orter i Nerike och Norra Wermland. 50 miles väg kostar nemligen endast 4,76 pr läst och vid höga jernpriser tåla kolen ganska väl denna transportkostnad, som endast motsvarar omkring 3 $\frac{1}{2}$ miles forslingskostnad med dragare.

Då jag nu tror mig hafva ådagalagt att kolen ganska väl kunna medelst jernvägar fraktas från dessa trakter af Norrland till mellersta landets bergslager, återstår den frågan, huru skall man i dessa folk-fattiga trakter få kolare till denna quantitet kol. Den härtill erforderliga arbetsstyrkan är likväl icke så stor som man torde föreställa sig. Om en kolare med en häst får hela året om egna sig åt detta arbete, kan han kola och likväl frambära 200 läster. Jag vill dock nedsätta denna siffra till hälften eller till 100 läster, på det han må få god tid öfrig till jordodling, höbergning och andra arbeten.

Till 222,333 läster erfordras i så fall 2,223 kolare med lika antal hästar, och denna befolkning borde ej vara synnerligt svår att an-skaffa på en ytvidd af 43 kvadratmil, genomskuren af jernväg. Om denna befolkning ej redan finnes, skall den utan tvifvel snart ditflytta, då odlingslägenheter och jemn arbetsförtjenst samt lätta kommunika-tionen finnas att erbjuda. Jag tror, att man till detta arbete skall få vida lättare att få folk än till timmerdrifningen i Norrland i all-mänhet, och hyser derföre alls ingen fruktan i detta afseende.

Jag har hittills endast talat om kolning, men äfven andra sätt finnas att tillgodogöra den mindre skogen, som ej passar till timmer. Staten och de enskilda jernvägarne behöfva snart årligen 800,000 stycken slipers för underhållet. Till sådana lämpar sig särdeles väl

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

den småväxta och feta furuskog, s. k. martallar, som växer på berg och mager mark och denna vara också ganska väl jernvägstransport. Efter denna vestra linien finnas stora kronoskogar, hvarifrån staten kan förse sig med slipers och annat byggnadsvirke för sina jernvägar, till vida billigare pris än vid inköp i nedre landet. Efter en detaljerad beräkning för de olika koldistrikten skulle denna kolfrakt inbringa jernvägen 800,000 à 850,000 kronor årligen. Det är ock troligt att en del malm kommer att i återfrakt föras uppåt Norrland för att der nedsmältas, på dertill lämpliga platser.

Till Örebro läns norra bergslager fraktas nu på jernväg årligen ganska betydligt med kol från Småland, Södermanland och Östergötland 30 à 40 mil, med passerandet af 2 à 3 olika bolags vägar, hvilket alltid fördyrar frakten, hvarigenom är faktiskt bevisadt, att träkol, äfven under ogynsammare förhållanden, kunna hemtas på långa vägar till de orter, der god och billig malm finnas att tillgå.

Vi stå nu, som jag förut nämnt, i begrepp att fatta beslut om början af stammen för ett jernvägssystem i Norrland, hvarvid afseende icke allenast bör fästas vid dess gagn för denna landsdel, utan äfven på de fördelar det öfriga landet kan hemta från derpå nedlagda kostnader.

Utgående från samma uppfattning af frågan — har jag kommit till den öfvertygelsen, att detta mål bäst vinnes genom den af Kongl. Majt föreslagna vestra jernvägssträckningen. Man kan visserligen deremot invända, att kol och dylika produkter kan man äfven få efter den östra linien, eller den af Stats-Utskottet föreslagna. Jag erkänner villigt att så är förhållandet, men vill dervid erinra, att dessa skogstillgångar redan nu kunna tillgodogöras utan jernvägar och äro för kustlandets behof behöfliga, hvaremot skogarne utefter den vestra linien komma att förblifva värdelösa, och trakten obefolkad så länge jernväg saknas. De skogseffekter man utefter den östra linien skulle kunna föra till det södra landet, skulle således gifvetvis undandragas ett redan befintligt behof och framkalla en alldeles obehöflig konkurrens med den industri, som finnes och kommer att uppstå i kustlandet.

I afseende på anläggningskostnad, stigningar och deraf beroende trafikförhållanden och dylikt, som vid en jernvägsanläggning bör tagas i öfvervägande har jag, hvad båda alternativen beträffar, icke anledning att betvifla, att icke dessa saker äro fullständigt och nöjaktigt utredda af Jernvägsbyggnadsstyrelsen och trafikstyrelsen. Och jag finner deraf, att det vestra alternativet äfven i dessa afseenden erbjuder betydligt större fördelar än det östra. Vidare vill jag särskildt få fästa uppmärksamheten vid den viktiga omständigheten, att det vestra alternativet sannolikt kommer att framkalla ett större antal sidobanor, som skulle genomskära landet i olika riktningar mot kusten.

Det är väl ganska säkert, att i Norrland liksom i Södra Sverige skola från de stambanor, staten bygger, utgrena sig en större eller mindre mängd, af enskilde personer byggda bibanor; att sådana lättare och fortare åstadkommas i kustlandet, med dess rikare befolkning och

större industri, synes mig uppenbart. Det vestra alternativet är således vida mera än det af Stats-Utskottet föreslagna egnadt att frambringa ett någorlunda rikt förgrenadt jernvägsnät. På dessa skäl har jag redan i Stats-Utskottet förfäktat den åsigten, att det vestra alternativet vore fördelaktigare, och därför måst nedlägga min reservation mot Utskottets utlåtande. Jag vill likväl icke dermed hafva sagt, att jag ovilkorligen håller på det vestra alternativet i dess helhet; ty det definitiva beslutet angående den del af linien, som omfattar sträckningen Gällösund—Håsjö, kan ganska väl för närvarande uppskjutas. Då jag i min reservation yrkat bifall till äfven denna jernvägssträcka, har detta egentligen varit därför, att jag ansett denna fortsättning af jernvägen norrut vara en gifven följd af det vestra alternativet, och att det vore honnertare att nu äfven derom fatta beslut och så att säga gifva något på hand, än att låta de norr om Håsjö belägna orterna fortfarande sväfva i ovisshet om jernvägens fortsättning.

I sak tror jag emellertid intet betyda, om man nu fattar beslut härom eller ej; ty ännu dröjer flera år innan någon byggnad norr om tvärbanan kan påbörjas, och innan dess skall beslutet otvifvelaktigt af sakförhållandena framtvingas.

Då jag således nu anhåller om proposition på det vestra alternativet enligt Kongl. Maj:ts proposition, så tillägger jag på samma gång, att, om Kammaren skulle föredraga att för närvarande icke besluta om linien Gällösund—Håsjö, vill jag för min del icke fasthålla vid förslaget, för så vidt det omfattar denna bandel, utan skall i detta afseende framdeles gerna afstå från mitt yrkande.

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

Herr Montgomery Cederhielm: Sedan jag hade ordet, har min uppmärksamhet blifvit fäst på, att den begäran om förnyad undersökning, som jag då framstälde, möjligen icke kunde falla under föredragningen af den punkt, som nu af Kammaren behandlas; och då jag nu icke kan yrka afslag å Stats-Utskottets förslag, emedan jag anser mig böra rösta för detsamma, för den händelse att uppskof med frågans afgörande icke af Kammaren beviljas, så får jag för närvarande inskränka mig till att anhålla om återreuis å den nu föredragna punkten och skall, om jag är närvarande, då den andra punkten föredrages, då åter upptaga det förslag till förnyad undersökning, som jag nyss framstälde.

Herr Asplund: Jag var icke såsom representant med på den "stora ofredens" tid, då största delen af svenska folkets representanter stodo i skilda läger, väpnade till tänderna mot hvarandra, för att börja och utkämpa de häftiga jernvägsstriderna. Jag lyckönskar mig dertill på samma gång, som jag beklagar mig deröfver. Jag lyckönskar mig till att hafva sluppit de stora stridernas vedermödor, till hvilka beskaffenhet jag kan sluta, då jag nu under denna riksdag haft till-

Norra stam-
banans
sträckning.
(Forts.)

fälle att erfaras obehaget, för att icke säga smärtan, af ett dylikt borgerligt krig i mindre skala, under det jag, såsom anförare för en af de norrländska ströfcörpserna, hvilka nu en tid rekognoscerat terrängen, emellanåt kommit att vexla skarpa skott och någon gång skarpa hugg med mina motståndare. Å andra sidan beklagar jag, att jag icke varit med om dessa stora strider, emedan jag då skulle haft en större erfarenhet om den särskilda taktik, som bör användas i jernvägskriget, en erfarenhet, som nu kommer mina motståndare till godo, då desse äro kämpar, som gränat uti sådana strider. Jag tröstar mig dock dermed, att, då af de här närvarande endast ett ringa fåtal deltagar såsom intresserade och fiendtliga kämpar i striden, medan deremot det ofantligt öfvervägande flertalet utgöres af en oväldig stridsdomar-cörps, hvilken sitter för att bedöma och afgöra stridsfrågan, det icke så mycket skall komma att bero på den taktiska skickligheten, som icke mera på de välgrundade skäl, som kunna framläggas från den ena sidan eller den andra. I denna förhoppning skall jag nu ingå på sjelfva frågan och söka att framlägga de skäl, hvilka jag anser tala för den åsigt, jag i densamma hyser; men först skall jag dock yttra mig om en preliminärfråga, hvilket ju är den rätta rättegångs-ordningen, efter hvad juristerne förmåla.

Här har i dag af en talare framstälts förslag om att uppskjuta afgörandet af den föreliggande frågan, och han har grundat detta sitt förslag om uppskof på åtskilliga anledningar, af hvilka jag ber att få upptaga de väsendtligaste. Han har först velat framhålla, att frågan i förhållande till sin vikt hittills erhållit endast en knapphändig behandling, och att förhållandet torde blifva enahanda vid behandlingen hos Kamrarna nu under Riksdagens sista timme. Jag vill gerna medgifva, att önskligt varit, om frågan kunnat något tidigare inkomma till Kamrarna, medan ett större antal ledamöter, än nu är fallet, varit närvarande för att deltaga i öfverläggningarna. Men, mine Herrar, jag är förvissad om, att just de ledamöter, hvilka för att deltaga i den stora frågans afgörande ända hittills kvarstannat vid riksdagen och icke lemnat sin plats — jag vill icke säga öfvergifvit sin pligt — att just desse ledamöter äfven äro de, hvilka, såsom mest intresserade för frågan, också bäst satt sig in i densamma och sökt att förskaffa sig de upplysningar och den kännedom om hithörande förhållanden, som äro af nöden för frågans säkra bedömande, och att således det viktiga ärendet kan af dem afgöras vida bättre och säkrare än om de nu vore förstärkta med deras antal, hvilka lemnat Riksdagen i förtid. — Hvad vidare angår talarens yttrande, att frågan äfven af Kongl. Maj:t skulle hafva blifvit knapphändigt behandlad, och att de två af honom framställda alternativen skulle utvisa en tveksamhet om det rätta på ett håll, der en sådan tveksamhet minst bort finnas, så har jag vid remissen af den Kongl. propositionen redan uttalat min åsigt om denna beskyllning. Propositionen utvisar alldeles icke någon tveksamhet om hvilken sträckning Kongl. Maj:t anser vara den rätta. Det är tydligt uttaladt, att Kongl. Maj:t förordar det vestra alternativet, ehuru med en liten utsträckning, ett tillägg till det år 1873 beslutade systemet; och det östra alternativet har till-

kommit endast för den händelse, att Riksdagen icke skulle vara sinnad att bifalla detta tillägg, nemligen linien Gällösund — Håsjö, som Kongl. Maj:t ansett nödvändig, för att betrygga det nordligare Norrland fördelen att, jemväl enligt det vestra alternativet, erhålla jernväg så långt norrut, som till Håsjö. — Samme talare, som yrkat uppskof och ytterligare utredning af frågan, har såsom stöd för sin åsigt åberopat sig på de vid betänkandet fogade reservationerna. I en af dessa har visserligen föreslagits en förnyad undersökning angående stambanans lämpligaste sträckning norr om tvärbanan uppåt Ångermanland; men detta rör en fråga, som icke *behöfver* afgöras i sammanhang med den nu egentligen föreliggande; det rör fortsättningen af norra stambanans norr om det system, som år 1873 beslutades, och kan icke åberopas såsom skäl, hvarför en vidare utredning rörande sjelfva detta system skulle vara behöfelig. En annan reservant har äfven yrkat afslag å Kongl. Maj:ts framställning om byggandet af linien Gällösund — Håsjö, men icke därför, att han anser frågan vara outredd, utan emedan han anser, att Riksdagen icke för närvarande bör inlåta sig på frågan om systemets utsträckning. En tredje reservant har visserligen begärt uppskof för utredning af den lämpligaste sträckningen för den uppåtgående stambanan; men tvärbanans sträckning anser han deremot fullt utredd. Samma förhållande är med den sista reservanten, Herr Rundbäck, hvilken också begärt anstånd med bestämmande af den uppåtgående stambanans riktning, men icke med tvärbanans. Man finner således häraf, att ingen tvekan förefinnes hos reservanterne angående tvärbanans sträckning, och för min del skulle jag måhända äfven kunna nöja mig dermed, att allenast tvärbanan nu bestämdes och den öfriga delen af frågan lemnades tills vidare oafgjord. Men att man äfven skulle uppskjuta frågan om tvärbanan, det kan jag deremot för min del alls icke gå in på. Ty det är af stor vigt, att denna bana må kunna påbörjas redan i år, och redan vid remissen af den Kongl. propositionen hafva så talande skäl mot ett uppskof härutinnan blifvit framlagda, att jag nu icke torde behöfva upptaga en dyrbar tid med att upprepa densamma. Jag vill blott erinra derom, att, om tvärbanans sträckning nu icke bestämmes och till följd deraf intet arbete med densamma i år kan påbörjas, skulle deraf förorsakas sådana rubbningar i den beslutade arbetsplanen, som icke blott kunde komma att fördröja arbetets fullbordande inom den utsatta tiden, utan äfven medföra gauska betydliga uppoffringar, så väl för staten, som för de landsdelar, hvilka af denna tvärbana företrädesvis skulle hafva gagn.

Mine Herrar! I hafven nu under en längre tid haft tillfälle att erhålla privatlektioner i det nu föreliggande ämnet, och mången gång hafva de kanske blifvit Eder mera eller mindre påtrugade. Jag kan icke neka, att jag varit bland dem, som erbjudit mig att gifva sådana lektioner; men jag måste bekänna, att de varit temligen klymt besökta. Då jag således icke kunnat erfarra, huruvida de läror, som jag på dessa lektioner sökt utveckla, blifvit något allmännare spridda, hade jag ämnat nu hålla en grundligare offentlig föreläsning i det förevarande ämnet. Men då jag af vissa grannlagenhetsskäl låtit åtskillige

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

talare före mig yttra sig, hvilka kunde *synas* vara i denna sak mera opartiske än jag, om de också icke i sjelfva verket *äro* det, — ty jag vågar påstå, att jag är så opartisk, som det är möjligt — så har redan under den föregående diskussionen en så grundlig undersökning af frågan redan egt rum, att jag i många punkter blifvit väsentligen förekommen: och jag skall därför icke trötta Kammaren med att blifva så utförlig, som det från början var min afsigt, utan söka, så godt jag kan, koncentrera mitt anförande i några allmänna synpunkter, som synas mig så viktiga, att, om de ock blifvit berörda af föregående talare, det icke kan skada, att jag derpå å nyo fäster uppmärksamheten; och det må därför tillåtas mig, att i en kort framställning göra några erinringar om detta bansystem i allmänhet.

Om man betraktar Norrland, så finner man, att dess stora dalsträckningar gå ifrån fjellryggen i sned riktning nedåt kusten. Fler-talet af de större dalgångarne, der de stora, till en del segelbara vattnen gå, hafva först emottagit en större befolkning. Denna befolkning, som bor på längre eller kortare afstånd från kusten, har ett stort behof af att med densamma komma i förbindelse. I min tanke vore Norrland därför mest och företrädesvis betjendt af flera tvärbanor, vare sig att de gå tvärt igenom hela landet, från haf till haf, eller på vissa trakter endast från de inre befolkade trakterna ned till östra kusten. Min tro är också, att i framtiden så beskaffade tvärbanor skola på flera ställen uppstå i Norrland, och den så kallade stambanan kommer därför icke att der få samma ändamål och syfte, som den måhända har i de södra delarne af riket, utan den kommer i främsta rummet att tjena till att på lämpligaste sätt förbinda tvärbanorna med hvarandra. När dertill kommer, att i följd af landets fysiska beskaffenhet en uppgående bana tvingas att sträckvis taga en vestlig riktning, så vida man vill träffa lämpliga lokalförhållanden, är det alldeles icke underligt, och behöfver icke framkalla några protester, att den ifrågavarande, så kallade stambanan, som mellan Storvik och Söderhamn obestriddigen går för nära kusten, sedan den derefter inkommit i Ljusnans dalgång, får följa denna och sedermera Hennans vattendal samt sålunda, efter det alternativ, som jag för min del anser lämpligast, fått en stark dragning inåt landet. Detta är så mycket mindre underligt, som stambanan i dessa trakter har det dubbla syfte att förena det nordliga landet med det sydliga och dessa begge med det vestliga med tillhjälp af tvärbanan.

Den nu pågående striden har i sjelfva verket utveckladt sig ur en strid emellan inlandet och kustlandet. Såsom Herrarne erinra sig, yrkades ursprungligen från kustintressets sida, att stambanan skulle från Hybo drages efter kusten upp mot Ångermanelven samt att först der tvärbanan borde afvika vestligt genom Jemtland till Trondhjem. Denna plan kunde Jemtland naturligen icke gå in på, och då vid 1873 års riksdag denna så kallade B-linie visade sig icke hafva några sympatier för sig, nödgades föräktarne af densamma att öfvergifva sin plan och förena sig om den linie, som låg närmast af de öfriga omtvistade linierna, nämligen Johannesfors—Håsjölinien, som sålunda representerade kustlandets intresse. Under tiden hade en sträckning för stam-

banan längre in i landet blifvit funnen, som med bättre lutningsförhållanden, än den ursprungliga Hybo- Välje- Torpshammars-linien, också hade andra företräden ur inlandets synpunkt, nämligen Hybo-Välje- Ånge-linien. Utskottet har nu, med förkastande af Johannesforslinien, sökt att ytterligare sammanjemka de stridiga intressena i det af Utskottet föreslagna alternativ, hvilket just i följd af en sådan jemkning, synes mig vara det sämsta af allt, när det ej tillfredställer någon, framför allt icke Jemtland, som ser sin tvärbana förryckt. Numera gäller således tvisten: skall man med det vestra alternativet tillgodose inlandets intressen, eller med det af Utskottet föreslagna — det östra — icke tillfredsställa någon och för framtiden hindra uppkomsten af en verklig kustbana?

Man har åt denna tvist velat gifva skenet af en tvist mellan Jemtland och det öfriga, eller det "egentliga Norrland", men jag ber att få förklara, att detta grundar sig på en fullkomligt skef uppfattning af förhållandet. Jemtland har icke påyrkat detta vestliga alternativ endast för sin fördel, utan när derjemte så viktiga och talande statskäl förefinnas för detsammans antagande, att yrkandet derpå alldeles icke kan anses framkalladt af ett ensidigt jemtländskt intresse, som vill draga banan från kusten till förfång för det öfriga Norrland. Kastar man en blick på dessa båda system, det vestra och det östra, så finner man, att det vestra otvifvelaktigt mera tillgodoser det inre landet, att det har från kusten inåt gående tvärbanor af mycket längre sträckning än det andra, således omfattar ett vida större trafikområde och följaktligen, kommer att gagna landet i vidsträcktare mån, än det östra, som icke har så djupt gående tvärbanor; ty tvärbanor äro, såsom jag antydt, de viktigaste för inlandets utveckling. Låtom oss då tillse, huruvida det östra alternativet i sjelfva verket mera gagnar *kusten*, än det vestra. Betraktar jag då dessa system i deras helhet, — det vestra alternativet således med icke blott linien Gällö — Håsjö, utan utsträckt ända till Ångermanelfven, dit det otvifvelaktigt kommer att snart utsträckas — så är det gifvet, att det kustområde, som ligger mellan det östra alternativets bandelar, Torpshammar—Håsjö, Håsjö—Sollefteå och Torpshammar—Sundsvall, icke kommer att rikta sin trafik till bandelen Håsjö—Torpshammar, eller åtminstone icke mera, än till motsvarande del, Gällö—Ånge, å det vestra alternativet; utan trafiken från dessa trakter kommer att gå antingen upp till linien Håsjö—Sollefteå eller ner till linien Torpshammar—Sundsvall. Endast en obetydlig folkmängd skulle hafva väsentligt större nytta af bandelen Håsjö—Torpshammar än af den motsvarande delen af det vestra alternativet.

Samma förhållande kommer att ega rum med den kuststräcka, som ligger nedanför Sundsvall—Torpshammar-banan, eller mellan denna och en tvärbana från Hybo till Hudiksvall; ty att en sådan skall komma till stånd, derom tviflar jag icke; och när den kommer till stånd, blir förhållandet enahanda, som jag nyss beskrifvit, eller att detta kustområde icke i allmänhet kommer att rikta sina vägar direkt till stambanan, vare sig till dess östra eller vestra alternativ, utan att till endera af nyssnämnda tvärbanor, uppåt eller nedåt, allt efter som

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

det ligger närmare den ena eller andra. Men deremot har det vestra alternativet äfven i sin uppgående sträckning och, just derigenom att det med sina tvärbanor skär så djupt in i landet, ett ofantligt stort inflytande på innanför liggande trakterna, såsom beredande dem lättare förbindelser med kusten. Det ligger kommuner i södra Jemtland och Herjådalen dels nästan rätt vester om Sundsvall, dels något sydligare som nu icke hafva väg till Sundsvall, utan på en lång omväg måste söka sig ned till Hudiksvall. En kommun har till exempel 15 mil. en 19 mil, och en 25 mil till närmaste kuststad. Autaga vi det inre alternativet, skall icke lång tid förgå, innan dessa kommuner bygga sig vägar till den nya banan, af hvilken de då skola få så stor fördel att man knappt kan föreställa sig densamma. Man känner nemligen i allmänhet icke eller tager ej i betraktande den ansenliga skillnaden mellan dessa orters oerhördt uppdrifna forlöner och fraktkostnaden å jernväg. Efter mycket låg medelberäkning, kunna de förra anses var 10 gånger så höga, som den senare. Om man efter detta förhållande reducerade jernvägsmil till landsvägsmil, skulle man, vid uppmätning å kartan, lätt finna, att, ibland de antydda kommunerna, den, som nu har 19 mil, icke skulle få mera än 6,6 mil och således närma sig kusten med ungefär 13 mil, och att en annan, som nu har 25 mil, skulle närma sig kusten med 16 mil, samt flera andra få en väg af 9 eller 7 mil. Dessa kommuner, hvilka för det närvarande icke äga någon synnerligen talrik befolkning, skulle genom att så väsendligt närmas till kusten, växa otroligt. De hafva dock nu en befolkning af omkring 9,000 personer. Hvad beträffar inflytandet på Jemtland i allmänhet af det ena eller andra alternativet, så beror det väsendtligen på tvärbanan. Såsom Herrarne se, är det två alternativ äfven för tvärbanor, ett nordligare, Håsjö-linien och ett sydligare Refsunds-linien och det är förut påpekadt, huru mycket kortare det ena är än det andra. Också har blifvit upplyst, att genom det vestra alternativet afståndet mellan Sollefteå eller nordligare trakter och Stockholm föga skulle förlängas, liksom en föregående talare visat, huru föga denna förlängning betyder för de orter, hvilkas trafik deraf komme att drabbas, helst de till större delen ligga nära kusten, och halfva året hafva fördelen af lätt och billig sjökommunikation och derföre mera undantagsvis torde komma att begagna sig af stambanans kostsammare trafikmedel. Deremot är förhållandet annorlunda med Jemtland. Det har behof af snart sagdt daglig förbindelse med den aflägsna kusten, och det icke blott vesterut till Trondhjem, utan äfven österut, ty Jemtland, som företrädesvis bör slå sig på ladugårdsskötsel, måste derför importera säd, och denna import kommer väsendtligen att ske från den östra kusten, emedan man der kan få den billigare än från Trondhjem. Följaktligen finnes det ett större behof för Jemtland att få en genförbindelse med kusten, än för de nordligare delarne att få en något genare förbindelse med Stockholm, än vestra alternativet bereder, och jag ber, att få tillägga, att 2 eller 3 miles förlängning föga eller intet betyder på en så lång bansträcka, då fraktkostnaden per centnärmil minskas i visst förhållande till afståndet, hvaremot tvärbanans ifrågasatta förlängning, enligt östra alternativet, med minst lika många mil på den

förelsevis betydligt kortare sträckan meller Storsjön och kusten, har långt menligare inflytande.

För att visa, huru föga Jemland vore värdt ett tillmötesgående vid jernbanesträckningarnes bestämmande, har Utskottet, stödjande sig på en värd motionärs skickligt grupperade sifferuppgifter, framhållit, huru obetydligt Jemtland, i jämförelse med det öfriga Norrland, är i fråga om fastighetstaxering och bevillning samt folkmängd. Ett sådant sätt att se saken kunde *måhända* ursäktas den värde motionären, som sjelf är part i saken, men *ingalunda* Utskottet, som haft till uppgift att, såsom opartisk domare, utreda frågan. Det rätta torde väl vara att taga i betraktande de fördelar, som genom Jemtlands närmare förbindelse med kusten och det sydliga landet skulle komma staten till godo. Staten kan betraktas såsom en stor egendomsägare, hvilken ser att han har en värdefull ega, aflägsse belägen från de kommunikationsleder vid hvilka de öfriga ligga. Han finner, att denna ega har resurser, som endast genom lättad kommunikation kunna tillgodogöras, liksom förhållandet är med Jemtland, hvilket har stora resurser och med lättad samfärdsel kan föda en mångdubbel befolkning. Hvad gör han då? Sätter han sig ned och resonerar, såsom Utskottet, att detta är en obetydlig ega, som blott gifver så eller så många tunnor säd? Anser han sig på grund deraf böra först förbättra de öfrigas redan temligen goda trafikförhållanden? Nej, han tänker helt annorlunda; han underlättar först transportmedlen, för att tillgodogöra sig denna egas stora resurser. Om man betraktar saken från den synpunkten, behöfver man icke säga, att Jemtland skulle få fördelar på de öfriga norrländska orternas bekostnad, utan det är staten, som afgör hvilket som ur dess synpunkt är riktigare, vare sig att låta det öfriga Norrland göra en föga känbar omväg af tre mil söder ut och två mil vester ut, eller att låta detta inland, som behöfver daglig kommunikation med kusten, göra en vida mer känbar omväg, icke af två eller tre mil, utan för vissa delar deraf ända till sex mil.

Denna liniesträd har också en långt större betydelse, än den af en strid mellan Jemtland och det öfriga Norrland; den har nemligen, såsom en talare nyss utvecklade, en stor betydelse för bergsnärningen i vårt land. Och i hvilken mån bergslagerna skulle vara bättre tillfredsställda genom detta inre alternativ, som berör större skogssträckor, än genom det yttre, hafva redan föregående talare visat. Jag vill blott ytterligare betona, att detta inre alternativ berör stora sjösystem, kring hvilka en kolproduktion lätt skulle kunna uppstå, något som icke blefve förhållandet genom det östra alternativet. Vi finna således ännu ett stort statsintresse, som tillgodoses, på samma gång man befordrar det inre landets förbindelse med kusten.

Men en annan synpunkt, som också icke bör släppas ur sigte, är trafikinkomsternas synpunkt. Det lärer väl vara af vigt för staten, då den beslutar sig att bygga ett så långsträckt jernvägssystem, att tillse, hvilken af de alternativa sträckningarne har största utsigt att bära sig. Om då olägenheterna för orternas befolkning af det vestra

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Norra stau-
banans
sträckning.
(Forts.)

alternativet äro så obetydliga mot fördelarne i detta hänseende, tror jag, att rentabiliteten bör vara en ganska afgörande faktor. Det alternativ, som bättre bär sig, bör i sådant fall också tillmätas afgjordt företräde, och detta så mycket mer, som det skall uppmuntra staten till att fortsätta sina jernvägsbyggnader norr ut, då det andra tvärtom torde komma att afskräcka derifrån; och detta är en synpunkt, som mina motståndare bland Norrlands representanter verkligen borde taga något mer i betraktande. Jag förstår, att de hålla på det östra alternativet, för att komma högre upp mot norden och sedermera i sin tanke lättare lyckas att få fortsättning; men fara är, om det östra alternativet tages, och det visar sämre utsigt till rentabilitet, att fortsättningen låter vänta på sig vida längre, än om man antagit det mera inbringande alternativet; och att den vestra sträckningen kommer att blifva mera inbringande, är så uppenbart, att jag endast med några ord behöfver påvisa det.

Det är klart, att folkmängden i dessa trakter icke är tillräcklig, vare sig till en renderande person- eller godstrafik, hvadan, om icke frakt af skogsprodukter kan påräknas, trafiken blir så liten, att icke ens kostnaderna derför komma att betäckas. Men det vestra alternativet och framför allt den del deraf, som utgör tvärbanealternativet mellan Torpshammar öfver Ånge och Gällö till Östersund, har så säker trätrafik att påräkna, att derom icke borde uppstå tvist. Jag vill icke närmare inlåta mig på denna fråga, emedan jag väntar att en reservant mot Utskottets betänkande skall i detalj ingå deruti. Jag har blott velat fästa uppmärksamheten på betydelsen deraf, emedan jag anser förhållandet vara ganska viktigt och afgörande, då enligt mitt förmenande egentligen inga andra omständigheter synas i motsvarande grad tala för det östra alternativet.

Man har vidare anfört lutningsförhållandena såsom en viktig faktor. Äfven om jag ville erkänna, att det funnes någon skildaad i detta afseende mellan de båda alternativen, till fördel för det östra, ber jag få påpeka, hurusom lutningsförhållandena på det vestra alternativet helt visst kunna betydligt mera förbättras, än lutningsförhållandena på det östra. Lutningsförhållandena vid nedgången till Torpshammar äro synnerligt svåra, beroende derpå, att den höga vattendelaren ligger så nära dalgången, att man icke kan förminska lutningen genom någon synnerlig krökning eller förlängning af banan. Betraktar man deremot lutningsförhållandena på det vestra alternativet, på linien Wälje—Ånge, så äro de äfven ganska svåra; men man finner vid nogare granskning, hvad undersökningsförrättaren också sagt mig, att genom banans dragning åt Hafvernsjön svårigheterna kunna *betydligt* förminskas; så att denna faktor bör icke få inverka till fromma för östra alternativet, utan snarare tvärtom.

Då Stats-Utskottet antagit det östra alternativet, eller Kongl. Maj:ts andra alternativ, har likväl Stats-Utskottet icke följt detta helt och hållet, utan ansett sig böra tillstyrka, att banan från Dussnäs-viken drages direkt på Näskott, i stället för öfver Östersund, och att Östersund blott skulle beröras af en bibana. Jag förstår mycket väl, att det är de svårare lutningsförhållandena på linien Dussnäs-viken—Öster-

sund—Näskott, som föranledt Stats-Utskottet att gå förbi Östersund och följa elfven utefter, hvarigenom Utskottet lyckats göra jernförelsen mellan de sammanräknade lutningsförhållandena på sitt alternativ och dem på det vestra något gynsamare för det förra. Jag förstår också, att den transiterande rörelsen skulle hafva väsendtlig lättnad af att undgå dessa svåra lutningsförhållanden mellan Dusnäsviden och Östersund; men nog hade väl, i min tanke, om vägen fått gå öfver Östersund, detta varit icke endast för staden, utan för Jemtland i allmänhet af stor betydelse. Går man förbi Östersund, kommer staden att föra ett tynade lif och får täfla med små uppkommande handelsplatser vid en och annan station å hufvudbanan; går man åter direkt på Östersund, skall denna stads handel och näringar snart och kraftigt utveckla sig till fromma för länet. Det är nemligen *alldeles icke* samma förhållande med Östersunds läge, som med andra städer, belägna på midten af en bana, hvilka sjunka till intet, till följd af den stora betydelse ändpunkterna vinna. Här är förhållandet ett annat, och det kommer deraf, att Östersund ligger på gränsen af de båda ändpunkternas handelsområden. Östersund har tillika med Jemtlands landtkommuner gjort stora anställningar för att få en bana, hvarvid land och stad närt den grundade förhoppning, att, hvilket alternativ än komme att väljas, banan dock borde direkt beröra Östersund. Det skulle icke blott för denna stad och framför allt för dess näringslif, utan jemväl för hela provinsen vara ett ganska smärtsamt slag, om staden förbiginges och berördes allenast af en bibana. Jag vågar derföre hoppas att, om det östra alternativet skulle hafva mera framgång än det vestra, det dock må anses ligga så stor betydelse uti en direkt beröring med Storsjön vid Östersund, att Kongl. Maj:ts förslag i den delen varder bifallet. Men jag tror för min del, att det förra alternativet icke skall blifva det segrande.

Jag skulle väl slutligen kunna inlåta mig på en kritik af Stats-Utskottets, i det föregående ej vidrörda skäl, men jag finner mycket väl, att den fåtaligt församlade Kammaren icke skulle särdeles mycket intressera sig derför, och jag har så mycket mindre behof deraf, som en af Stats-Utskottets ledamöter, hvilken tillhör dess pluralitet, erkänt motiveringen vara temligen tillfredställande. Jag vill också för det närvarande icke framställa något bestämdt yrkande. Här har väckts fråga om uppskof, och, så vidt jag kunnat finna, rörer frågan om uppskofvet förnämligast stambanans sträckning och mindre eller alldeles icke tvärbanans. För min del vill jag icke motsätta mig uppskof med afgörande af stambanans sträckning, men deremot måste jag fortfarande hålla på afgörande af tvärbanans; och att jag anser denna bana böra förläggas i den sträckning, Kongl. Maj:t i sitt första eller hufvud-alternativ föreslagit, torde framgå af hvad jag nu haft äran yttra.

Grefve af Ugglas: Då den siste talaren temligen vidlyftigt ordat i frågan om uppskof, vill jag icke nu mycket fästa mig vid densamma. Dock får jag säga, att jag icke kan finna de skäl, som för ett uppskof blifvit anförda, åtminstone för mig vara af någon vigt. Jag medgifver fullkomligt,

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Norra stam-
banans
sträckning.
(Forts.)

att det skulle vara önskvärdt, om Kammaren vid ett beslut, som i alla fall verkar på en betydlig del af vårt lands framtid, vore något talrikare än den i närvarande stund är, men deremot tror jag, att det är af ändå större vikt att från nästa riksdag söka aflägsna de agitationer, som i denna fråga varit större än i någon jernvägsfråga sedan 1856, då striden gälde söder eller norr om Mälaren. Hvad åter angår frågans uppskjutande för upplysningars inhemtante, torde Herrar reservanter förlåta mig om jag säger, att detta skäl till uppskof för mig saknar all vikt just på grund af deras eget förslag, ty oaktadt en reservant begärt nppskof, har han ansett sig oförhindrad att bestämma sig för en viss riktning, utan att man åtminstone, hvad angår frågan om jernvägens sträckning norr om tvärbanan, kan säga att upplysningarne äro rikligare för den ena linien än för den andra, hvarför det förefaller mig, att man begärt undersökning endast af de delar, man vill eliminera. Och ganska riktigt har också en reservant inskränkt sig till att begära undersökning endast från Hybo till Torps hammar och således kastat å sido all undersökning angående vstra riktningen. Detta skulle förefalla besynnerligt, om man icke kände, att denne reservant i sjelfva verket icke önskar alternativet Hybo—Välje—Torpshammar, utan det östra kust-alternativet och i följd deraf gerna skulle se, att genom en sådan undersökning chanserna för att vinna det senare kunde ökas.

Hvad jag hufvudsakligen har emot dessa begge förslag är, att de vilja drifva Riksdagen att indirekt fatta ett beslut, som man icke vill att Riksdagen ärligt och öppet skall fatta, ty klart och gifvet är att, om vi bestämma banans riktning öfver Torps hammar—Håsjö, är banan söder om Torps hammar i och med detsamma alldeles gifven, likasom, i fall vi bestämma en tvärbana öfver Ånge, alternativet Hybo—Ånge blir deraf en följd. Vill man besluta sig i en sak, må man då öppet och ärligt fatta det beslut, man anser bäst.

Om jag nu i korthet, det vill säga så kort jag kan, skulle ingå på sjelfva frågan, om hvilkendera af de båda banorna jag anser hafva företräde, så vill jag dervid icke beröra de delar af frågan, som angå relativa kostnaden och lutningsförhållanden. I dessa delar finnas ganska fullständiga upplysningar så väl i Kongl. Maj:ts proposition som i styrelsens betänkande, och dessutom har en reservant redan talat derom. Jag vill ingalunda underkänna vigten af denna jemförelse, synnerligen i fråga om en väg med så svåra lutningsförhållanden, att, efter hvad jag hört ingenjörer uppgifva, på åtskilliga sträckor det icke är möjligt att draga mer än ungefär 2,500 centner efter ett lokomotiv. Det är naturligt att med afseende på banans räntabilitet det skall vara af vikt huru lutningsförhållandena ställa sig. Men hvarför jag nu förbigår denna del af frågan är, att enligt min uppfattning andra förhållanden äro viktigare och mera bestämmande.

För det första har det icke kunnat falla ur mitt minné hvad som i första ögonblicket, då frågan om en statsbana i Norrland uppkom, var för flertalet af Riksdagens medlemmar bestämmande och hvad som då gjorde denna frågas lösning till ett statsändamål; det var nemligen behovet af Norrlands försvar. Och alla, som sysselsatte sig

med denna fråga, erkände, att trakten kring Östersund var den replipunkt, kring hvilken den del af vår styrka, som kunde lemnas kvar, kunde samlas och förstärka sig med en styrka från Norge samt sedermera uppträda till försvar. Det var således behöfvat af att sammanbinda denna punkt med det öfriga Sverige och med Norge, som, jag utprepar det, bestämde ett stort antal af Riksdagens ledamöter för att erkänna denna bana genom Norrland för en verklig statsbana. Då jag nu i Utskottet framställde denna anmärkning, svarade man mig, att Östersund berör man ju i alla fall; men det är dock skilnad om man kommer dit på en närmare väg och om man skall taga en omväg af 7 eller 8 mil, och dertill om denna omväg utgöres af en bana, hvilken på 4 eller 5 mils afstånd berör kusten och sålunda lätt kan afbrytas af landsatta fiendtliga ströfcorpser. Detta är främsta skälet för min ovilkorliga anslutning till den vesterut dragna banan. Emellertid tyckes denna synpunkt för andra helt och hållet hafva bortfallit, och man har i stället framställt de rättsanspråk Norrland har på staten på den grund att Norrland bidragit till jernbanorna i det öfriga Sverige. Detta rättsanspråk kan jag icke godkänna, emedan premissen är oriktig, ty efter statsbanornas anläggning har icke någon ökad beskattning behöft påläggas, och således har icke Norrland blifvit beskattadt för banorna i det öfriga Sverige. Deremot erkänner jag såsom en rättmätig *önskan* hos Norrland att få denna jernväg, men för att denna önskan skall blifva verklighet tror jag att staten å sin sida har rättmätiga anspråk, att denna bana så anläggas, att dess rentabilitet blir, jag vill knappt säga den bästa, men den minst dåliga, ty mer eller mindre dålig i detta afseende förefaller hvilken bana som helst att börja med. I afseende på rentabiliteten, rörande hvilken så väl Kongl. Maj:ts proposition som styrelsens utlåtande innehåller åtskilligt tänkvärdt, får jag förklara, att Stats-Utskottets betänkande är synnerligen svagt. Utskottet uppställer i sitt betänkande egentligen endast en jämförelse i afseende på folkmängden och jordens taxeringsvärde mellan det öfriga Norrland och Jemtland, som enligt Utskottets tanke ensamt skulle hafva fördel af den vestra banan. Redan inom Utskottet anmärktes, att denna beräkning var alldeles grundfalsk, ty först och främst borde väl afdragas allt, som ligger söder om Wälje, hvilken ort är gemensam anknypningspunkt för båda banorna, och sedermera borde väl tagas hänsyn till den del af landet, för hvilken den ena banan kan vara lika bra som den andra, hvar-till kommer, att man måste afdraga derifrån den stora del af kustbefolkningen, som åtminstone under sommartiden har sin utväg sjöledes och kommer att behålla den, emedan redan på höjden af Sundsvall icke någon tidsvinst uppstår af att fara på jernväg, hvilket derjemte är dyrare. Ser jag på rentabiliteten och på norrländska förhållandena, så framstår för mig alldeles klart, att den hufvudsakliga export- och import-vägen för Norrland går i riktningen vester och öster och icke norr och söder. De produkter, som Norrland hufvudsakligen har att utföra, äro skogsprodukter, och dessa, som skulle blifva alldeles för dyra att föra genom Norrlands hela utsträckning i norr och söder, föras genom elfvarne till kusten, der de bear-

Norra Stam-
banans
sträckning.
(Forts.)

Norra Stam-
banans
sträckning.
(Forts.)

betas. På enahanda sätt är det med importen. Äfven den verkställes sjövägen och går från dessa punkter på kusten inåt landet, åtminstone så långt som kommunikationerna icke äro alldeles för svåra. Man sade i Utskottet, att förhållandena skulle betydligt ändras, sedan jernvägen kommit till stånd; att den olägenhet, som nu uppkommer derigenom, att man under den tid sjöfarten är öppen måste fylla sina förråd och derigenom lida ränteförlust under ett halft år, skulle upphöra då sakerna kunde tagas på jernväg. Men om man tager i beräkning den betydligt högre frakt, som dessa saker på jernväg ovilkorligen måste draga, synnerligast de, som äro af största betydelsen för Norrland, så finner mau lätt, att denna fraktskilnad öfverstiger hvad räntetvisten skulle utgöra. Man har också påpekat, att Norrland stundom lider af missväxt och att det till följd deraf vore önskligt att få jernvägen så dragen, att man befordrade lättheten att införa spanmål. Jag minnes mycket väl från åtskilliga af dessa missväxtår, att man vanligen i början af hösten har temligen klart för sig huru stort behovet kan vara, så att man redan då kan fylla det, och att i synnerhet beträffande spanmål, som är en ganska tung artikel, det icke kunde blifva någon vinst af att under vintern frakta upp sina förråd på jernväg, är alldeles klart.

Om jag nu ur denna synpunkt, Norrlands behof och deraf följande rentabilitet, betraktar de alternativ, som föreligga, eller linierna Välje—Torpshammar och Välje—Ånge, så finner jag, att den förra, hvilken, såsom jag nyss nämnde, på ett afstånd af mellan 4 och 5 mil går nära kusten, icke kan egentligen beräkna att från östra sidan erhålla någon trafik just till följd af sin närhet med kusten, hvars befolkning begagnar sig af sjövägen. Ser jag åter på den andra banan, som skulle dragas några mil vestligare, så finner jag att den genomtränger just den mark, hvilken på grund af de svåra kommunikationerna i närvarande stund är nästan obrukad. Efter hvad jag hört sägas af personer, som sjelfve ega icke obetydliga delar af denna mark, så finnas just på denna trakt emellan Välje och Ånge stora skogssträckor, hvilka nu äro oåtkomliga, men genom en jernbana skulle öppnas. Nu är det klart, att det icke kan blifva fråga om att föra dessa skogseffekter långa sträckor på jernväg, emedan detta blefve för dyrt, men det skulle ovilkorligen blifva en inkomstkälla för staten att på åtskilliga punkter upptaga dessa effekter och sedermera föra dem till ställen, der man träffar på flottbara elfvar. Efter min uppfattning måste det ovilkorligen vara på den vestra banan, som staten har att vänta den största trafik och således den största inkomst. Man har visserligen sagt, att detta räcker endast en tid, att efter viss tid, sedan större delen af dessa skogsprodukter blifvit förbrukad, det, som skulle göra den ökade vinsten, kommer att minskas; men nog torde det dröja åtskilliga tiotal af år, innan denna tid kommer, och man kan vänta att under tiden industri och handel i dessa landsdelar så utvecklats sig, att de lemna ersättning för den minskade trafikinkomsten af skogsprodukter.

Det tredje skälet, som jag har, att ovilkorligen ansluta mig till den vestra sträckningen, är att man efter Kongl. Maj:ts andra alter-

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

nativ helt och hållet frångår det beslut, som af föregående Riksdag fattades att med en tvärbana sammanbinda Sundsvall och Trondhjem, ty genom detta alternativ förvandlas denna bana till en tvärbana Sollefteå—Trondhjem, så att Sundsvall skulle få förbindelse med Trondhjem endast på en omväg af omkring tre och en half mil, och detta, mine Herrar, oaktadt på den förut beslutade tvärbanan ganska betydliga uppoffringar äro gjorda, oaktadt det är ett slags öfverenskommelse i afseende på denna bana med Norge, oaktadt Sundsvall byggt sin bana till Torpshammar, och oaktadt Jemtlands landsting gifvit ett anslag af 900,000 kronor. I afseende på denna anmärkning svarade man i Utskottet, att, då Jemtland i alla fall skulle få fördel af en bana, dragen öfver Dunsnäs-viken och norra delen af Jemtland, skulle det ju vara lika mycket till Jemtlands fördel att få banan dragen derifrån längre vesterut. Härvid är dock ett par saker att bemärka: Först och främst att denna trakt af Jemtland icke blir utan sin jernväg, ty i hvad fall som helst kommer en bana att blifva dragen från tvärbanan Sundsvall—Östersund uppåt Sollefteå, hvilken bana således äfven kommer att genomskära denna trakt. I afseende åter på rentabiliteten och de stora rikedomar, som skulle göra denna bana önskligare, är att märka, att hela denna trakt, liggande mellan Ljungan och Indalselven, har redan under många år blifvit bearbetad; en större del af dess skogsrikedomar är redan tillgodogjord, så att banans fördelar i detta hänseende torde vara af mindre värde, synnerligen som, i fall jag, i stället för att draga en bana ifrån Gällö till Håsjö, drager en från Torpshammar till Håsjö, jag går alldeles parallelt med Indalselven hela vägen igenom. Men hvad som är gifvet är, att det för Jemtland skall vara fördelaktigt att få en bana, som genomskär dess östra del i stället för att man liksom skulle kriggå och bortskära hela denna del af sydöstra Jemtland, som mest är i behof af förbättrade kommunikationer. Jag ansluter mig således till Kongl. Maj:ts proposition. Det har af många yrkats, att man icke skulle behöfva i närvarande stund besluta sig för banans fortsättning norr ut på andra sidan om tvärbanan. För min del är jag fullt öfvertygad att denna bana Gällö—Håsjö är den, som i framtiden kommer att byggas. Jag tror, att Sollefteås största intresse är att få en förbindelse öfver Östersund åt vester, men för detta intresses skull vill väl ej denna trakt få en alltför stor förlängning i vägen söderut. Då nu Gällö ligger midt emellan Ånge och Östersund, så är jag öfvertygad att trakten kring Gällö är en väl funnen punkt för förbindelsen med det öfriga Norrland med vare sig Trondhjem eller söderut. Emellertid erkänner jag, att, då detta tal om Gällö—Håsjö naturligtvis endast inkom i Kongl. Maj:ts proposition för att åt det öfriga Norrland gifva ett slags tröstande anvisning om hvad man afser sedan den öfriga delen af banan är byggd, så kan det vara onödigt att nu vidröra någonting, som åtminstone icke förr än 1880 träder i verkställighet. Tänker man sig att möjligen något förslag skulle framställas, som bättre än nu nämnda linie tillfredsställer det öfriga Norrland, är det icke något skäl att nu upptaga denna fråga. Jag vill därför förena mig i den reservation, som Herr Nordenfelt afgifvit, och anhåller hos

Norra stam-
banans
sträckning.
(Forts.)

Herr Grefven och Talmannen om proposition på bifall till Kongl. Maj:ts förslag på så sätt, att i stället för nu föredragna punkt sättes 1 och 2 punkterna i Herr Nordenfelts reservation.

Herr Ekman, Carl: Den föregående talaren har klandrat den reservation, jag tagit mig friheten foga vid föreliggande betänkande, men jag tror, att, om den värde talaren egnat åt denna reservation en större uppmärksamhet, än hans yttrande gifver vid handen att han gjort, han icke skulle kunna hafva framkommit med den anmärkning, han framställt. Han har nemligen klandrat mig därför, att jag i afseende på en del af den föreslagna jernvägssträckningen önskat att en förnyad undersökning skulle verkställas, då jag deremot ansett mig kunna deltaga i beslut om sträckningen i öfrigt. Men jag tillåter mig fästa uppmärksamheten derpå, att min reservation alldeles bestämdt innehåller att, om jag nu *måste* fatta beslut i denna fråga, jag anser mig böra tillstyrka den sträckning, som Stats-Utskottets majoritet föreslagit, från Torpshammar öfver Håsjö, hvaremot jag ansett att utan någon skada ytterligare utredning af frågan om sträckningen mellan Hybo och Torpshammar skulle kunna verkställas.

Hvad nu utredningen af föreliggande fråga beträffar, så måste jag för min del säga, att jag finner den vara i högsta måtto otillfredsställande, och det torde icke behövas såsom skäl för detta mitt påstående framhållas något annat än att, när regeringen, som bör vara i bättre tillfälle att kunna stadga sin mening i en fråga sådan som denna, emedan bättre krafter stå densamma till buds för frågans utredning än som Riksdagen kan disponera öfver, likväl ansett sig icke kunna till Riksdagen framlägga någon proposition så affattad, att den kan besvaras med ett ja eller nej, är frågan icke utredd. Och behöfves det att som bevis för mitt påstående framhålla något mer, så må det tillåtas mig att hänvisa till hvad en annan reservant i Utskottet yttrat, nemligen Herr Nordenfelt, hvilken är i jernvägsfrågor väl bevandrad och hvars ord således måste tillerkännas icke oväsentligt afgörande. Han yttrar: "och *dels* är det mycket möjligt, att fullständigare undersökning och utredning å denna sträcka kunna ådagalägga, att hvarken Gällösund är den fördelaktigaste utgångspunkten eller Håsjö en punkt som lämpligen bör beröras af stambanan, helst ett sydligare och östligare läge af hela denna linie sannolikt skulle betydligt förkorta afståndet efter jernvägen från Stockholm till Ångermanelfven." För öfrigt har ju under den diskussion, som i denna Kammare egt rum, blifvit af åtskillige talare framhållet, huruledes man skulle hafva att påräkna en icke obetydlig trafik af visst slags effekter så väl på den ena som den andra banan. Jag skall under fortsättningen af mitt anförande till vederläggning upptaga åtskilligt, som i denna del blifvit yttradt, men just i den omständighet, att på grund af den erfarenhet, den ene eller andre anser sig ega, helt olika påståenden kunna göras, ligger ju ett bevis för att här behöfdes en opartisk auktoritet, som hade utredt att denne har rätt och den andre orätt. När en sådan fullständig utredning icke föreligger, tror jag icke att det är möjligt att bilda sig en säker uppfattning om

de fördelar, som jernvägen skall komma att medföra för de orter, som af densamma beröras, och för landet i dess helhet.

Visserligen har här blifvit yttradt af chefen för statens jernvägsbyggnader, att man vid dessa undersökningar gått till väga på samma sätt som vid föregående tillfällen, och jag har icke anledning att tro och har ej heller uttryckt någon annan uppfattning, än att det tillgått på samma sätt, men det är just detta, som jag för min del ogillar, ty hittills hafva vi byggt våra stambanor utan att tillförlitliga statistiska och ekonomiska uppgifter förefunnits. Jag tror således, att det hade funnits ganska goda skäl för uppskjutande af denna frågas afgörande, men då man å andra sidan framhållit, att det i sådant fall skulle blifva svårt att medhinna hvad som blifvit uppståldt såsom vilkor för de 900,000 kronor, som Jemtlands läns landsting utfäst sig att lemna till jernvägen, nemligen att få tvärbanan och den uppåtgående stambanan någorlunda samtidigt färdiga, och då vidare det blifvit sagdt, att för närvarande ligger redan i Torpshammar arbetsmateriel, som blifvit hemtad från östra stambanan och att det vore svårt om de ingenjörer skulle afskedas, hvilka icke erhålla sysselsättning om ett uppskof beslutas, men som framdeles behövas, samt att man icke skulle kunna använda hela anslagsbeloppet på oomtvistade delen mellan Storvik och Hybo, så har jag icke vågat påyrka ett uppskof af frågan i dess helhet, ehuru jag vill tro, att de uppoffringar, som kunna blifva en följd för staten af att man uppskjuter frågans afgörande i dess helhet, väl kunde motsvaras af den trygghet man i andra afseenden borde ega att icke riskera att fatta ett beslut, som kan vara af beskaffenhet att man sedermera får ångra det.

Hvad för öfrigt beträffar bidraget från Jemtlands läns landsting, har jag aldrig tillhört dem, som ansett, att detta borde i afseende på beslut i denna fråga utöfva något synnerligt inflytande, ty visserligen äro 900,000 kronor ett icke obetydligt belopp, men för staten anser jag det vara bättre att vara af med detta understöd än att af det samma vara i afseende på beslut om jernvägens sträckning i viss mån bunden.

När jag nu ber få gå in i sjelfva frågan, så tillåter jag mig i första rummet att i Kammarrens minne återföra de beslut, som förut blifvit i fråga om de norrländska jernvägarne fattade. Det beslut, som fattades vid 1873 års riksdag, innehåller: "Riksdagen delar hufvudsakligen de åsikter i fråga om anläggande af jernvägar inom Norrland, som finnas anförda i det vid Eders Kongl. Maj:ts nådiga proposition fogade protokoll öfver civilärenden"; dock hade hos Riksdagen uppstått en tvekan, om det vore rätt att bestämma anknytningen emellan stambanan och tvärbanan vid Torpshammar eller någon öster derom belägen punkt, innan undersökningar om lämpligaste sträckningen för banans fortsättande från Hybo egt rum, hvarföre Riksdagen beslöt, att det skulle bero på vidare undersökning, hvar anknytningspunkten skulle blifva på något ställe mellan Sundsvall och riksgränsen. Beslutet, som då fattades, afsåg således en uppåt gående stambana och en tvärbana. Gör man sig nu reda för de skäl, som, enligt den af mig åberopade skrifvelsen, Riksdagen förklarar sig godkänna

Norra stam-
banans
sträckning.
(Forts.)

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

och hvilka voro till statsrådsprotokollet afgifna, äro de hufvudsakligen följande: "dels att jordbrukarne i Norrland i brist på jernväg måste odla säd för att skaffa sig brödföda, i stället för att slå sig odeladt på ladugårdsskötseln." De kunde nemligen, om det blefve en jernvägsförbindelse till Norrland, få sin tillförsel af spannmål från södra delen af landet och de kunde således mera fritt ställa sitt landtbruk på det sätt, som bäst passar för ortens förhållanden. Vidare heter det: "skogen står utan värde i stället att användas till malmens smältning och till förädlade trävaror. Banan borde ej endast sträcka sig norr ut utan jemväl åt vester, företrädesvis åt Jemtland, en norsk bana till mötes, och detta så mycket hellre, som Jemtland har ett lika stort om ej större behof att få förbindelse med Trondhjem som med Bottniska viken." Detta skäl ber jag särskildt få taga fasta på, emedan jag längre fram i mitt anförande skall taga mig friheten påvisa, huruledes efter min uppfattning den väsendtligaste rörelsen från Jemtland kommer att gå på Trondhjem och icke att, såsom några reservanter och talare här yttrat, i någon väsendtlig mån söka sig öster ut. Vidare heter det "att dessa nu anförda skäl ådagalägga behofvet af de föreslagna linierna *dels norrut från Gefle—Dala-banan dels från någon punkt på den uppåt gående linien vester ut mot riksgränsen.*" Utom dessa skäl framhåller departementschefen vidare de billighetsskäl, som tala för, att Riksdagen borde fatta ett beslut i enlighet med den Kongl. propositionen, och han motiverar detta på det sättet, att Norrlands befolkning hade under den tid, de sydligare delarne af landet skaffat sig jernvägar, fått deltaga i alla de skatter, som för statens ändamål utgjordes, och kunde således i sin tur vara berättigade att komma i åtnjutande af de fördelar, som jernvägar bereda. Nu har den närmast föregående talaren sagt, att vi icke åtagit oss någon särskild beskattning för jernvägsanläggningar, och de billighetsskäl, som tala för att Norrland får jernvägar, ville han icke medgifva eller, som han yttrade sig, rättsanspråken kunde han icke godkänna. Jag tillåter mig emellertid fästa Kammarens uppmärksamhet derpå, att om vi också hafva lånat penningar för den första anläggningen af jernvägar, hafva likväl annuiteterna af dessa lån blifvit bestridda af statens inkomster, och då dessa inkomster skola erhållas antingen genom en direkt inkomst-bevillning eller genom andra bevillningar, lärer väl icke kunna nekas, att hela landets befolkning har deltagit i fyllandet af detta behof. Vidare framhålles bland billighetsskäl, "att banan skulle sätta Norrland i närmare och innerligare förbindelse med det öfriga Sverige och, med undertryckande af den provinsiela afsöndring, som ett afskildt läge framkallar, låta Norrlands intressen och sträfvan den uppgå i det gemensamma fäderneslandets. Af lika stor och hög betydelse för föreningen med brödrarikena och deras folk är den ifrågasatta tvärbanan till riksgränsen." Dessa skäl har Riksdagen godkänt, och jag tror det ligger vigt uppå, att man väl erinrar sig detta, så att icke det beslut, som Riksdagen nu kan komma att fatta, blir i strid med dessa en gång godkända skäl. Slutligen har det blifvit af departementschefen sagdt, i afseende på sträckningen af i fråga varande bana. "att Vesterbottningarne önskade banans dragande ge-

nom Östra Helsingland till Ångermanelfven andra deremot till Håsjö, derifrån banan borde vika af åt vester“; och denna senare åsigt omfattade civilministern “hellre än att nu bestämma tvärbanans utdragande från Torpshammar. Om nemligen i en framtid anlades en bibana af sex mils längd till Sollefteå, så skulle banorna komma att beröra fyra flodområden, Ljusnan, Ljungan, Indals- och Ångermanelfven. Nya undersökningar behöfdes, men man kunde nu fastställa Aspåsnäset och Hybo.“ På grund häraf begärde Kongl. Maj:t vid 1873 års riksdag endast, att man skulle anse Hybo såsom en punkt, om hvilken icke vidare behöfde tvistas, och å den andra sidan Näskott. Nu kom sedermera 1874 års riksdag, och vid denna Riksdag beslöts, att den tvärbana, som enligt 1873 års Riksdags beslut var afsedd att byggas smalspårig, skulle erhålla samma spårvidd, som den uppåt gående banan. Detta motiverades af fördelen af att lätt kunna få tågen att gå från den ena banan in på den andra; men det anfördes icke något skäl, som talade för, att de åsigheter, som legat till grund för Kongl. Maj:ts proposition och Riksdagens året förut i följd deraf fattade beslut, hade undergått någon förändring. Men derigenom att det sålunda beslöts, att den tvärbana, som skulle utgå från Torpshammar, skulle få samma spårvidd som den uppåt gående stambanan, blef det möjligt att kunna afbryta tvärbanan vid Torpshammar och förflytta fortsättningen af den tvärbana, som skulle gå i vestlig riktning, till någon högre upp liggande punkt på denna jernväg. Så mycket mer berättigad var man att antaga, att regeringen skulle såsom denna utgångspunkt bestämma sig för Håsjö, som uti det utdrag, jag här tagit mig friheten göra af Herr Civilministerns yttrande till statsrådsprotokollet, han just har uttalat sig i fråga om valet emellan två punkter, nemligen den, som Vesterbottningarne föreslagit, och Håsjö, som var föreslagen af andra. I stället hafva vi nu vid innevarande riksdag fått en kongl. proposition, som ställer upp i främsta rummet, att den lämpligaste riktningen vore från Hybo öfver Välje till Ånge förbi Östersund och vidare till riksgränsen. Det behöfves icke mer än att kasta en hastig blick på kartan för att ådagalägga, att åtminstone det mål, som man stälde upp, när framställning år 1873 gjordes om byggande af en stambana, som skulle befordra ett innerligare förhållande mellan Norrland och det öfriga landet, är i väsendtlig mån af lägsnadt, då man begär, att Norrlands befolkning för den rörelse den har med det nedanför liggande landet skall göra omvägar öfver Håsjö och Gällö till Hybo. Om en sådan förändring i den ursprungliga planen skall göras, borde den åtminstone vara beroende deraf, att några väsentligen större fördelar kunna vinnas genom valet af denna riktning. Hvari bestå då dessa fördelar? Jo, deri att förbindelsen mellan Sundsvall och Storsjön blir kortare och vidare deri, att utefter denna linie skulle man vid Gällö få en betydligare trafik. Hvad nu förbindelsen med Sundsvall beträffar, så vill jag villigt medgifva, i likhet med hvad den ärade representanten från Jemtland har här yttrat, att det ligger vikt uppå för Jemtlands jordbrukare, att de skola kunna få en direkt tillförsel af spanmål för att kunna ställa sitt jordbruk mera uteslutande på ladugårdsskötseln. Men, mine Herrar, detta

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Norra stambanans sträckning.
(Forts.

skäl gäller äfven för det öfriga Norrland och kanske ännu mera för det ofvanför liggande Norrland. Om man således, för att bereda den genaste tillförseln af spanmål till Jemtland, skall draga banan i denna riktning, bör man icke lemna obeaktadt, att den tillförsel till det öfra Norrland, som kan komma från Sundsvall, får göra en betydlig krok till Gällö och sedan öster ut, hvaremot, om tillförseln kommer från Torpshammar till Håsjö, vägen blir mycket kortare. Vidare säger man, att på denna bana skall komma att transporteras en hop timmer, som icke kan komma vägen Håsjö—Torpshammar till godo, och detta antagande stöder man på ett intyg, som är bifogadt Kongl. Maj:ts proposition och hvaruti en herre, som heter Axell, har förklarat, att denna bana skulle kunna täfla med flottlederna, men att deremot icke detta skulle vara händelsen med den andra linien.

Det timmer, han räknar på, skulle föras endast bitvis på jernväg, nemligen på de sträckor, der flottlederna erbjuda större svårigheter. Jag föreställer mig dock, att, lika väl som man kan tänka sig utsträckningen af jernvägen genom enskilda företag, i fall den lägges i den vesträ riktningen — man räknar t. ex. på fortsättningen af banan från Hudiksvall vester ut till Hybo — man äfven kan tänka sig möjligheten att, om behofvet är verkligt, banor skola kunna komma äfven vester ifrån och ansluta sig till stambanan; och är det här verkligen för timmertransporten något behof af jernvägar, vore väl icke otänkbart att genom enskild företagsamhet åstadkomma hvad som i sådant afseende erfordras. Det viktigaste skulle likväl vara, att man från Refsundsvattnet skulle få en betydlig utförsel af timmer. Nu är emellertid förhållandet det, att, om man följer landsvägen efter från den nordligaste punkten af detta vatten och till den sydligaste viken af Storsjön, är afståndet icke mer än $1\frac{3}{4}$ mil. Der finnes emellertid en annan sjö vid namn Locknesjön, och emellan denna sjö och Refsundsvattnet förefaller mig afståndet icke vara mera än en half mil, och från detta vatten till Storsjön lär afståndet icke vara större än det först nämnda, kanske mindre. Det har derföre synts mig vara mer än sannolikt, att, i stället för att det virke, som kommer från Refsundssjön, skulle söka sig ned åt östra kusten, åtgärder komma att vidtagas för att transportera detta virke på kortare och mindre dyrbara jernvägar till samt uppsamla det i Storsjön, för att, der jernvägen kommer att beröra denna sjö, försåga det och sedan föra det vester ut. Jag tager för alldeles gifvet att, med undantag af det timmer, som disponeras af sågverken vid östra kusten, hvilkas egare redan nedlagt stora kostnader på sina sågar och upprensning af elfvar, med anledning hvaraf de böra vara angelägne att så långt som möjligt hemta inkomst af dem, att, säger jag, med undantag af detta timmer, som på flottlederna går öster ut, skall, efter jernvägens fullbordande till Trondhjem, icke något virke till afsevärd quantitet komma att föras på jernväg öster ut, utan trävarorna i stället söka sig ut till Trondhjem. Denna min uppfattning grundar jag på den kalkyl, jag har gjort, att då en standard om 165 kubikfot väger 66 centner och från den vestligast liggande punkten vid Storsjön, der jag föreställer mig att sågverk komma att anläggas för att tillgodogöra

sig det timmer som icke disponeras af sågverksegarne vid östra kusten, afståndet till Trondhjem är tjuguen mil, samt enligt gällande taxa för transport på statens jernvägar kostnaden därför uppgår till 32 öre per centner, hela transportkostnaden utgör 21 kronor 12 öre för hvarje standard. Från södra ändan af Storsjön, der jernvägen skulle vara i tillfälle upphemta trävaror för att föra dem till Sundsvall, är afståndet sjutton mil, och med en frakt af 28 öre per mil skulle kostnaden för transporten till Sundsvall uppgå till 18 kronor 48 öre. Antager jag vidare, att den hufvudsakligaste afsättningen af trävaror går på England, är frakten från Sundsvall till England tio shilling sterling dyrare mot hvad frakten kostar från Trondhjem, och det gör således nio kronor på hvarje standard. Vidare är assuransen billigare från Trondhjem än från Sundsvall, och om jag icke beräknar denna skilnad till mer än en procent på ett värde af 10 pund sterling gör det en räntevinst af en krona 80 öre. Nu kostar således transporten från Storsjön till Trondhjem 21 kronor 12 öre, men jag har på det sätt jag nu ådagalagt, kunnat nedsätta denna utgift genom de omnämnda besparingarne. Således skulle det ställa sig så, att det blir en besparing af åtta kronor 16 öre att taga virket till Trondhjem mot att låta det gå till Sundsvall.

Alla dessa fördelar af att få trafiken öfver Trondhjem, hvarifrån man har en billigare utfrakt, och hvilket kan vara af den största vikt, i synnerhet om det är trävaror som icke äro riktigt torra, anser jag vara tillräckligt stora för att föranleda, att all den transport af trävaror, som kan komma att söka sig väg på jernvägen, skall från Storsjön gå till Trondhjem och icke till östra kusten. Har jag rätt häri, bortfaller det väsendtligaste skälet, som talar för sträckningen till Jemtland. Men, säger man, vi kunna få kol från den vestra linien, och detta kan komma den svenska jernhandteringen till godo; och det har blifvit framlagdt en kalkyl, som jag dock, för min del, icke kan tro på. Då jag nu vill något närmare granska denna kalkyl, skall jag taga samma utgångspunkt som den ärade talaren gjort. Han yttrade, att en läst kol kunde i Norberg vara värd 10 kronor, och derefter har han beräknat, att det skulle lemna skogsegarne en icke obetydlig fördel att kola utefter den vestra linien och skicka kol till Norberg, eller att bruksegarne skulle kunna köpa kol vid stationerna. Jag vill icke precis upptaga hans siffror, ty jag kan möjligen hafva misstagit mig, då jag icke hann att anteckna dem alla; men jag har också varit angelägen att utreda denna fråga för mig, och Kammaren torde möjligen tillerkänna mig någon förmåga att bedöma hvad som kan i detta fall vara verkställbart eller icke. Det har aldrig lyckats mig att åstadkomma en kolning för samma pris som talaren uppgaf och man bör vid betraktandet af denna fråga noga akta sig, att man icke beräknar kostnaderna för kolen så, att det kan ligga något egendomsarrende i det priset. De kol, som mina arrendatorer lemna, kosta mig mycket mindre än de kol, som jag på mina skogar i Östergötland åstadkommit genom lega, men dessa kosta mer än hvad talaren uppgaf; och jag tror att mina kolare visserligen hafva rätt bra inkomst, men den är icke större, än att en kolare, som tillverkar 250

*Norra stam-
banans
sträckning.
(Forts.)*

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

å 300 läster på ett år, och mer kan han icke medhinna, får en inkomst af 5 å 600 kronor om året; men detta anser jag icke vara för mycket för en arbetare, som skall göra ett kolningsarbete väl, ty använder jag en annan, som bränner upp mer virke, för att han icke är så skicklig kolare, blir det för skogsegaren mycket dyrare. Han använder då icke 80 å 90 kubikfot till en läst kol utan 100 å 120 kubikfot. Emellertid går afföningen, som dessa kolare hafva, i penningar och natura-förmåner, kolvedens inkörning, kolbottnars upptagning etc. till 3 kronor, 15 öre för en läst kol. Detta för en läst kol om 12 tunnor levererad på botten. Sedermera tillkommer betalning för körning, och den kan jag icke skatta lägre än omkring 1 krona per läst, och således kosta dessa kol, som jag tillverkar på mina skogar, i kontanta penningar 4 kronor per läst. Jag kan icke åstadkomma dem billigare. Nu har talaren sagt, att i Norrland blir det dyrare, och han har till och med medgifvit, att det i kalkylen skulle vara beräknadt, att arbetslönen skulle vara dubbelt så hög; men jag skall icke taga mer än 50 procent tillägg — jag gör således en ganska väsendtlig rabatt — och likväl ställa sig kolen efter min beräkning till 6 kronor per läst om 12 tunnor. Om jag skall föra på jernvägen en sådan läst kol, som kostar, levererad vid Hybo, 6 kronor, utan att skogsegaren derpå har någon förtjänst, gör frakten till Norberg 2 kronor 65 öre. Jag har också någon erfarenhet hvad det kostar att transportera kol på jernväg, men aldrig har jag kommit till ett så lyckligt resultat som talaren, då han sagt, att afstybbningen icke skulle utgöra mer än 2 procent. I min kalkyl uppgår det till 10 procent; och då ställer sig en läst kol, hemtad i Hybo och förd till Norberg, 9 kronor 45 öre, och går jag upp till Torpshammar, kostar en läst derifrån 10 kronor 43 öre, och märk väl detta, då ligger deri icke någon ersättning till skogsegaren för det använda virket. Jag vill icke härmed hafva sagt, att det icke skall komma att transporteras något kol på dessa norrländska jernvägar; men jag har blott velat ådagalägga, att hvar och en, som vill allvarligt ooh noga undersöka frågan, skall komma att erfara, att det visserligen icke på lång tid kan blifva någon afsevärd transport af träkol på dessa jernvägar; ty det är klart, att när en kubikmassa af 80 å 90 kubikfot, som åtgår till en läst kol, icke kan lemna skogsegaren mer än en eller annan krona i behållning, under det att en motsvarande kubikmassa timmer gifver en behållning af 40 å 50 kronor, så skall all omtanke egnas åt och all arbetskraft användas för att afverka gröfre virke, och det är först sedan orten blifvit så befolkad att, såsom förhållandet är i sydligare trakter, folket behöfver förskaffa sig arbete, äfven om det icke betalas så bra, som man kan få någon större kolning. Jag tror icke, att talaren räknade på, att det skulle blifva någon kolning af skog, som för detta ändamål fälades, utan att det hufvudsakligen skulle blifva toppändar af timmer, som skulle kolas; men då är att bemärka, att sådan kolning är dyrare än den kolning, som verkställes af vanlig kolskog, så att äfven då kommer en icke obetydlig tillökning i kalkylen, till fördel för min åsigt. Vill man hafva kol från Norrland, kan det efter den utredning, som finnes i handlingarne, fås äfven efter

linien Torpshammar—Hybo; ty det innehålles i det intyg, som finnes bland handlingarne, att kolskogarne äro ungefär lika vid den ena linien som vid den andra. Vilja Sveriges bruksegare i mellersta delarne af landet hafva kol från Norrland, då borde de, enligt min tanke, icke påyrka hvarken den vestra linien eller den af Stats-Utskottet föreslagna linien, utan snarare en linie utefter kusten; ty der är det mest sannolikt att de få kol till billigt pris och snart, emedan det der kolas af affall vid sågning, och sådan kolning kan verkställas mycket billigare än i oländig mark, der det icke finnes någon odling och der, intill dess sådan skett, hvarken menniskor eller kreatur kunna lefva.

Jag tror mig med hvad jag nu anfört hafva visat, att utefter vestra linien kan icke erhållas någon väsendtligt större trafik, än som kan vara att påräkna utefter den mellersta. Det återstår nu att tillse, i hvad mån de ogynsammare lokala förhållandena kunna anses böra utöfva något inflytande på valet af den vestra linien framför den östra, och då framgår af den utredning vi fått och som är omförmäld i Stats-Utskottets betänkande, att det blir något öfver en mil längre stigning af 1: 60 på den af Stats-Utskottet föreslagna linien, men deremot blir det en ersättning derigenom, att stigningen af 1: 61 till 1: 79 är mindre på den linien än den vestra linien; men den längsta sträckningen af stigningen 1: 60 förefinnes på linien emellan Torpshammar—Välje—Hybo; och det är icke alls osannolikt att genom förnyad undersökning det skulle kunna lyckas att på den linien finna någon annan riktning, der man med lika nöjaktigt tillgodoseende af ortens behof skulle kunna komma fram med en bana, som icke erbjuder så stora svårigheter. Detta är det skäl, som föranleder mig att yrka, att riktningen från Hybo till Torpshammar icke för närvarande måtte närmare hestämmas, utan att detta skulle bero på ny undersökning. Slutligen ber jag få anmärka med anledning af det skäl, som jag i början af mitt anförande åberopat och som Riksdagen har godkänt: att man skall med dessa jernvägsbyggnader tillgodose Norrland och hufvudsakligen söka att befordra en ändamålsenligare skötsel af jordbruket och äfven bereda en intimare förening emellan Norrland och Norge, att i dessa norrländska provinser norr om Hybo bo 320,000 menniskor, men i Jemtland endast 73,000 menniskor, att af dessa 73,000 menniskor det likväl är en icke obetydlig del, som har lika stor fördel af den utaf Utskottet föreslagna linien som af den andra linien; ty alla, som bo i norra delen af Jemtland, hafva lika stor fördel af den linien som af den andra. Om man skulle hufvudsakligen för befolkningens i Jemtland fördel välja den vestra sträckningen, gjorde man detta för en befolkning af något under 73,000 menniskor, men på bekostnad af en befolkning af 320,000 menniskor. Visserligen har representanten för Jemtland sagt, att sådana skäl skall man icke fästa sig vid, utan om det vore en egendomsegare, som hade en trakt, mäktig af en sådan utveckling som Jemtland är, skulle han utan tvifvel skynda sig att tillgodose densamma; och detta kunde vi göra, om vi hade råd att lemna det understöd, som fordras, för att bereda en ginare förbindelse med Jemtland, utan att man behöfde med kostnaden därför betunga andra, men det är hela landet, som

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Norra stam-
banans
sträckning.
(Forts.)

skall bidraga dertill, och jag vågar icke ställa mig i deras led, som säga, att bygga vi nu den vestra linien, så få vi sedermera besluta den östra linien. Detta framhölls af chefen för jernvägstrafiken. Om vi också skulle kunna bygga en linie närmare kusten, så är det icke nog dermed, utan så vida vi skola nå målet, att åstadkomma en intimare förbindelse med Norge, så erfordras en bana som sammanbinder dem. Detta anser jag likväl skulle öfverstiga vår förmåga, åtminstone på bra många år, och tror, att vi kunna nöja oss med en rakt upp gående bana till Håsjö.

Under sådana förhållanden synes mig, *i fall skäl få tala*, alldeles gifvet, att den af Utskottet föreslagna linien är den, som mest tillgodoser alla intressen. Jag ber slutligen, då ledamoten från Jemtland har talat om privatlektioner, att få tacka honom för den lektion, jag fått af honom, och som i väsendtlig mån bidragit att stadga min åsigt, som jag nu haft äran uttala, ehuru jag beklagar, att den icke går i den riktning, som han önskat.

Jag får yrka bifall till första punkten i min reservation.

Den vidare öfverläggningen uppsköts härefter till eftermiddagens sammanträde.

Upplästes och godkändes Stats-Utskottets förslag till Riksdagens underdåniga skrivelser:

N:o 27, angående regleringen af utgifterna under riksstatens sju hufvudtitel; och N:o 51, i anledning af den år 1874 verkställda granskning af statsverkets m. fl. allmänna fonders förvaltning år 1872.

Herr Rydin: Jag har af Herr Almqvist blifvit anmodad anmäla, att han af sjukdom varit förhindrad att bevista dagens förhandlingar.

Herr Widén: Herr Ros har anmodat mig anmäla, att han af sjukdom hindrats att öfvervara dagens förhandlingar.

Anmäldes och bordlades från nedannämnda Utskott inkomna utlåtanden och memorial, nemligen från

Stats-Utskottet:

N:o 89, angående dels två väckta motioner om förhöjning af det åt notarierna i Riksdagens Kamrar bestämda dagtraktamente samt ett skyndsammare offentliggörande af Riksdagens protokoll, och dels en af fullmäktige i Riksgäldskontoret till Stats-Utskottet gjord framställning om förhöjning af den till föreståndaren för Riksdagens bibliotek och till vaktmästaren vid samma bibliotek utgående aflöning;

Lag-Utskottet:

N:o 35, i anledning af väckt förslag till författning om återvinningsrätt till lösegendom, som blifvit genom olofligt tillgrepp rätt egaren afhänd;

Särskilda Utskottet:

N:o 4, i anledning af dels Kamrarnes skiljaktiga beslut vid behandlingen af 1 och 2 punkterna af Särskilda Utskottets utlåtande; N:o 2, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående landtförsvarets ordnande m. m., dels Första Kammarens återremiss af punkterna 3—32 uti nämnda utlåtande;

N:o 5, i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut vid behandlingen af första punkten i Särskilda Utskottets utlåtande N:o 3, rörande Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående grunder för ordnande af flottans personal samt denna personals aflöning, beklädnad och underhåll.

Justerades 4 protokollutdrag för detta sammanträde; hvarefter Kammarerna åtskiljdes kl. 3 e. m.

In fidem
O. Brakel.