

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1875. Första Kammaren. N:o 45.

Fredagen den 21 Maj.

Kammaren sammanträdde klockan 7 e. m.

Upplästes och godkändes Stats-Utskottets förslag till Riksdagens underdåniga skrifvelse N:o 67, angående uppläggande af ett fonderadt statslån till belopp, utgörande eller motsvarande femtio millioner kronor.

Upplästes och godkändes Bevillnings-Utskottets förslag till Riksdagens underdåniga skrifvelse N:o 65, angående tullbevillningen.

Upplästes och godkändes Lag-Utskottets förslag till Riksdagens underdåniga skrivelser

N:o 63, rörande förändrad lagstiftning om preskription för klander å jordfång; och

N:o 64, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition med förslag till särskilda förordningar angående fast egendoms lagfarande och intecknande m. m.

Upplästes och godkändes Särskilda Utskottets förslag till Riksdagens underdåniga skrifvelse N:o 66, angående införande af militärinspektioner i skolorna.

Anmälades och bordlades från nedannämnde Utskott inkomna memorial och utlåtande, nemligen från

Lag-Utskottet:

N:o 36, i anledning af Första Kammarens återremiss i vissa delar af utlåtandet N:o 24, angående väckt motion rörande omarbetning af ansvarighetslagen för Statsrådets ledamöter;

Första Kammarens Prot. 1875. N:o 45.

Särskilda Utskottet:

N:o 6, angående aföning åt dess tjenstemän och vaktbetjente;

Första Kammarens Tillfälliga Utskott:

N:o 13, angående väckt fråga om rättighet för församlingarne i Lunds stift och Halland att under vissa villkor förfoga öfver den till klockarne nu utgående helgonskylden.

Norra stam-
banans sträck-
ning.

Fortsattes öfverläggningen rörande förra delen af 1:sta punkten i Stats-Utskottets utlåtande N:o 88.

Herr Wærn: Det har under diskussionen förefallit mig som om omdömena blifva icke så litet olika efter de olika synpunkter, från hvilka man bedömer frågan, nemligen om man anser, att nyttan af en ny jernväg bör beräknas hufvudsakligen efter dess inflytande på *existerande förhållanden*, såsom lättade transporter för råämnena och tillverkningar vid redan befintliga industriella anläggningar, lättad samfärdsel mellan de nu tätast befolkade orterna o. s. v., eller ur den andra synpunkten, om man bedömer efter den skilnad, som kan antagas uppstå på det stora hela efter en längre följd af år *mellan det, som nu är, och det, som skall blifva*. Det är den senare synpunkten, som jag anser vara den rätta. Om sådana olika utgångspunkter i detta hänseende stundom gifvit anledning till olika uppfattningar i södra och medlersta Sverige, anser jag, att denna skilnad är ännu vida större vid bedömandet af de norrländska förhållandena. Norrland skiljer sig ingalunda så mycket från det öfriga Sverige i några af de synpunkter, från hvilka man kan se möjligheten af landets utveckling, om icke mera med hänsyn till det stadium, på hvilket denna utveckling för närvarande befinner sig. Om jag uteslutande håller mig vid den nu i Norrland befintliga kultur, finner jag fördelningen deraf vara ganska olika i den mån kommunikationer uppstått. Jag finner der i allmänhet en ganska ringa befolkning och ringa utvecklad industri; men hvad är anledningen till detta förhållande? Icke att landet är så olika det öfriga Sverige, ty det finnes der på många ställen en stor bördighet, rika vattendrag, rika skogstillgångar, som äro större än i Sverige för öfrigt, och outtömliga malmtillgångar. Der finns således en möjlighet till utveckling, som är lika stor som i det öfriga landet; men hvarföre har då Norrland icke hunnit så långt, som det öfriga landet? Jo, till följd af brist på folk och brist på kommunikationer, hvilka båda orsaker åter med hvarandra stå i samband, ty sedan det genom inrättande af kommunikationer blifvit gjordt möjligt, att industri kan uppstå, så ökar sig ock hastigt befolkningen. Men hvilken olikhet skall icke en jernväg åstadkomma i dessa förhållanden? Den skall möjliggöra industriens uppkomst. Jag talar icke om jordbruket, det är en sak för sig, beroende af klimatiska förhållanden, dem vi icke

kunna förändra, men som alltför ofta blifvit anford, då man ansett, att någon del af landet varit i mindre behof af jernvägar. Dessa äro ju till för att förmedla utbytet af de olika produkterna. Om nu Norrland har större resurser i andra hänseenden än det öfriga Sverige, men icke har något nämnvärdt jordbruk, så skall det blifva för en sådan jernväg så mycket mera att göra, som den får att diföra jordbrukets produkter, under det att landets många andra alster skola i utbyte föras till det öfriga Sverige. Det är således icke en brist utan tvärtom ett plus. Jag anser derföre, att det är föga skäl att göra ett för jernvägsanläggningarne hinderligt afseende på de nuvarande förhållandena, att befolkningen är ringa och industrien föga utvecklad. Allt detta kunna vi förbise, eller böra rättare anse det påkalla en skyndsammare anläggning af dylika vägar, emedan det just är genom lättare kommunikationer, som landets rika tillgångar skola utvecklas. Med dessa åsigter kan jag icke dela den tanke, som ligger till grund för åtskilligt tal här om, huruvida jernvägar i Norrland öfver hufvud skola anläggas, eller att de väl böra anläggas, men dock med vilkor, att de kosta så litet som möjligt, eller att de företrädesvis böra beröra sådana trakter som för tillfället äro de mest befolkade. Detta allt är alldeles emot den synpunkt, som jag anser vara den enda rätta, och det är landets upphjelpande. Man vill betrakta jernvägsanläggningarne i Norrland såsom en gärd af rättvisa och säger att det ju också bör göras något för denna landsdel, emedan vi hittills icke gjort så mycket för den, men har dervid den bitanke att ju mindre sådant kostar dess bättre är det, hvarföre man med hänsyn till jernvägarnes riktning vill gifva det system företräde, som i sin helhet fordrar minsta anläggningskostnaderna. Den tanken är enligt min åsigt den sämsta i afseende på, huru jernvägar böra anläggas i Norrland, utan böra dessa vägar anläggas med hänsigt till den möjlighet de kunna hafva att befrämja industrien och landets utveckling. Jag instämmer fullkomligt med den talare, som sade, att Norrland verkligen har bidragit till de stora summor som våra jernvägsföretag kräft, och kan erkänna att, om icke andra och viktigare motiv för jernvägsanläggningar i Norrland förefunnes, så kunde det vara skäl att blott såsom en gärd af rättvisa taga i betraktande om icke något derföre borde göras. Men detta hvarken kan eller får vara synpunkten, utan det är landets utveckling, som bör vara den enda synpunkten och en synpunkt, som vi icke få glömma. Vi kunna vara säkra om, att de, som komma efter oss om tjugu år, skola finna, att jernvägarne i Norrland icke gjort mindre nytta än i medlersta och södra Sverige. Det är sannolikt, att de komma att förränta sig sämre, ty en jernväg kan icke gifva detsamma der, som i en rikt befolkad trakt. Men om man ser på hvad landet blifvit efter jernvägens anläggning mot hvad det var förut, skall man om en 20 à 25 år säkert säga, att Norrland jemförelsevis gått vida mera framåt än det södra landet. Utgående från denna synpunkt, är det mig omöjligt att gilla något af de argu-

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

ment, som stödjade sig enbart på de förhållanden, som för dagen äro rådande och som gå ut på att genom jernvägens anläggning tillmötesgå de intressen, som nu äro utbildade. Dertill får man icke taga hänsyn, utan rätta synpunkten vid anläggande af jernvägar måste vara att derigenom hjälpa upp landet, hvarföre jernvägar, de må vara längre eller kortare, böra anläggas der de göra största nyttan. Ur dessa synpunkter går jag nu till pröfning af de särskilda riktningar, som för nu ifrågavarande jernvägar blifvit föreslagna, och jag vill dervid följa den indelning af deras ändamål, som blifvit uppgifven af Chefen för Jernvägs-trafikstyrelsen, då han sagt, att hvad dessa jernvägar skola uträtta, är förmedlingen af transporter från och till medlersta och södra delarne af landet, dels med det norra och dels med det vestra Norrland, samt dels äfven af transporter till dessa landsdelar sins emellan och slutligen alla de olika delarnes förbindelser med Norge och Nordsjön. Det kommer då i fråga att bestämma, hvilkendera af dessa alternativ vi böra och kunna i första rummet befrämja. I det afseendet har en föregående talare resonerat ur historisk synpunkt och menat, att Riksdagen 1873, genom att hafva gillat ett anförande af Chefen för Civildepartementet till statsrådsprotokollet, skulle i det närmaste redan hafva bestämt, att banan genom Norrland hufvudsakligen skulle få en uppåtgående riktning. Talaren läste upp detta Chefens för Civildepartementet anförande och påstod, att Riksdagen instämt i de deri uttalade åsikter. Men hvad först detta anförande beträffar, så börjar det med: »under sådana förhållanden vågar jag icke fälla något kategoriskt omdöme om den ena eller den andra sträckningens företräde» och slutar med: »anförda förhållanden betinga nödvändigt anställande af nya undersökningar, men synas mig ej böra vålla uppskof i beslut om byggande af de föreslagna banorna i den redan nu väsentligen och hufvudsakligen bestämda riktningen.»

Sjelfva anförandet i den del deraf, som talar för den slutsats, som den aktade talaren velat deraf draga, var: »mera skäl för sig synes mig den särskilda mening hafva, som påyrkar tvärbanans dragande norr ut till Håsjö och först der vesterut.» Men då, såsom jag nu visat, uttalandet af denna mening var föregången af den inledning till yttrandet att något bestämdt omdöme ännu icke kunde fällas, och efterföljdt af den slutsats, att nya undersökningar nödvändigt behöfdes, så kan jag icke tilldöma dessa ord den vikt, som den aktade talaren ville åt dem gifva. Och huru svarade nu Riksdagen på detta? Jo, visserligen så som den aktade talaren anförde, eller att Riksdagen hufvudsakligen delade de åsikter i fråga om anläggande af jernvägar genom Norrland, som funnos anförda i det vid Kongl. Maj:ts nådiga proposition fogade protokoll öfver civilärenden, men derefter fortsattes: »dock har hos Riksdagen uppstått tvekan, huruvida, då den bredspåriga banans sträckning från Hybo icke utan föregående undersökningar kan bestämmas, det må vara skäl att nu föreskrifva det denna bandel skall fortsättas »antingen

till Torpshammar i Medelpad eller annan öster derom belägen punkt å Sundsvall—Torpshammar-banan. Riksdagen föreställer sig nemligen, att den punkt, der den bredspåriga banan skall anslutas till den smalspåriga, *bör blifva beroende af fullständiga undersökningar om lämpligaste sträckningen för banans fortsättande från Hybo.* Vid lemmandet af sitt bifall till byggandet af en bredspårig stambana från Storvik, har Riksdagen *alltså* ansett, att det bör blifva beroende af berörda undersökningar, om jernvägen från Hybo bör fortsättas antingen till Torpshammar eller annan lämplig punkt på sträckningen mellan Sundsvall och riksgränsen, likasom att den smalspåriga tvärbanan skall utgå antingen från Torpshammar eller annan punkt på berörda sträckning.»

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Det synes mig, att Riksdagen här icke blott förbehållit sig fullkomligt fria händer med afseende på bestämmandet af den punkt på tvärbanan, hvarifrån jernvägen skulle utgå och dess vidare sträckning, utan, om den bundit sig vid något, just sagt, att dess framtida beslut skulle blifva beroende af ny undersökning. Under sådana förhållanden kan jag icke anse, att vårt omdöme bör vara på något sätt förut betingadt af hvad vid 1873 års riksdag förefallit, ty deraf framgår egentligast, att ny undersökning skulle ske, och att Riksdagen ville låta sitt beslut bero på denna undersökning. Det är just den, som nu föreligger till vår pröfning, och om hvilken vi således sagt, att vårt beslut skall blifva deraf beroende.

Jag upptager då åter de olika synpunkter, som Chefen för Jernvägs-trafficstyrelsen omnämmt, och hvilka borde vara bestämmande för frågans afgörande, nemligen dels den synpunkten, att så mycket som möjligt förmedla samfärdseln mellan å ena sidan Jemtland, Norge och Nordsjön samt å den andra det medlersta och södra Sverige, dels den att förmedla medlersta och södra Sveriges samfärdsel med det öfre eller nordligare Norrland, d. v. s. Westernorrlands, Westerbottens och Norrbottens län, och slutligen att åstadkomma ett föreningsband mellan sistnämnda delar af Norrland å ena sidan samt Jemtland, Norge och Nordsjön å den andra. Det har härvid synts mig, att den bana, som utgör regeringens första alternativ öfver Ånge, Wälje, Östersund och Näskott, i afseende på förmedlingen af södra och medlersta Sveriges samfärdsel med Jemtland, Norge och Nordsjön icke blott är utförligast och bäst motiverad, utan ock den, om hvilken man ovillkorligen kan säga, att dit hörande förhållanden äro bäst utredda, och der all motivering leder till *ett* resultat, hvaremot i afseende på det andra alternativet, hvarigenom samfärdseln mellan det södra och medlersta Sverige samt det norra bättre skulle förmedlas, förekommer, att förhållandena dervid äro mindre undersökta, och att det föreslagna läget af en jernbana åt detta håll alldeles icke öfverensstämmer med hvad de ifrågavarande provinsernas invånare sjelfve säga vara för dem det bästa. Det finnes ingen motivering, som, så vidt jag kan fatta, talar för sistnämnda bana i och för sig sjelf, utan hvarföre den hufvudsakligen blifvit den bansträck-

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

ning, hvarvid kustlandets, likasom norra Norrlands intresse fäst sig, är att, ehuru detsamma visserligen önskar en helt annan bana — en östligare och direktare bana — det dock af två onda ting föredragit den nämnda banan, eller den medlersta; men att denna skulle hafva någon förtjenst i och för sig sjelf, derföre är icke något anfördt, utan norra Norrlands invånare önska blott, att den uppåtgående banan skall direktare sammanbinda det norra Sverige med de medlersta och södra delarne af landet och derföre mera närna sig kusten. Jag skall genast komma till de skäl, som blifvit anförda, hvarföre det vestra förslaget skulle hafva fördelar i och för sig, men vill först betona, att det, som jag lägger vikt på i främsta rummet, är Norrlands framtid och att den ifrågasatta banan bör anläggas så, att den i och genom sig sjelf gör den största möjliga nytta. Då hafva vi här ett motiveradt förslag till byggande af en jernbana, som förrenar Jemtland och Norge med Östersjön samt medlersta och södra Sverige, för hvilket allt, som rör denna sammanbindning, talar. Denna bansträckning är kortare och billigare än öfriga föreslagna sträckningar samt berör punkter, på hvilka väl finnas vattendrag men som icke genom lätta flottningsleder stå i samband med det öfriga landet. Genom jernbanans dragning åt detta håll kan man således vänta, att skogsalster skola komma att fraktas på densamma samt att härigenom kultur och befolkningens tillväxt skola främjas i dessa bygder. Det föreslagna vestra alternativet har här blifvit af flere talare förordadt och i handlingarne finnas bevis för den vestra banans godhet i och för sig, deribland de trävaror, som komme att föras på banan, hvilken sannolikt äfven komme att tagas i anspråk för transport af kol. För banans godhet talar äfven den jemförelse mellan trafikskostnaden på densamma och på öfriga alternativa bansträckningar, som Chefen för Trafikstyrelsen uppgjort. Dessa uppgifter hafva blifvit åtminstone i två punkter af en annan talare bestridda. Han sade, att det å denna bana icke kunde uppstå någon trävarutransport, ty om utförsel af trävaror från dessa trakter lönade sig, skulle nämnda varor föras till Nordsjön och icke till Östersjön. Detta är ett argument, hvars tillämplighet jag icke rätt fattat. Det skall ju alltid inträffa, att, huru vi än lägga en bana mellan Nordsjön och Östersjön, det alltid fins någon punkt, der trafiken leder mera vesterut och en annan, der den leder mera österut. Men banan är ju just anlagd till förmedling häraf. Om jag hyser den tanken, att det endast voro en förmedling med Östersjön jag ville befrämja, borde ju en jernväg anläggas med uteslutande afseende härför, d. v. s. icke fortsättas till Nordsjön, eller sättas i samband med de norska jernvägarne. Men det är ju bra om genom en jernvägsanläggning vi kunna få upp industri, oafsedt på hvilket håll dess alster söka sig väg till världsmarknaden. Om en industri kan uppstå, så är det ju just hvad vi med en bana mellan Nordsjön och Östersjön äsyfta. Således synes mig helt naturligt, att detta argument är alldeles otillämpligt. Hvad sedan angår kolningen, så hafva två bruksegare haft

olika uppgifter om priset på kol; dock var den hufvudsakliga skillnaden den, att den ene kom till 4 kronor, efter att hafva tillagt 50 procent och den andre ville till de 4 kronorna lägga ytterligare 50 procent. Då man nu har två olika auktoriteter, vill jag icke tillåta mig att döma dem emellan. Min egen erfarenhet såsom bruksegare är den, att jag många år köpt kol för 6 kronor, men grannar med förmånligare läge hafva fått dem för endast 4 kronor. Detta var dock på en tid, då arbetslönerna voro lägre än nu. Men dermed må nu vara huru som helst. Låt vara att priset är högre, så ligger väl det största och mesta, som man härvid lag har att taga i betraktande, icke i den vinst per stig kol, som bruksegarne möjligen kunna göra, utan hvad vi skola se på, är om den föreslagna jernvägen genom främjande af tillfällena till lättad samfärdsel möjliggör industri i större skala eller icke. Det är en fråga, som berör icke blott landets fördelar, utan äfven jernvägens räntabilitet, och att en bruksegare från Norberg anser det vara möjligt att åstadkomma en betydlig industri, grundad på dessa kol, måste vara något, som talar för banan, äfven om en bruksegare i en annan provins anser, att det icke vore möjligt. Men jag ber att få fästa uppmärksamheten på två saker, som följa med industri i stor skala. Den ena är den, att just derigenom, att industrien bedrifves i stor skala, så kan jag i afseende på de arbeten, som skola förrättas, och stundom äfven i afseende på transporter göra allt billigare. Det blir då mödan och kostnaderna värdt att göra en mängd arrangementer, genom hvilka allt blir mycket billigare än eljest. Men utvecklingen af industrien har också en annan sida, nemligen, att, om jag kan anlägga verkstäder som äro bättre och ändamålsenligare än de förutvarande, så kan jag derigenom åstadkomma så stora besparingar, att jag med nöje betalar mera för råämnen och bränsle, än jag förut kunnat göra. Det är just genom att på detta sätt tillvägagå, som man kan få upp en fördelaktig industri. Ett litet bruk är bundet vid den produkt, som der fabriceras; men har jag sådana tillgångar på råämnen och bränsle, att jag kan anlägga ett större bruk, då kan jag tillverka olika produkter och alltid i stor skala den, som efter vexlande konjunkturer är mest afsättlig. Jag kan således af flera olika skäl förutsätta möjligheten för bruksegaren att betala äfven det högre kolpris, som Herr Ekman förutsatt, men hufvudvilkoret derfor är och blir alltid, att en ymnigare tillgång på kol skall möjliggöra bruksanläggningar i större skala, och jag anser därför, att det, som blifvit anfördt i afseende på fördelarne af att föra kol på banan, bör noga beaktas. Ty hurudana äro uppgifna förhållanden i detta hänseende? Jo, att den trakt, som omgifver den vestligare af de föreslagna bansträckningarne, uppgifves vara skogrikare än den, som genomgås af den andra bansträckningen, och att den förre är försedd med många vattendrag, på hvilka kol kunna föras från skogar längre in i landet. På bergsbygderna mellan Hybo och Torpshammar är deremot koltillgången mindre, och om man åter, genom att välja den östligaste

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

sträckningen, närmar sig kustlandet, så ligga der redan anlagda bruk, hvilka behöfva de kol der finnas och redan hafva sina särskilda farleder och kommunikationer till kusten.

Detta med hänsyn till möjligheten af uppkomst af ny på de stora skogstillgångarne grundad industri. Taga vi åter ur allmänare synpunkt i betraktande förmedlingen mellan det medlersta och södra Sverige med det vestra och — Norge, så är väl hufvudsaken att bedöma, om transitohandel och varuforsling på längre distanser är möjlig eller icke möjlig. Då är det de blifvande fraktkostnaderna på den ena och på den andra bansträckningen, som böra med hvarandra jemföras, och derpå finnes väl ingen annan eller sannare mätare, än de beräkningar öfver trafikostnaderna mellan olika orter, som Chefen för Jernvägstrafik-styrelsen uppställt. Jag säger icke, att mina ord och tankar, angående förhållandena i Norrland, skola hafva bättre vitsord än andras; men det må nu angå timmer eller plank eller kol eller hvad som helst, måste vi, när det är fråga om att bedöma, om den ena bansträckningen är bättre än den andra, beräkna hvad trafikostnaden blir på den ena och hvad den blir på den andra. Är denna kostnad billigare på den ena banan, så kan industrien der bättre komma sig upp än på den andra. Chefen för Jernvägstrafik-styrelsen sade: att mellan Torpshammar och Östersund blir det 16 till 27 procent billigare på den vestra banan, än hvad det kan bli på den östra; mellan Torpshammar och norska gränsen gör det 6 till 10 procent; från Stockholm till Östersund 10 till 15 procent; från Stockholm till riksgränsen 7 till 9 procent. Det är icke småsaker, om jag på den ena banan kan göra en inbesparing af en fjerdedel af den frakt, jag skall betala på den andra banan. Detta tror jag, man bör fästa sig vid. Således kommer jag till det resultat, att jag anser tvärbanan, sådan den i Kongl. Maj:ts första alternativ är föreslagen, böra i och för sig förordas.

Den nästa synpunkten eller sambandet mellan det medlersta och södra Sverige med det öfre Norrland, huru förhåller det sig med den? Regeringen har föreslagit, att vi skola redan nu tänka derpå genom att besluta anläggandet af en bana från Gällösund till Håsjö. Så vidt jag af handlingarne kan finna, tillfredsställer denna bana icke dem, som deraf skulle vara intresserade, och jag tror, att det på goda skäl anses, att detta samband kan befrämjas på annat sätt. Man kan knappast misstaga sig om, att Kongl. Maj:ts motiv, för att nu framlägga förslag om denna bana, har varit, att derigenom skulle vinnas ett gemensamt bifall från så väl det öfre Norrland som från det vestra eller Jemtland. När detta icke lyckats, hvarför skulle vi då besluta denna bana? Det är för mig lika angeläget att befrämja det öfre Norrlands bästa som Jemtlands, men då sättet, på hvilket det förra skulle befrämjas, nu icke är fullt utredt, så ser jag ej något hinder besluta om det ena, men icke om det andra allenast, och hos Kongl. Maj:t anhålla om undersökning angående banan till det öfre Norrland, så att den må på bästa sätt befrämja provinsens väl.

Detta måste nemligen vara närmaste ändamålet med denna bana, likasom Jemtlands väl närmast är äsyftadt med tvärbanan. Till de skäl, som blifvit anförda af det öfre Norrlands målsmän, kommer det skäl, hvilket en blick på kartan visar oss, nemligen att förbindelsen bör kunna göras mycket mera direkt.

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Men huru gestaltar sig frågan i afseende å kostnaden? Jo, det visar sig att det kostar blott 1,727,000 kronor mera än Kongl. Maj:ts af Stats-Utskottet tillstyrkta senare alternativ, att i stället för denna Gällösunds bana, lägga en bana från Håsjö till Torpshammar i förening med Kongl. Maj:ts första alternativ i öfrigt, eller banan Hybo—Välje—Ånge—Östersund—Näskott jemte Ånge—Torpshammar, och då kostnaden för en bana från Håsjö till Sollefteå blir densamma. antingen det ena eller andra alternativet för att komma till Håsjö väljes. så visar det sig således, att nämnda belopp af 1.727,000 kronor är det högsta, hvarmed kostnaden för så väl en vestlig tvärbana enligt Kongl. Maj:ts första alternativ, som en sjelfständig stambana med utgångspunkt från tvärbanan vid eller i närhet af Torpshammar kan komma att öfverstiga kostnaden för den af Stats-Utskottet tillstyrkta banan, som ej tillfredsställer någon. En bana mellan Sollefteå, Håsjö och Torpshammar går emellertid en betydande krok vid Håsjö, hvartill anledningen sannolikt blott är önskan att få en bra öfvergångspunkt öfver Indalselven. Det är derföre mycket möjligt, att ytterligare undersökningar kunna visa oss en kortare och mindre kostsam bana. och det är icke omöjligt, att sedan tvånget att sammanbinda de båda banorna är borta, man kan tillfredsställa icke allenast det öfre Norrlands behof af samfärdsel med det nedre landet, utan äfven tillgodose kustbefolkningens lokala intressen. Derför anser jag en ny undersökning om den uppåtgående banans lämpligaste sträckning vara till landets bästa; men då förekommer också, att jag måste hafva en utgångspunkt för denna bana; och när jag icke är säker på, hvilken utgångspunkt är den bästa, samt undersökning af banan i dess helhet skall ske, så anser jag det icke vara skäl att nu besluta något vidare om stambanan, än hvad som är nödvändigt i och för tvärbanan. Derföre, och då banan från Storvik till Hybo kommer att fordra två eller tre års anläggnings-tid, intet behof kräfver att nu afgöra sträckningen från Hybo till tvärbanan, men bestämmandet af lämplig utgångspunkt för stambanan möjligen kan derpå inverka, så böra vi uppskjuta äfven det. En talare har visserligen sagt, att, då man lägger en bana i sträckningen från Ånge till Östersund, så vore det mera öppet och ridderligt att genast besluta äfven sträckningen mellan Ånge och Hybo, emedan efter hans uppfattning något annat icke kunde komma i fråga; men ehuru sannolik äfven jag anser den sträckning han tänkt sig. så kan jag dock, så länge stambanan är obestämd, icke finna, att någon ridderlighet kräfver, att vi genast skola fatta beslut härom.

Min åsigt är derföre den, att Riksdagen bör lemna sitt bifall till första punkten i Herr Nordenfelts reservation, och föreslår jag

Norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

således »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—Torpshammar-banan och en norsk jernväg mellan Throndhjem och riksgränsen sammanbinda Bottenhafvet och Vesterhafvet, må dragas från Torpshammar till Ånge, Östersund och Näskott.» När jag då, i motsats mot hvad Utskottet gjort i dess förslag, icke nämmer något om banan från Hybo till Välje och Ånge, måste den förfalla. Hvad deremot förekommer i Herr Nordenfelts reservation i sista mom. af 1:sta punkten äfvensom i 2:dra och 4:de punkterna, anser jag böra utgå; men att deremot 3:dje punkten måtte qvarstå med den förändring, att utredningen må afse lämpligaste sträckningen af norra stambanan från Hybo till Ångermanelfven och icke »emellan förutnämnde tvärbana och Ångermanelfven». Å det af mig sålunda framställda förslag får jag anhålla om proposition.

Herr Nordenfelt, Leonard Magnus: Innan jag går att yttra mig om riktningarne, vill jag först söka bemöta den meningen, som yrkar uppskof af den nu föreliggande frågan. Enligt mitt förmenande hafva vi åtagit oss att göra tvärbanan färdig samtidigt med den uppåtgående banan och att fullborda båda banorna inom sex år. Under denna förutsättning är Sundsvall—Torpshammar-banan anlagd och norska banan påbörjad, och under samma vilkor hafva jemtlandingarne voterat ett anslag af 900,000 kronor. Vid sådant förhållande tror jag det icke vara rätt att skjuta upp frågan ett år, ty detta är det minsta uppskof, som blefve följden af ett sådant beslut. Bestämmer Riksdagen sig sedermera för den östligare sträckningen, blifver uppskofvet ytterligare ett år längre, enär, såvidt jag kan räkna rätt, det är omöjligt att bygga banan öfver Håsjö och Näskott på mindre än ett år längre tid, än den vestligare sträckningen erfordrar. Förhållandet är nemligen, att denna sträckning är mycket längre, att de på sex och trefjerdedels milen emellan Välje och Torpshammar icke finnes en enda väg och att norr om Torpshammar på en sträcka af fem och en half mil icke heller finnes någon väg, utan man blefve följaktligen nödgad att först bygga vägar för att komma fram. På den vestliga sträckningen finnes visserligen ett stycke, fastän kortare, hvarest enahanda förhållande eger rum; men der finnas på flera andra ställen sjökommunikationer af betydlig utsträckning, hvilka kunna användas för arbetets påskyndande. Då den anslagna byggnadstiden är mycket knapp, och arbetet icke kan forceras utöfver en viss gräns, är det icke möjligt att inbespara ett år af denna tid.

I Utskottets betänkande förekommer, hvad man äfven man och man emellan fått höra yttras, att frågan gäller hela Norrlands fördel. Men om man närmare undersöker förhållandena, skall man finna att det icke är mer än Norrbotten. Vesterbotten och en del af Ångermanland, som hafva större fördel af den östliga riktningen. Ty Gefle-

borgs län har alla fördelar af att få en kort väg till koldistriktet. Jemtlands län har ganska tydligt uttalat sin mening och Medelpad kommer ju att få jernväg utefter hela sin längd ända till Ånge. Dessutom är det väl icke blott de, som bo norr om jernvägen, hvilka skola vara de bestämmande; äfven befolkningen söder om densamma har stora intressen af en kommunikation med Jemtland och Norge. Dessa intressen bestå uti att få sitt behof af sliper, timmer och kol bättre tillgodosedt, att få afsättning af landtbruksalster, jern och fabriksalster på Norge, få fisk och andra varor derifrån o. s. v., och jag föreställer mig, att, då folkmängden och produktionen i landet söder om Ångermanelfven är betydligt större än i Norrland norr om Ångermanelfven, den förstnämnde landsdelens intressen äfven äro viktigare än den sistnämndes.

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Man har vidare talat om, att man borde tillse att detta vidsträckta egentliga Norrland (hvarmed jag alltid menar landet norr om Ångermanelfven) borde på bästa vis sammanbindas med det nedre landet, och att man derföre skulle så mycket som möjligt undvika alla krokvar vid banans anläggande. Men om vi tillse, på hvad sätt jernvägarne äro anlagda i det öfriga landet, skola vi finna, att man på flera ställen af en eller annan anledning gjort icke obetydliga böjningar. Sälunda förekommer först i Krylbo och Sala en krok på öfver fyra mil; man kunde nemligen utan alla terränghinder gått från Storvik rätt på Upsala, men man ansåg detta icke fördelaktigt, emedan man ville närma sig Westmanlands skogar och gruffält. Gå vi vidare, finna vi, huru trafiken till Skåne är belastad med en krok vid Katrineholm, i stället för att man kunnat gå vida genare, om banan lagts från Gnesta till Norrköping. Vid Laxå är likaledes en krok, som skulle undvikits, om banan i stället gått snedt öfver vattendelaren till Carlsborg. Vid Mjölby bildar banan åter en krok, som icke skulle förekommit, om man följt en annan utstakning, som gick direkt från Norrköping till Nässjö, men hvilken icke ansågs så fördelaktig för vinnande af trafik. Samma förhållande eger rum vid Falköping; här hade banan kunnat gå rakt på Göteborg från Töreboda. Dessa exempel torde visa, att afvikningar på några mil förekomma på flera ställen, der särskilda betydande intressen derigenom kunnat ses till godo. Nu är här fråga om att låta banan till Norrland göra en afvikning, för att närma sig Jemtland och Norge, och jag finner denna böjning fullt lika berättigad som alla de andra, jag omnämnt.

Jag har yttrat, att jag anser frågan icke vara fullt utredd, hvad densamma angår norra stambanans riktning från tvärbanan norrut. Detta innebär intet klander mot undersökningen af linien Gällö—Håsjö; ty denna borde alltid ega rum; men om man bör fästa afseende vid en kortare förbindelse emellan södra Sverige och Norrland, norr om Ljungan, framför sistnämnde landsdels förbindelse med Norge, kan man, såsom Herr Wærn redan yttrat, utan väsentlig förlängning af banan i dess helhet gå ut antingen från Torpshammar,

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

från någon punkt emellan Torpshammar och Ånge eller emellan Ånge och Gällö, och derigenom utan väsentligen större kostnader göra vägen till Norrland norr om Ångermanelfven betydligt kortare. Man har sagt, att undersökningen i öfrigt skulle kunna förbättras. Ja, det är sant, men gäller för alla linierna och sannolikt mest för den vestra. Hvad som dock icke kan bortresoneras eller undvikas, är den till 1,200 fot uppgående höjdskillnaden mellan vattendelarne söder om Torpshammar och Ljungan, hvilken till nära samma höjd sträcker sig till Johannisfors-linien och öster derom. Att den vestra linien är fördelaktigare i trafik-hänseende, var redan ådagalagdt genom den utredning, som år 1870 verkställdes för ett enskildt bolagsräkning. Det var då fråga om att bygga en jernväg på enskild bekostnad och för utländska penningar, och en utredning företogs därför, på grund hvaraf man kom till det resultat, att linien åt Refsund och Ånge vore mycket fördelaktigare med afseende på inkomsten af trafiken, än linien åt Håsjö, hvarföre man äfven beslutade sig för den förstnämnda riktningen. Vore det då skäl, att staten nu kastade sig in på en annan bana, som är mycket mindre fördelaktig i nämnda hänseende?

En ärad talare på östgötabänken, som med så mycken talang försvarade den östra banan, har förklaradt utredningen vara ofullständig och därför åberopat mitt yttrande derom. Jag har redan nämnt, hvad jag dermed afsett; men i öfrigt anser jag utredningen bättre, än den vanligen varit för våra jernvägsbyggnader. Jag har sedan år 1850 deltagit i hithörande ärenden och har aldrig funnit en så fullständig utredning som denna. Han yttrade vidare, att en opartisk auktoritet borde undersöka räntabiliteten med afseende på de olika banorna. Men om icke Jernvägsbyggnadsstyrelsen och Jernvägstrafikchefen äro opartiske, vet jag icke, hvar man skall finna en sådan auktoritet, och inom mig sjelf kan jag icke heller finna ett spår till partiskhet.

Samme talare har sagt, att statistiska och ekonomiska uppgifter saknas. Sådana finnas dock i stor myckenhet i Jernvägsbyggnadsstyrelsens betänkande.

Jag har tagit de faktiska upplysningar, som kommit mig tillhanda, satt dem bredvid hvarandra och sökt att på grund af dem göra mina beräkningar angående de olika banornas trafik. Resultatet har jag tagit mig friheten att franilägga i min reservation. Värdet af statistiska och ekonomiska uppgifter bero i hög grad på huru de uppställas, och blifva ofta vilseledande. En faktor, som vid ett förhållande sådant som detta, måste tagas i betraktande, men som alltid är svår att bestämma, är den blifvande tillväxten af trafiken. Man kan nog på grund af statistiska uppgifter utreda de förhånden varande förhållandena, men det går ej an att endast på grund af dylika uppgifter draga bestämda slutsatser, utan en art af aningsförmåga fordras för att från hvad man ser sluta till det som man icke ser. Vidare säger man, att ett beslut nu att taga vestra banan

skulle stå i strid med förut fattade beslut. Det kan jag för min del ej finna. Föregående talare hafva ådagalagt, att ej något beslut är fattadt om *sättet*, hvarpå man skall sätta Norrland i förbindelse med det öfriga landet, och jag ser ej något skäl, hvarför de motiv, som Chefen för Civil-departementet anfört och Riksdagen godkänt, icke lika väl passa för det vestra alternativet, som för det östra. Talaren gick derhän, att han sade, att en förändring i den ursprungliga planen skulle ske. Deremot får jag säga att den ursprungliga planen var Torpshammar, Ånge, Refsund och Östersund. Undersökningarne för den riktningen, som alla från början tänkte sig, äro mycket äldre, än undersökningarne för den andra. Först under de sista åren hafva norrländingarne tänkt på en annan riktning. Hvad nu riktningen öfver Håsjö angår, synes den mig obestridligen vara en del af en tvärbana från Trondhjem till Sollefteå och icke till Sundsvall. Samme talare satte värde på att det öfre Norrland skulle få bekväm förbindelse med Sundsvall. Nu ser man dock dagligen, huru gods kan tagas från Stockholm på ångbåt lika väl till Sollefteå och hvilken annan punkt som helst vid norrländska kusten, som till Sundsvall, hvarföre jag icke kan inse att det skulle ligga någon särdeles vigt på underlättandet af förbindelsen emellan sistnämnda stad och det nordliga Norrland, helst hvarje norrländsk hamn har sitt handelsområde.

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Samme talare har äfven betviflat det intyg, som är framlagdt angående flottningskostnaderna. Jag har i min hand ett intyg från åtskilliga Herrar, som flotta på dessa vattendrag, nemligen, Wikström, Forsell, Hallberg, Sands bolag m. fl., hvilket lyder så: »I det hufvudsakliga af de uppgifter angående flottningskostnaderna på Ljungan, Indalselven och Gimån, som Doktor S. Axell lemnat Kongl. Jernvägsbyggnads-styrelsen, instämma undertecknade.»

Här äro således flere personer, hvilka jag måste anse högst aktingsvärda, som påstå, att Doktor Axells uppgifter äro riktiga. Dessutom har jag skaffat mig originalpapperen eller bolagens egna flottningsrapporter för de sista tre åren, och de stämma öfverens med de upplysningar, som blifvit lemnade om flottningskostnaderna på Ljungaelf, Gimån från Refsundssjön och Indalselven från Storsjön. Jag har äfven inhemtat uppgifter från skeppsmäklarefirman Olson & Wright här i staden om frakter och assuranser från Sundsvall och från en mäklare i Trondhjem om frakter och assuranser derifrån, hvilka alla uppgifter jag har här, om någon önskar att se dem. På grund af dessa uppgifter har jag gjort upp en kalkyl, så godt jag förstått. Den blir något annorlunda, än den talares, som yttrat, att det är alldeles gifvet att alla effekter från Storsjön och Refsund komma att gå på Norge. Jag har anfört något härom i min reservation, men som jag ej kan göra mig den förhoppning, att Herrarne alla läst densamma, ber jag att få påpeka några omständigheter. En faktor, som den ärade talaren alldeles förbigått, är att riksgränsen ligger 1,000 fot högre än Storsjön, hvaremot Storsjön ligger 1,000 fot öfver Sundsvall. Man får således hufvudsakligen

Norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

föra laster utför lutningarne, när man kör från Storsjön till Sundsvall, hvaremot ett alldeles motsatt förhållande eger rum vid färd emellan Storsjön och Trondhjem. Nu veta vi af erfarenhet, att en stor höjdskilnad ökar kostnaderna för trafiken högst betydligt. En tillökning uppstår i underhållet och det mekaniska arbetet, hvilken växer med tilltagande trafik och ej kan bortresommeras. Dertill kommer att sträckan från Storsjön till riksgränsen är mycket litet befolkad. En stor del af denna trafik har icke heller goda vilkor för bosättning, emedan den består hufvudsakligen af kala berg och mossar. De högre belägna delarne äro nemligen skogfattiga. Arbetet blir der betydligt dyrare än i öfriga delar af landet, och det är alldeles omöjligt att kunna frakta den vägen till samma pris per centnermil, som på andra ställen under gysammare förhållanden. Jag anser derfor att frakten måste sättas åtminstone 1 öre högre per centnermil emellan Storsjön och Trondhjem än emellan samma sjö och Sundsvall, hvilket gör 21 öre per centner, och om jag dertill lägger endast 10 öre i jernvägsfrakt för de fyra mil, som jernvägen är längre emellan Trondhjem och Storsjön än emellan Storsjön och Sundsvall, så uppstår en fraktskilnad af 31 öre per centner till fördel för Sundsvall. Enligt de uppgifter jag erhållit, är skilnaden i frakt och assurans för trävaror till England emellan Trondhjem och Sundsvall i medeltal högst 20 öre per centner, och Sundsvall skulle således hafva en fördel framför Trondhjem af 11 öre i frakt på England. Nu kan det visserligen vara möjligt, att denna kalkyl ej är fullt tillförlitlig, men den pekar likväl i alldeles motsatt riktning mot den förre talarrens. Jag anser dessutom vigten af en standard trä böra uppskattas till 82 centner i stället för 66, som denne talare antagit.

Samme talare frågade, hvarför man ej kunde bygga bibanor från de vestra orterna till den östra linien. Jo, emedan dessa skogs-trakter sakna förmåga att åstadkomma bibanor. Man kan ej tänka sig, att de skola kunna bygga sådana banor förr än i en aflägsen framtid, hvaremot större utsigt finnes för att bibanor kunna byggas från det mera befolkade kustlandet. Hudiksvallsbanan bör lätt kunna fortsättas och Sundsvall—Torpshammarsbanan finge ju genast utsträckning till Ånge. Talaren sade äfven, att man skulle kunna anlägga en enskild bana från Refsund till Storsjön; men hvarför skulle staten afsäga sig fördelen af att lägga sin bana i denna riktning? Dessutom är det icke så lätt att i dessa trakter kunna åstadkomma en enskild bana af $1\frac{3}{4}$ mils längd, och jag vågar betvifla, att det bär sig att på hästbanor köra timmer emellan sjöarne och omlasta det flera gånger.

Här hafva framstälts två olika uppgifter om kolning och priset derfor. Jag vågar ej tillmäta mig någon erfarenhet i afseende å kolning, men jag har någon erfarenhet af arbete i allmänhet och arbetspris. Det synes mig, att talaren på östgatabänken hemtat sina uppgifter från de sista dyra årens erfarenhet, hvaremot den förste talaren hemtat sina från normala förhållanden, hvilket äfven hans kolpris antydde.

Med tillfälle till sådan förtjenst, som af den siste talaren uppgafs, tror jag, att det ej skall blifva svårt att hålla folk i Norrland, helst som tillfälle till större förtjenst erbjuder sig med timmerafverkning under vissa mellantider, då lagom snö finnes, och då kan ju kolningar tidtals öfvergifvas. Dessutom finnas åtskilliga bruk vid Ljungan, Ljusnan och Indalselven, och i Gestrikland, hvilka också kunna använda kol. Hvad affallet från de vid kusten belägna sågverken beträffar, tror jag, att det fortfarande kommer att gå på sjön.

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Chefen för Jernvägs-trafikstyrelsen har redan visat, huru stigningarne på det östra alternativet mest förekomma på hufvudlinien och derigenom belasta den större trafiken. De många och vackra jernvägsförslag, som talaren framstälde, må vara framtiden förbehållna att utföra, så vida de kunna bära sig, men för närvarande är ej fråga derom, och Riksdagen har ju i sin hand att vägra eller gifva anslag dertill. Jag tror ej att fruktan för flera jernvägar bör afhålla oss från att nu besluta hvad som är lämpligt.

I fråga om hvad som nämnts derom, att det östra alternativet mera skulle närma sig till det egentliga Norrland, ber jag att få framhålla, att Sundsvall är den närmaste punkten till det egentliga Norrland vid de nu föreslagna jernvägslinierna. Enligt alla vägkartor, som jag haft att tillgå, är det nemligen från Örnköldsvik, der strandvägen från Österbotten framgår, 5 svenska mil längre till Håsjö än till Sundsvall. Kan man då föreställa sig, att de egentliga norrländingarne skola fara till Håsjö, då de kunna fara till Sundsvall. Man säger, att landsvägar kunna anläggas, som förkorta vägen, men dermed väntas nog i förhoppning om stambanans utsträckning. Dessutom är från Örnköldsvik och fågelvägen till Håsjö ungefär lika långt som till Sundsvall. Derföre finner jag icke, att man närmar sig det egentliga Norrland mera på det ena sättet än på det andra. Den vestra linien berör Storsjön mycket tidigare än den östra, och detta är en väsentlig omständighet, ty öfver Storsjön sprider sig trafiken till en stor del af Jemtland. Efter det vestra alternativet blir vägen till Storsjön nära 7 mil kortare än efter det östra. I regeringens hand ligger det ju att bestämma den frakttaxa, som skall gälla å ena sidan emellan Storsjön och Sundsvall och å den andra emellan Storsjön och Throndhjem. Vid taxans fastställande kommer nog att tagas i betraktande både de svenska handelsintressena och den förut nämnda omständigheten, att tågen måste höjas 2,000 fot emellan hafvet och riksgränsen. Priset å byggnadstimmer och sliper är i medlersta delen af landet tre gånger så högt som i Jemtland, och dessa effekter kunna tagas med mycket större fördel på vestra än på östra linien, emedan de kunna erhållas så väl i större quantitet som till bättre pris vid Hafverösjöarne, Refsundsön och Storsjön än utefter östra linien. Äfven kol kan man åstadkomma billigare, om man lägger milorna vid sjöstränderna och besörjer forslingen till jernvägstationerna med prämar.

Att Kronan eger öfver 52,000 tunnland skog invid den vestra

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

linien är visserligen ej något stort skäl för denna linie, men om en enskild skogsegare hade så mycket skog, skulle han vid en jernvägsanläggning ej förbise den omständigheten, och dessa kronoparkers värde skulle betydligt höjas, om det vestra alternativet komme till stånd. Jag kan ej förstå, huru den östra linien skulle kunna betäcka sitt underhåll och sin trafik kostnad och deraf skulle man afskräckas från att fortsätta jernvägen vidare norrut.

Ett bifall till det östra alternativet blefve därför för det egentliga Norrland enligt min förmening till sina följder mycket skadligt.

Jag iuskränker mig nu att förena mig med Herr Wærn, med afseende på Andra Kammarrens mening i denna fråga.

Herr Leyonancker: Den jernvägsfråga, som nu är under behandling, eger efter min öfvertygelse en väsentlig olikhet mot de jernvägsfrågor, som förut varit under Riksdagens behandling, nemligen att de befintliga sakförhållandena, med undantag af terrängförhållandenas beskaffenhet, ej lemna någon säker ledning för omdömet om hvar en bana i Norrland fördelaktigast kan och bör läggas. Jag hemtar denna min åsigt från de statistiska uppgifter, som äro ganska rikhaltigt lemnade, och hvilka, enligt min fulla öfvertygelse, äro mycket samvetsgrant uppgjorda; men om på grund af dessa skulle sättas i fråga att anlägga en bana, skulle mitt svar otvifvelaktigt blifva nej till hvarje banbyggnad i Norrland, ty med en så obetydlig befolkning och industri torde det, med undantag af det inre Amerika, vara exemplöst att en bana anlagts. Då jag det oakadt anser ekonomiska och strategiska skäl tala för en stambana i Norrland, är det, emedan jag har ett högt begrepp om Norrlands framtid, på grund af ej blott dess naturliga rikedom utan äfven dess intelligentas befolkning, men då de närvarande sakförhållandena ej gifva en tydlig ledning hvar banan skall läggas, är naturligt, att man måste antaga, hvar och en för sig, hvilka behof Norrland nu har och i framtiden kan få samt hvilken rörelse framdeles kan uppstå i Norrland. Ett misstag i detta hänseende är efter mitt förmenande att förspilla Norrlands framtid. Vi lägga nu grunden till att Norrland kan blifva hvad jag och många med mig tro, att det kan blifva, en rik och viktigt ingredierande del af vårt land, hvilket det icke hittills varit. Om jag i detta hänseende betraktar Norrland, framställer det sig för mig i två egentliga delar: kustlandet och det inre landet. Kustlandets och kuststädernas framtid tror jag kommer att hänga på en rörelse i öster och vester och i vester och öster. De måste söka sitt handelsområde i det inre af landet och icke norr och söder om sig. Jag tror, att stora separata affärsplatser skola uppstå utefter kusten, enhvar med sin del af det inre landet. Vid kusten komma att, såsom nu, finnas sågverk och måhända ej oväsentliga jernbruk, men såväl sågverk som bruken äro beroende af skogstillgångar, som finnas vesterut, och heraf bevisas att rörelsen kommer att gå i vester och öster. Hela kustlandet har sålunda sin enda stora framtid försäkrad

genom tvärbanor. För mig ställa sig förhållandena olika för det inre af landet. Detta land är af många ringaktadt, men jag tror ej att det förtjenar en sådan dom. Der är en väsentlig skogsrörelse möjlig och redan befintlig. Landet har en stor framtid såsom skogsodlande äfvensom såsom boskapsskötande, och det är i vissa delar ej föraktansvärdt såsom jordbrukande. Men huru skall detta inre land kunna drifva upp sin rörelse med en bana, som ligger närmare kusten? Det inre landet har hittills varit i lägervall och transport dit från kusten är så dyr, att den afstänger hvarje lifligare trafik. Jag kan ej nu ur minnet uppgifva transportkostnaden för ett lispund gods. Landets framtid är ovilkorligen beroende på, att en jernväg kommer till stånd, men gör den det, så kan framtiden blifva ganska storartad. En jernväg i det inre af Norrland, gående längs landet, har äfven den stora fördel, att den är den enda, som kan framkalla en vaxelrörelse mellan mellersta och norra Sverige. Hvad som skulle föranleda en större rörelse emellan mellersta Sverige och Norrlands kust kan jag ej förstå. Jag hvarken vågar eller kan ingå i de många detaljer, som förut blifvit berörda, men min åsigt är, att de Herrar, som ansett en kolhandel mellan det inre af Norrland och det mellersta Sverige vara naturlig och kunna lätt åstadkommas, hafva fullkomligt rätt. Således är gifvet, att jag är för det vestra alternativet, och jag vill ej ytterligare beröra de skäl, som af med mig likatänkande anförts. Att söka genom en medelbana förena alla fördelar är, liksom alla sådana försök, ett misstag. Ingendera trakten skulle derigenom få sitt behof af jernväg uppfyllt. Man skulle derigenom utgifva betydliga summor utan att erhålla ett egentligt resultat, och det vill jag gerna akta mig för. Dertill kommer att en medelbana råkar ut för terrängförhållanden, som man bör undvika. Parallelt med kusten på 4 à 10 mils afstånd derifrån löper en bergskedja, genom hvilken landets floder bryta sig. Mellanbanan skulle komma upp i denna bergskedja bland lutningar, som blefve svåra att öfvervinna. Vester om denna bergsrygg finnas milslånga jemna sträckor. I Westerbotten och Norrbotten aflägsnar sig bergskedjan från kusten och der går på många ställen det jemna landet ner till hafvet. Jag har rest mycket i Norrland samt företagit undersökningar, och jag tror mig veta, att terrängen för den vestra linien är rätt lämplig.

Af dessa skäl och flera andra, som här anförts, instämmer jag i första och andra punkten af den utaf Herr Nordenfelt afgifna reservation, dock så att de sista orden af första punkten utgå, emedan de höra till nästa punkt af Stats-Utskottets betänkande.

Herr Brun: Jag ber att till en början få förklara, att, derest jag hade förhoppning om, att det förslag, som af Herr Wærn är framställt, skulle kunna realiserast, så skulle jag obetingadt sluta mig till den åsigt, han uttalat. Jag misstänker ej det ringaste, att den ärade talaren menade fullt uppriktigt, men när jag tänker tillbaka

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

på sjelfva historiken af norra stambanan, gifver den mig icke anledning att kunna hafva samma förhoppning som Herr Wærn. Jag hade nemligen tillfälle att vara med redan då första steget togs på norra stambanan, och jag erinrar mig mycket väl att då och allt sedermera det var båda statsmakternas mening, hvilken jag icke missförstått, när den lades så tydligt i dagen att den ej kunde missförstås, att norra stambanan först skulle genomgå de närmast Stockholm liggande provinserna, men sedermera sätta Norrland i förbindelse med mellersta och södra Sveriges befolkning och näringslif. Nu frågar jag: huru har detta blifvit uppfyllt i den proposition, som Kongl. Maj:t afgifvit? Har Norrlands folk anledning att kunna vara tillfredsstäldt? Jag vill dervid särskildt erinra, att Norrlands befolkning har under loppet af flera år enat sig i den åsigt att få en efter landstingens och representanternas uppfattning tjenlig bana sammanfallande med den s. k. gamla »B»-linien. Jag skall icke tillåta mig att här nämna den anledning, som föranledt oss att öfvergifva den linien. Alla mina vänner från Norrland känna denna anledning. När vi beslöto att öfvergifva den planen, fingo vi en svag förhoppning att, genom modifikation af B-linien och genom nya undersökningar, möjligen kunna få ett på en gång för oss och för ena statsmakten tillfredsställande resultat, men undersökningen företogs knapphändigt under hösten och hölls strängt till de fixerade punkterna, så att den ej lemnade annat resultat än dessa krokur på kartan, eller näsor såsom man behagat kalla dem. Jag kan ej tro att det är möjligt att framgå med en för såväl staten som de norrländska bygderna tjenligare jernväg, än den tvärbana som blifvit utvald från Hybo. Det är dessa företeelser, som göra, att jag icke vågar gifva min röst obetingadt för Herr Wærns förslag. Jag måste därför, enligt min skyldighet såsom ombud för en del af Norrland, bedja att få upptaga till besvarande några af de erinringar och påståenden, som här blifvit gjorda.

Jag vågar då först och främst mot chefens för Jernvägsbyggnadsstyrelsen påstående, att bättre uppgifter och upplysningar ej kunna erhållas, säga, att jag hoppas, att bättre och tillförlitligare undersökningar kunna göras, om man ser saken från praktisk synpunkt och något åtminstone fäster sig vid folkets uttalade önsknin-
gar. Det måtte väl betyda något, att en så stor del af landet — jag talar ej om Jemtland — temligen enhälligt uttalat sig för en bana, som berör bygderna. Jag för min del har sagt i min motion och vid remissen af den Kongl. propositionen, och jag upprepar det nu, att efter min uppfattning byggnadsstyrelsen och de, som haft hand om denna sak, alltför litet gifvit akt på Norrlands egenomliga förhållanden, som skilja det ifrån det öfriga Sverige. En obestriddig sak är, att en viss höjd öfver hafvet gör icke blott jordmånen utan äfven klimatet sämre. Det är egentligen utefter kuststräckan som en större befolkning, bättre jord och klimat samt industri finnas, och dit ansåg man sig företrädesvis berättigad att få

jernväg, dels till följd af de gifna förhållandena, och dels emedan man ansåg, att en jernväg der skulle bättre bära sig än i de folkotomma bygderna. Här har förespeglats, att den vestra delen af Norrland kan blifva lika bra som den östra. Jag tror det icke, ty det strider mot naturen, det står icke i mensklig makt att omskapa de naturliga förhållandena, att sänka ett land som ligger ömgt. Det står ej till att genom jernväg förändra grusjord till lös lerjord. Jag ber om ursäkt, att mitt anförande är något oordnad, men jag har efter hand gjort anteckningar till besvarande. Den jernväg, som Kongl. Maj:t företrädesvis föreslagit och byggnadsstyrelsen förordat, har påståtts kunna tillfredsställa Norrlands behof. Man har sagt, att en krok åt Gällösund ej betyder något, men jag säger, att ingen norrländing från det nordligare Norrland far till Jemtland för att komma till kustlandet, och skall banan pinas in på en sådan väg, blir den, praktiskt taget, olämplig.

Man har också sagt, att de resande och trafiken på Norrland icke skulle betyda så mycket, men hvad betyda dessa stora norrländska ångbåtar, som utgöra den väsentliga delen af den ångbåtsflotta, som ligger vid Skeppsbron? Hvad uträtta de? Jo, de föra saker så länge vattnet är öppet, och deras storlek, lastdryghet och ständiga öfverlastning med gods och folk visa, att trafiken är betydlig, och denna trafik har att kämpa med ganska stora svårigheter om hösten. Om den till en del ombesörjdes med jernväg, skulle den utan tvifvel lemna jernvägen mycken sysselsättning. Under de 35 år, som jag vistats i Norrland, har jag fått tillräcklig erfarenhet af svårigheterna i trafiken tidigt om våren bland isstycken och om hösten. Funnes en jernväg, skulle man företrädesvis fara med den. Just i kustlandet finnes en stor industri och drifvas stora affärer såväl med trävaror som andra effekter. Befolkningen är ganska talrik och många affärsresande finnas. hvarigenom jernvägen skulle bättre bära sig der än i det inre landet. Chefen för Jernvägsbyggnadsstyrelsen har anmärkt angående industri i kustlandet, att jernverkningen skulle vara obetydlig och ej lida brist på kommunikation. Emellertid är förhållandet, att denna tillverkning lider brist på kommunikationer, och detta föraktade norra Helsingland är dock så beskaffadt, att dess ena domsaga lemnar till staten ungefär lika stort skattebidrag som hela Jemtland. Man torde då väl kunna göra en liten krok för att tillfredsställa dess behof af jernväg, och jag kan ej förstå, hvarför man bör med jernvägen gå in i bergshöjderna emellan Välje och Torps-hammar.

En talare redogjorde för de förluster, det medför att gå i svåra stigningar. Han anförde ej såsom exempel norra Helsingland, men hvad som gäller i ena fallet, måste väl äfven gälla i ett annat. Det har äfven blifvit sagdt, att sågverken vid kusten ej skulle lemna någon kol tillgång. I det hänseendet tilltror jag mig att något kunna bedöma förhållandena. Vid sågverken måste man antingen kola största delen af affallet eller också bränna upp den. Vid ett större

Norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

sågverk, hvare jag är intresserad, tror jag, att kostnaden för uppbränning gått upp till 15,000 kronor om året. Sedermera, då man fick plats för att kunna kola och äfven kolade, uppkom en inkomst af omkring 70,000 kronor. Man bör således ej alldeles förakta denna del af kustlandets industri.

Chefen för byggnadsstyrelsen uttryckte vidare den önskan, deri jag instämmer, att norra banorna måtte blifva så nyttiga som möjligt för landet, och nyttiga äfven i ekonomiskt hänseende; men för att de det skola blifva, fordras förutom den vestra banan, om den skulle komma till stånd, också en annan bana, och med all aktning för den ärade talarens omdöme i denna sak, tycker jag, att man ej får absolut fränkänna det norrländska folket, som sträfvar deruppe, allt omdöme om sin egen ekonomi.

Herr Gahn hade den förhoppningsfulla åsigt, att det bansystem, som finnes utsatt här på kartan, skulle utgöra endast början eller stommen till bansystemet. Jag tror att det bör göra början, men jag fruktar att det gör slutet af systemet, just emedan det kommer att lemna så dåligt resultat, att det afskräcker från ytterligare banbyggnader i Norrland. Detta gör, att jag ej kan göra, hvad jag så gerna skulle vilja, nemligen sluta mig till Herr Wærns förslag.

Man har dessutom påstått, att de norra orterna, särskildt Helsingland, ej vore beaktansvärda i afseende å spanmålsproduktion. Jag får upplysa, att de producera spanmål öfver sitt behof, så att de till en del kunna föda de tusentals arbetare, som tillfälligtvis uppehålla sig der, äfven i Herjeådalen. Äfven i detta fall har landet blifvit misskändt.

Herr Asplund har framhållit den stora vigten af att en stambana i Norrland lägges så, att bibanor lätt kunna åstadkommas, men jag ber att få fästa uppmärksamheten på, huru dessa banor i allmänhet komma att se ut. De måste följa floddalarne och således gå i nordvestlig riktning från kusten. Talaren tycktes uteslutande tänka på vestra delen af Norrland, men jag tänker också på en kommunikation med vårt eget fosterland, med det öfriga Sverige, och en sådan sker ej lämpligast genom att först resa i nordvest och sedan i söder. Ju längre krokarne blifva, desto större kostnad förorsakas och desto mera tid förspilles. Den vestra liniens aflägsenhet från kusten är ej att berömma utan tvärtom.

Herr Nordenfelt tyckte att allt var så väl bestäldt, men jag ber honom lägga märke till, att Norrlands folk ej tycker detsamma, hvilket det gifvit tillkänna genom landstingen och sina representanter så, att man ej borde betvifla deras mening. Samme talare yttrade också, att man borde tänka på södra Sveriges och hufvudstadens fördelar och olägenheter vid denna frågas afgörande. Har södra Sverige och Stockholm fördel af att jernvägen lägges så att kommunikationen blir lätt till Norge, men obeqväm till det egentliga Norrland? På det sättet minskar man och måhända i väsentlig mån tillintetgör den handel och gemenskap, som funnits å ömse sidor emellan Norr-

land och södra Sverige. Kroken till Gällösund är ett stort hinder för samfärdseln. Den gör att norrländingarne få söka sina handelsförbindelser i Norge och blifva afskilda från sina landsmän.

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Samme talare förklarade, att Håsjö-linien ej skulle kunna bära sig. Jag beundrar ej mycket denna linie, utan skulle vilja hafva en ännu östligare, men nog tror jag, att den kan bära sig genom att fortsättas norrut. Men att en bana, gående i den af Jernvägsbyggnadsstyrelsen åstundade riktning, skall kunna lemna något briljant resultat, derom har jag endast en ganska svag förhoppning. Jag medgifver, att om denna sistberörda bana anses nödvändig för förbindelsen med brödra-riket och i strategiskt hänseende — hvarom jag ej vill yttra mig — och om Kongl. Maj:t eller Stats-Utskottet lemnat en antydan om, att Norrland kunde hoppas att få en för dess näringslif och industri lycklig bana, så skulle jag varit med om att vänta i flera år. Men en sådan förhoppning finnes icke och i följd deraf ber jag att få till protokollet antecknad ett sammandrag af mina åsigtter i frågan. Jag måste yrka ett uppskof och anser, att saken kan ej annat än vinna på ett uppskof, enär under tiden en närmare utredning af flera på frågan högeligen inverkan omständigheter och förhållanden härigenom beredes, och lär det vara så mycket angelägnare, som frågan om de tvänne särskilda banorna i Norrland synes i den Kongl. propositionen hafva blifvit allt för mycket med hvarandra invecklade.

Den plan för jernvägsanläggningar i Norrland, som af 1873 års Riksdag antogs, bestod nemligen af

dels anläggande af en bredspårig jernväg från Storvik på Gefle—Dala-banan öfver Hybo till någon punkt, som framdeles fick bestämmas, på tvärbanan emellan Sundsvall och riksgränsen mot Norge;

dels anläggande af en smalspårig jernväg från någon punkt på Sundsvall—Torpshammar-banan till Jemtland och vidare till riksgränsen, en norsk bana till mötes.

Sedan har emellertid genom beslut vid 1874 års riksdag tvärbanans spårvidd blifvit bestämd tillika med den uppåt gående eller norra stambanans, och derigenom har det lemnats möjlighet att så sammanblanda de båda banorna med hvarandra. att den norra stambanan nu så godt som saknas i den Kongl. propositionen, hvilken egentligen innehåller blott jernvägsförbindelse öfver Jemtland med Norge. Sådant kan väl emellertid icke vara förenligt hvarken med Norrlands eller det öfriga rikets bästa. Jag behöfver blott angifva några distansförhållanden för att påvisa det märkvärdiga i den riktning, den del af jernvägen, som skall föreställa fortsättning af norra stambanan från Hybo, fått i det nu föreliggande Kongl. förslaget. Efter att utgå från Storvik på Gefle—Dala-vägen, 3½ mil från hafvet, närmar sig den redan beslutade jernvägslinien, innan den lemnar Gestrikland, hafvet på blott cirka 2 mils afstånd; uppkommen till Hybo, cirka 14 mil från Gefle—Dala-banan, är norra stambanans läge 5 mil från hafvet; ännu 8 à 9 mil nordligare eller vid Ånge är banan ifrågasatt att läggas 8 à 9 mil från hafvet och ytterligare

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

5 mil nordligare eller vid Gällö ända till 14 mil från hafvet, allt fogelvägen räknadt. Att en så vestligt belägen jernväg *icke kan* tillfredsställa norrländska befolkningens behof af förbindelsemedel med det öfriga riket borde vara lätt insett, när man känner, att det är egentligen inom *kuststräckan*, på en bredd af omkring 6 à 7 mil från hafvet och under en höjd af cirka 500 fot öfver hafvet, som den bättre odlingsbara jorden, det för ett fullständigt jordbruk tjenliga klimatet, befolkningen, industrien och de gamla näringarne i Norrland hufvudsakligen befinna sig, eller som, med ett ord, den *värdefullaste delen af Norrland* är belägen. Tydligt är det också, att för de delar af riket, som redan ega eller genom de ifrågasatta jernvägarne skulle kunna få en lättare beröring och handelsgemenskap med Norrlands befolkning, och deribland särskildt med hufvudstaden, det ingalunda är likgiltigt, huru dessa jernvägar i Norrland anläggas. Såsom de nu äro af Kongl. Maj:t föreslagna, synas de nästan uteslutande vara afsedda att underlätta förbindelsen med Norge, men lemna deremot förbindelsen emellan den mest befolkade delen af Norrland eller kustlandet och södra orterna i ett högst otillfredsställande skick.

Att läget af en norrut gående stambana, äfven med hänsyn till trafikförhållandena och förväntade inkomster af trafiken på densamma, är af stor betydelse, och att ett vestligt läge, helst med så ofördelaktiga stigningsförhållanden, som ofvanför Välje, måste lemna ett mindre godt resultat, än ett östligt och med mindre stigningar, anser jag för alldeles afgjort. Det är härjemte en känd sak, att snöfallen komma tidigare, och att snön faller djupare eller ymnigare i förhållande som landet höjer sig öfver hafvet, likasom också att under vintertiden köldgraden tilltager af enahanda orsak i samma förhållande. Snöhindren och kostnaderna för deras undanröjande blifva följaktligen större i den vestra delen af Norrland än i den östra, och detta så mycket mera som emellan Hybo och tvärbanan på sina ställen under hela mil saknas folk att anlita för banans klargörande efter snöfall och yrväder. Faran för passagerares helsa och lif genom inträffande snöhinder och uppehåll på banan måste i de folktomma trakterna kunna blifva rätt stora och betänkliga; ty huru det skulle gå med de resande på ett tåg, som i 30 à 40 graders kyla fastnade i en under flera mil folktom trakt, och der hjälpen icke kan komma förr än mycket sent, kan man lätt föreställa sig. Vidare beträffande *inkomsterna* för staten af banan, så måste man antaga, att dessa blifva större om banan genomgår den del af landet, der den större delen af befolkningen bor och har sina näringar och industri. Ett ofördelaktigt resultat i afseende på inkomster af norra stambanan skulle ytterligare ej blott utgöra en kräfta för staten, utan det skulle helt säkert verka afskräckande både på statsmakterna och enskilde att vidare befatta sig med jernvägsanläggningar i Norrland, och hvarigenom denna stora del af riket sannolikt skulle komma att för en lång framtid sakna en lätt förbindelse med det öfriga riket, som vintertiden är så nödvändig, synnerligen vid inträffande missväxtår i

Norrland, och den slutliga följden skulle sannolikt blifva, att Norrland, till sin egen och hela rikets skada, komme att tillbakahållas i sin utveckling för en lång framtid. Då så är, och hvarken i Kongl. Maj:ts proposition eller i Stats-Utskottets förslag finnes ens någon antydning derom, att norrländska bygderna i en framtid hafva en ändamålsenligare eller verklig norra stambana att förvänta, än den nu ifrågasatta Jemtland—Trondhjems-vägen, så kan jag för min del *icke antaga helt* någondera af de af Kongl. Maj:t föreslagna eller det af Stats-Utskottet förordade alternativet.

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Då således de här ofvan vidrörda jemte flera andra med saken sammanhang egande förhållanden torde böra, såsom de förtjena, närmare öfvervägas, innan Riksdagen går att fatta afgörande beslut öfver de norrländska jernvägarnes riktning, och hvarföre — oafsedt de olägenheter, byggnadsstyrelsen föreburet för ett uppskof härmed till dess fullständigare och säkrare utredningar skett — detta uppskof synes vara *det enda lämpliga beslut*, som i frågans närvarande skick bör ifrågakomma, föranledes jag vördsamt anhålla om totalt uppskof eller, om Herr Talmannen skulle anse sig förhindrad att derom framställa proposition, *afslag* på Stats-Utskottets framställning i denna första punkt och bifall till Herr C. Ekmans reservation.

Herr Bennich: Om jag i likhet med den siste talaren skulle anse det vara min skyldighet att såsom riksdagsman endast bevaka den orts intressen, jag tillhör, skulle jag knappt hafva något att säga i denna sak, då jag icke tillhör någon af de orter, som deri hafva omedelbart intresse. Men jag uppfattar icke mitt kall såsom representant sålunda. Jag tror, att det tillkommer mig att se på landets intresse utan afseende på den ort, jag tillhör, och utgående från en sådan förutsättning tillåter jag mig att i största korthet yttra mig i anledning af de förslag, som här i den föreliggande frågan blifvit framställda. Jag ber då att i första rummet få bemöta den siste talarens yrkande om uppskof, ett yrkande som äfven blifvit af åtskillige andre talare framställt. Till stöd för detta yrkande har åberopats af den siste talaren, att undersökningen icke vore tillfredsställande, utredningen icke fullständig, och föregående talare hafva anfört, att Kammaren vid riksdagens slut nu vore så fåtalig, att så viktiga beslut som detta icke borde fattas, samt att skiljaktiga meningar visat sig rörande den lämpliga sträckningen, hvilket allt borde afhålla från att nu fatta beslut, samt slutligen att de olägenheter, som skulle uppstå genom frågans undanskjutande för ett eller annat år, icke vore af någon betydelse. I afseende på Kammarens fåtalighet är det visserligen att beklaga, att vi icke äro flera närvarande, men vi hafva de sista dagarne behandlat högst viktiga frågor, ingripande i hela landets rättsväsende, och vi behandla dagligen viktiga frågor angående landets finansiella förhållanden; och jag kan icke annat än tro, att vi äro tillräckligt mångtalige för att behandla äfven denna fråga. Att skiljaktiga meningar i densamma förefinnas är sant,

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

men skola vi vänta tills enighet i meningar åstadkommits, lärar väl, allra helst i en jernvägsfråga, uppskofvet komma att vara ett eller annat sekel, såvida icke menniskorna undergå stora förändringar. Det finnes emellertid en omständighet, oberäknadt olägenheten af jernvägsarbetets fördröjande, som gör, att uppskof är förenadt med stor fara i en fråga sådan som denna, något som de, hvilka någon längre tid deltagit i riksdagsförhandlingarne, nogsamst hafva sig bekant nemligen, att jernvägsfrågor hafva en förmåga att förrycka en mängd andra viktiga frågor, och att derigenom föda af sig långt större skada, än om till och med något mindre välbetänkt beslut i afseende å jernvägens riktning blefve fattadt. Jag åtminstone är rädd för de partibildningar, som vanligen uppkomma genom uppskof och långsam behandling af jernvägsfrågor. Utredningen, sade en talare på förmiddagen, har varit i högsta måtto otilfredsställande, och den siste talaren påstod detsamma. Jag har redan vid remissen af den Kongl. propositionen uttalat den mening, att utredningen varit mer än vanligt fullständig, och att undersökningarne blifvit synnerligen väl genomförda; och detta har sin naturliga förklaringsgrund deri, att frågan icke uppstått för dagen utan redan tidigare varit föremål för Riksdagens behandling, samt derefter blifvit ytterligare undersökt. Den ligger, synes det mig, nu så klar, att om vi också icke kunna blifva enige, har dock hvar och en fasta hållpunkter för sitt bedömande af frågan; och att så är förhållandet hafva vi nogsamst erfarit af diskussionen. Man säger vidare — och det är den hufvudsakliga invändning, som från det så kallade stora allmänna norrländska intresset blifvit framställt — att det i Kongl. Maj:ts proposition egentligen förordade förslaget icke är tillfredsställande för det stora Norrland, utan endast för Jemtland. Stats-Utskottets förslag skulle deremot tillfredsställa Norrlands allmänna intressen. Den siste talaren, som tror sig representera östra Helsingland, var dock icke nöjd med Stats-Utskottets förslag lika litet som med Kongl. Maj:ts, och det undrar jag sannerligen icke på, då ett begränsadt ortintresse företrädesvis skall ses till godo. Att vestra Helsingland icke heller är nöjdt med Stats-Utskottets förslag, derom hafva vi full visshet i en till Kongl. Maj:t afgifven petition från denna landsdel, deri just den vestra sträckningen, som i Kongl. Maj:ts första alternativ finnes upptagen, förordas. Här hafva vi sålunda i denna jernvägsstrid norra Helsingland deladt i två hälfter, den östra, som icke vill hafva någotdera, hvarken Stats-Utskottets eller Kongl. Maj:ts förslag, och det vestra Helsingland, som är synnerligen belåtet med vestra riktningen enligt Kongl. Maj:ts proposition. Nu sträcker sig jernvägsprojektet, sådant det i de olika förslagen föreligger, icke upp till hvad man synes vilja förstå med det stora Norrland och kan följaktligen icke afse tillfredsställande af dervarande ortintressen. De alternativa förslagen genomgå blott Helsingland och Medelpad samt stanna begge i Jemtland. Antingen man nu går till Håsjö eller Gällö, kommer man att möta jemtländska gränsen på ungefär lika kort afstånd från medelpadsgränsen; ty Håsjö likasom

Gällö ligger inom Jemtland. Detta landskap blir således tillgodosedt af båda riktningarne, såväl den vestra som den östra, och man kan därför icke tala om, att Jemtlands intresse fordrar det ena och icke det andra, ty medan södra och mellersta delarne af Jemtlands län äro mera tillfredsstälde med det vestra, blir det nordliga och östra Jemtland mera tillfredsstäldt med det östra förslaget. Säsom representant för Jemtland kan jag således säga, att en del af mina kommitenter vill hafva den ena och en annan del den andra sträckningen, och att det följaktligen ur den synpunkten borde vara mig lika kärt hvilkendera riktningen än beslutas, men — jag bekänner det öppet — jag kan icke och får icke tänka på att tillfredsställa mina kommitenter eller någon del af dem, utan endast på hvad som enligt mitt ömdöme är nyttigast för landet i sin helhet. Äfven ur sådan synpunkt är det naturligt, att man måste se till orternas relativa behof af lättad kommunikation; men dock icke endast detta, utan äfven och på samma gång statens anspråk på afkastning af den dyrbara anläggningen. Ser jag nu på statens intresse både såsom jernvägsbyggare och såsom högste vårdare af de trakter, genom hvilka jernvägen skall gå, hvilket senare bör vara liktydigt med ortintresset, så sammanfalla alla dessa, efter min tanke, i det vestra alternativet. Så många och fullständiga upplysningar hafva blifvit meddelade både vid den förberedande utredningen och under diskussionen i dag till förmån för detta vestra system, att jag skulle handla orätt, om jag försökte att upprepa något af hvad förut är sagdt. Ett ber jag dock att få säga: jag har sjelf, såsom det lärer vara bekant, flera år vistats i Jemtland och haft tillfälle att i följd af min verksamhet derstädes taga kännedom om orternas olika beskaffenhet. Med ledning af denna kännedom är jag förvissad, att den betydliga del af Jemtlands län, som det vestra systemet skulle gagna, komme att vinna en tillväxt och en utveckling, mycket större än den del af Jemtland, som af Håsjö—Näskott-banan kunde företrädesvis hemta fördel; och detta därför, att den förra vidsträckta delen af länet har längre afstånd till kusten och är mäktig af större utveckling än åtminstone den östligare delen af länet. Derjemte är det för mig alldeles uppenbart, att trafiken på jernvägen utefter Håsjö-linien och den begränsade dalgång, i hvilken Indalselven flyter fram, omöjligt kan komma att jemföras med trafiken på vestra linien Ånge—Östersund. Indalselven är lätt flottbar, då deremot Refsundsvattendraget är en synnerligt dålig flottningsled. På den förra framflottas virket på en eller annan månad och för låg kostnad, på den senare åter går flottningen ytterst långsam och mot hög kostnad. Vill man åter bedöma blifvande trafikförhållandena efter den rörelse, som landsvägarne utefter dessa olika linier nu förete, så vågar jag af erfarenhet påstå, att äfven härutinnan en ytterst betydande skillnad förefinnes. Jemförelsevis kan man i sådant hänseende säga, att, om man möter *en* skjuts eller forä på milen på sträckorna Håsjö—Dusnäs-viken, så möter man en forman eller resande på hvart tionde steg på den andra eller Refsundslinien; ty

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

utefter denna linie går den stora rörelsen emellan Östersjön och Jemtland, då deremot den andra vägen jemförelsevis obetydligt befares.

Vid sådana förhållanden kan jag icke tveka om hvilken linie jag skall ur allmän synpunkt gifva företrädet. Helst ville jag understödja Kongl. Maj:ts förslag, såsom jag kallar det vestra alternativet, i sin helhet, men då det nu synes icke kunna vinna bifall, sluter jag mig till Herr Nordenfelts reservation. Han har väl sjelf öfvergifvit den och stält sig på Herr Wærns ståndpunkt, men för det närvarande yrkar jag bifall till Herr Nordenfelts reservation, under förhoppning, att flere, som instämt deri, icke i likhet med Herr Nordenfelt skola öfvergifva densamma.

Herr Statsrådet Thyselius: Uti det betänkande, hvilket chefen för statens jernvägsbyggnader afgifvit, och i det i statsrådsprotokollet intagna anförande, hvilket ligger till grund för Kongl. Maj:ts proposition, är en fullständig redogörelse lemnad för alla de skäl och de förhållanden, som kunna tala för eller emot en hvar af de ifrågasatta linierna för jernvägen i Norrland, och efter en sorgfällig beredning af frågan, har regeringen slutligen icke kunnat vara i någon mån tveksam emellan andra än två förslag, det vestra och det östra alternativet, äfvensom i Kongl. Maj:ts proposition blifvit antaget att företrädet skulle gifvas åt den vestra jernvägssträckningen, genom den föreslagna linien Håsjö och Gällö. Då denna Kongl. proposition blifvit till Riksdagen afgifven, innan mig blef anförtrodt att öfvertaga ledningen af det departement, hvartill så beskaffade ärenden höra, följer deraf, att jag om denna fråga icke kan hafva någon närmare kännedom, än den som genom handlingarnes meddelanden åt Riksdagen kunnat vinnas; och då jag således icke är i tillfälle att lemna några nya upplysningar i saken, afhåller jag mig desto hellre ifrån att afgifva något yttrande i afseende på den ena eller den andra liniens företräde, som, efter hvad jag erfarit, ett uppskof, vare sig af frågan i dess helhet eller vissa delar deraf, blifvit ifrågasatt. Men just denna sistnämnda omständighet har föranlåtit mig att begära ordet för att fästa uppmärksamheten på de olägenheter, hvilka skola blifva följden af ett uppskof. Dessa hafva af chefen för Jernvägsbyggnadsstyrelsen blifvit ganska fullständigt angifna. Det må väl vara en sanning att uppskofvet så kan ställas, att olägenheterna deraf blifva mindre, men i alla fall måste en del af de olägenheter bemälda chef anfört komma att qvarstå, och de angifna äro kanske icke de enda, som skola uppkomma af frågans undanskjutande. Jag erkänner väl, att den tid har varit ganska begränsad, hvilken Stats-Utskottet haft för behandling af detta ärende, men då, efter hvad det vill synas, den utredning och undersökning, som blifvit verkställd, har med mycken noggranhet egt rum, och då det visat sig, att inom Stats-Utskottet en stor pluralitet funnit hvad i ärendet förekommit vara af beskaffenhet att kunna föranleda ett bestämdt yttrande för det ena eller det andra alternativet, så tror jag mig icke allenast kunna

önska utan äfven hoppas, att denna Kammare icke uppskjuter denna fråga, åtminstone icke på det sätt att det icke kan framgå klart, hvilken af de ifrågasatta linierna vinner Kammarens sympatier, och hvarigenom säkerligen det återstående arbetet för utsträckande af jernvägsnätet till Norrland skulle mycket underlättas, samt kanhända också många andra fördelar vinnas.

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Herr Frisk: Sedan jag vid början af riksdagen i afgifven motion hemstälde, att Riksdagen måtte hos Kongl. Maj:t anhålla om tillsättande af en komité för att närmare utreda den lämpligaste sträckningen af norra stambanan, har jag blifvit alltför öfvertygad om behovet af detta uppskof, ty under den tid, som derefter föflutit, har jag, som personligen känner till en stor del af det område, genom hvilket jernvägen skulle sträckas, fått höra så många oriktiga och osanna uppgifter lemnas om dessa förhållanden, att jag beklagar, att frågan nu i riksdagens sista timme skall afgöras. Innan jag går vidare, ber jag att med några ord få bemöta de skäl mot uppskof, hvilka af Chefen för Jernvägsbyggnadsstyrelsen, Herr Öfverste Beijer blifvit anförda. Bland andra uppgifter, han lemnade, var den, att ett uppskof skulle förorsaka staten en förlust af en eller en och en half million kronor. Det skulle vara intressant att veta, på hvilken grund han stöder en sådan beräkning. Då sträckningen mellan Hybo och riksgränsen är så stor, att de fyra och en half millioner kronor, som anslogos till 1876 års jernvägsbyggnader å stam- och tvärbanan norr om Hybo, utan olägenhet kunna användas, om vi sammantränga arbetena på en linie mellan Storvik och Hybo, kan man till exempel genom att börja arbetena vid Bollnäs mycket påskynda denna dels byggande, så att jag kan icke medgifva påståendet, att en stor förlust genom uppskjutande af denna fråga skulle uppkomma för staten. Vidare gjorde Herr Öfverste Beijer en jernförelse mellan jernverkningen i Gestrikland och den i Helsingland. Hvilken är orsaken till skilnaden deremellan? Jo, att Gestrikland har fått sin jernväg, och att jernverkningen der är mycket uppdrifven, under det att i följd af ökade dagspenningar och högt stegrade forlönor af till och med 30 öre centner milen en del jernverk i Helsingland blifvit dels nedlagda, dels måst mycket minska sina tillverkningar. Detta är orsaken, hvarför jernverkningen i Gestrikland står framför den i Helsingland. Bland andra påståenden, som jag tycker vara besynnerliga, har Herr Öfverste Beijer framhållit hufvudstadens nytta af det öppna vattnet vid Trondhem; men jag undrar, om hufvudstaden skall hafva stor fördel af detta öppna vatten, då säkert är, att om det vestra alternativet antages, skall mycken handel, som nu går till Stockholm, gå till Norge, och jag beklagar, att Stockholms representanter icke mera bevakat hufvudstadens intresse än hvad de gjort.

Bland annat, som Herr Öfverste Beijer sade, var äfven, att man borde söka den kortaste vägen utan biintresse. Det är sant,

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

men då frågar jag, om det är den kortaste vägen till Norrland att draga stambanan från Hybo och vesterut eller till Välje och Ånge. Detta torde icke vara någon kort väg utan en krokväg. Såsom ett bevis på, huru man yttrar sig om Norrland, vill jag anföra ett påstående af Grefve af Ugglas, som jag ber att få bemöta, eller att det finnes stora trakter af osålda skogar mellan Välje och Ånge. Detta är ett stort misstag. Jag ber att få upplysa, att större delen af dessa trakter redan äro sålde till jernverks- och sågägare vid kusten.

Då jag tillika vet och tror, att tiden skall medgifva bättre undersökning åtminstone af Helsingland, så är jag öfvertygad, ifall uppskof beviljas, att man der skall erhålla en ginare och rakare sträckning från Hybo österom Välje till någon punkt, som ligger mitt emellan linien Hybo—Välje—Torpshammar och Hybo—Delsbo—Elfsund—Malungen-linien, och jag anser detta vara ett bland skälen till uppskof. Jag vet nu, att Kammaren är otålig att få slut på diskussionen, och jag slutar därför med att instämma i den sakrika utredning, som Herr Ekman gjort, i det jag yrkar bifall till hans reservation.

Friherre Stjernblad: Utskottets föreliggande betänkande har af en och annan blifvit temligen hårdt bedömdt, synnerligast af den talare, som förklarade detsamma vara hvarken upplysande eller uttömande.

Jag vill icke bestrida honom derutinnan; han må hafva sin uppfattning, men jag ber blott att få nämna, att Utskottet åtminstone icke sparat på arbete, ärligt och opartiskt arbete, och om deraf icke framgått en fullgod produkt, så tror jag, att Utskottet därför har god ursäkt, dels i den korta tid, som Utskottet haft sig tillmätt, och dels deri, att Utskottet varit i en belägenhet, som kanske få, om ens något, Stats-Utskott tillförene, nemligen att hafva fått till sig remitterad en Kongl. proposition, hvori icke något bestämdt påstående eller någon bestämd mening blifvit framställd, utan 2 alternativ blifvit framlagda. Emellertid har det lyckats Utskottet att kunna göra en bestämd hemställan, men detta har skett, jag medgifver det, icke därför att man genom den undersökning, som skett, såväl angående hvad de trakter, hvilka skulle af jernvägen genomskäras, derpå skulle vinna, som angående de trafikförhållanden och inkomster, som kunde uppstå, kommit till något bestämdare resultat än de fleste talare eller ett: »jag tror, jag är öfvertygad». Jag håller före, att man, stödd på dessa utgångspunkter, icke kan komma längre, emedan Norrland torde vara temligen obekant för oss alla. Men hvarför Utskottet kommit till en bestämd åsigt och en åsigt, grundad på en varm öfvertygelse om dess riktighet, var därför, att Utskottet vidblef den hufvudgrund, hvarpå beslutet vid 1873 års riksdag fattades, nemligen att bygga en uppåtgående stambana och en tvärbana, för att sätta Norrland, det vill säga de 5 nordliga länen, i en lifligare samfärdsel med det öfriga Sverige, och att samman-

binda Vesterhafvet med Bottenhafvet. Detta resultat eller denna frukt, tror jag icke kan vinnas genom Kongl. Maj:ts första alternativ, ty då vid 1873 års riksdag man beslöt, att den uppåtgående stambanan skulle skära tvärbanan eller ansluta sig till densamma på någon punkt öster eller vester om Torpshammar, så fans väl icke *en* af denna Kammares ledamöter, som trodde att vestra punkten skulle blifva $3\frac{1}{2}$ mil från Torpshammar. Vi veta väl, hvarför man utsatte öster eller vester derom; det var därför, att man fruktade att banan skulle komma för nära kusten, men en afvikelse till den grad, att den skulle förändra hela systemet, tänkte sig troligtvis ingen, liksom icke heller någon förestälde sig, att tvärbanan skulle få den riktning, som den nu har. Ty, låtom oss se saken från de provinserns synpunkt, som jag nämnde, och hvilka alla äro i saken intresserade; då är det väl icke mer än Jemtlands södra och vestra delar, som af en sådan bana, som Kongl. Maj:ts första alternativ afser, hafva verkligt gagn, ty hela norra Jemtland och äfven det östra är alldeles icke för denna bana. I Utskottets Riksgäldsafdelning tillkallades en person från norra Jemtland, och han förklarade, att den norra banan var i alla hänseenden fördelaktigare. Att denna uppfattning är riktig, torde också framgå af Kongl. Maj:ts proposition, ty utan denna inre tanke hos regeringen, hade säkerligen icke förslaget om Gällö—Håsjö-linien tillkommit. Således har Kongl. Maj:t tänkt sig att tillgodose norra och östra delen af Norrland. Helt annorlunda tyckes man här hafva tänkt sig saken, ty här har af flere ledamöter blifvit yrkadt, att man alldeles skulle ignorera denna del af Kongl. Maj:ts proposition och gå rakt på Norge samt sålunda göra denna bana till en jemtländsk—norsk i stället för en norrländsk bana. Att Kongl. Maj:t föreslagit att bygga linien Gällö—Håsjö angifver visserligen till en del hvad man äsyftat, eller att förbinda norra och vestra Norrland med jernvägssystemet i dess helhet, men detta ändamål är icke tillräckligt uppfattadt, emedan just hela trafiken från dessa delar får göra en omväg af från $3\frac{1}{2}$ till $2\frac{3}{4}$ mil, och förbindelsen mellan de olika delarna af Norrland är säkerligen lika vigtig som med Norge. Men Kongl. Maj:ts proposition i detta fall har ett annat större fel, och det är att der säges, att det skall byggas en bana mellan Gällö och Håsjö, men *när* detta skall ske står ännu i vida fältet. Deremot vinnes detta mål genom antagande af det östra alternativet. Derigenom kommer Norrland strax, d. v. s. om ett par år, i förbindelse med södra Sverige och Norge, och utsigten för norrländingarne att få en bana till Ångermanelfven är ju framflyttad kanske ett 20-tal af år. Denna bana från Sollefteå öfver Håsjö är af mycket större betydelse än den andra tvärbana, man vill bygga, och har dessutom den fördelen att, om man bygger den, är man sannolikt fri från att bygga en bana till. En representant från Göteborg yttrade, att intressena kunna mycket bättre tillgodoses genom en direkt bana genom Sollefteå till kusten, men detta kostar mycket penningar, och dermed följer ovilkorligen en annan banas an-

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

läggande för att sätta denna bana i förbindelse med det öfriga systemet, och jag måste bekänna att, huru varmt jag än önskar, att Norrland måtte blifva delaktigt af välsignelsen af jernvägskommunikationer, vill jag dock icke gifva min röst för flera banor än som är alldeles nödvändigt.

Gå vi nu till Utskottets förslag, så sammanfaller det med Kongl. Maj:ts östra alternativ med undantag af att man från Dussnäs-viken går norr om Östersund till Lith, och det ligger ju nära till hands, hvarför man gjort denna ändring: just emedan linien Dussnäs-viken—Östersund är den, som har de allra svåraste trafikförhållanden. På dessa $3\frac{1}{2}$ mil har man under 1 mil och några tusen fot en stigning af 1 fot på 60. Dessutom äro de delar, som ligga norr om Östersund, af mycket större betydelse än de, genom hvilka Kongl. Maj:t föreslagit att jernvägen skulle dragas, ty sätt norr Jemtland i förbindelse med jernvägsnätet och der finnes både skog och odlingsbara trakter, och jag vill särskildt fästa uppmärksamheten på, att der finnas de flesta kronoparker. Den lilla olägenhet, som Östersund skulle få af att trafikera en bibana, finner jag icke af den vikt, att staden icke kan finna sig deri, då hela landet derigenom finge en kortare och bättre bana. Jag har hört uppgifvas, att Östersund vore så lämpligt för anläggande af reparationsverkstäder, men jag kan icke finna, att man icke skulle kunna påträffa en lämpligare punkt, närmare eller vid Torpshammar än så långt upp mot norska gränsen, såvida icke verkstäderna äro afsedda för Norge. Det har talats så mycket i denna fråga, att jag inskränker mig till att yrka bifall till Utskottets förslag.

Herr Sundell: Om Herrarne endast en eller högst två minuter behagade innehålla ropen på proposition, skall jag sedermera icke lägga hinder i vägen för frågans afgörande. Jag har nu begärt ordet endast för att i någon mån ändra det yrkande, jag på förmiddagen framställde, så tillvida som jag nu anhåller att få instämna med Herr Wærn.

Herr Lindberg: Jag har blifvit uppmanad af en ledamot på dalabänken att konstatera eller beriktiga den af honom lemnade uppgift, att det skulle kunna blifva fördelaktigt att taga kol från Norrland, för att använda dem i mellersta Sverige. Jag skall försöka att i allra största korthet framställa en kalkyl för att visa att så verkligen skall blifva förhållandet.

I min trakt kunde man för 3 à 4 år sedan lega kolare, som mot ett pris af till och med 1 krona kolade 1 läst, sedermera har kostnaden stigit till 1 krona 50 öre à 1 krona 75 öre per läst. I Södermanland har man kunnat åstadkomma kol på botten för omkring 2 kronor per läst. Jag skall taga dessa af mig nu angifna faktiska förhållanden till utgångspunkt för den kalkyl, jag nu anhåller att få uppställa för att bevisa, att kol kunna med fördel tagas från

Ånge till t. ex. Norbergs bergslag. Om jag förutsätter, att skog, tillräcklig för åstadkommande af en läst kol, kan köpas i trakten af Ånge för en krona, tror jag, att jag anger ett pris, för hvilket betydliga quantiteter skog i Norrland kunna förvärfvas. Antager jag nu kostnaden för skogens forsling till bottnen och kolningen, lika med det förut angifna i Södermanland, till 2 kronor och lägger dertill, för att ej göra beräkningen för låg, 50 % högre kostnad, kommer jag till ett pris af 3 kronor per läst för kolen på bottnen. Om jag sedermera beräknar forslingskostnaden af kolen till jernvägsstationen, såsom den förut här i dag blifvit angifven till 1 krona per läst, så är jag uppe på en kostnad af 5 kronor per läst kol vid jernvägsstationen. Förhållandet är nu så i mellersta Sverige då man köper kol, att man skaffar sig en kommissionär, denne åtager sig att mot en provision och med beräkning af en afstybbning af 10 % leverera kolen på jernvägens lastvagn till bestämmelseorten; d. v. s. kosta kolen 5 kronor per läst, går 50 öre af för afstybbning, kommissionärens provision uppgår dessutom vanligen till 50 öre per läst. Säger jag nu, att frakten från Ånge till Norberg, efter beräkning af afståndet till $31\frac{4}{10}$ mil, gör 3 kronor 38 öre, så kommer jag, om jag summerar dessa siffror, till en totalkostnad af 9 kronor 30 öre för en läst kol, som är afhemtad och kolad i trakten af Ånge och fraktad till Norberg, och detta är ett pris, under hvilket jag tror, att man sällan i Norbergs bergslag kan erhålla kol. Det skulle äfven kunna låta sig göra att uppställa en beräkning öfver huru det skulle slå ut per tunnland skog; ett tunnland skog lemnar vanligen 50 à 60 läster kol, men antager jag, att hälften af skogen är duglig till timmer, får jag på hvarje tunnland skog, sedan jag fått den fördelen att använda hvad deraf är lämpligt till timmer, 25 à 30 läster.

För min del kan jag ej annat än i afseende på sjelfva saken tycka, att det vestra alternativet skulle i många afseenden hafva ett stort företräde ej allenast för Norrland utan äfven för mellersta Sverige, jag tror, att dess antagande skulle blifva en kraftig häfstång för vår industris utveckling, och att bästa sättet, på hvilket man kan tänka sig en möjlighet för denna bana till Norrland att bära sig, skulle just vara om den komme att på detta sätt förmedla uppforslandet af mellersta Sveriges malmer och jernindustriens produkter till Norrland mot återfrakt af träkol.

Herr Gahn: Sedan jag fått min kalkyl i afseende på kolkostnaderna vitsordad af en talare från en bergslagsort, är det för mig öfverflödigt att ingå i motbevisning angående Herr Ekmans uppgifter; och då jag erkänner, att hans uppgifter om kolkostnaderna i Ostergötland kunna vara riktiga, hoppas jag, att han också erkänner, att mina uppgifter rörande dessa kostnader på den ort, jag tillhör, äro riktiga. Men jag har icke begärt ordet för att få uttala detta, utan för att, med afstående från mitt yrkande om bifall till linien

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Gällö—Håsjö, tillkännagifva, att jag sluter mig till Herr Nordenfelts reservation.

Herr Widén: Redan vid remissen af den Kongl. propositionen, rörande jernvägssträckningen genom Norrland, yttrade jag mig till förmån för östra alternativet i Kongl. Maj:ts nådiga förslag. Denna riktning har sedan i Stats-Utskottet vunnit det bifall, att den erhållit pluralitet för sig der. Det hade varit min mening att nu här få för samma riktning tillägga några ytterligare skäl till de mera allmänna yttranden, jag vid remissen angaf. Men efter hvad som nu passerat och särdeles med hänsyn dertill, att flere af Kammarens ledamöter gifvit tillkänna, att de haft för kort tid på sig att sätta sig in i frågan och att derigenom komma till ett fullt säkert ömdöme, hvadan de ock uttalat den önskan, att ett uppskof med frågans definitiva afgörande måtte dem förunnas, så, och enär det icke kan vara rätt att vilja tvinga någon, som icke haft tid att bilda sig en bestämd öfvertygelse, att ingå uti en slutlig omröstning och att sålunda gifva uttryck åt en öfvertygelse, som han icke kunnat förvärfa sig, kan jag för min del nu icke yrka på bifall till Utskottets förslag att till alla delar afgöra frågan. Men då emellertid Herr Carl Ekmans reservation går i samma riktning som det förslag, Utskottets pluralitet afgifvit, men dessutom har den förtjensten att lemna tillfälle till en närmare undersökning af den del af det östra alternativet, hvarom någon tveksamhet kan ega rum, så får jag, i öfverensstämmelse med hvad jag antydtt på denna sena timme, inskränka mig till att nu varmt yrka bifall till Herr Ekmans reservation.

Herr Frisk: Då Andra Kammaren beträffande första punkten i Utskottets betänkande, enligt hvad mig blifvit meddeladt, nyss fattat det beslut, jag nu kommer att uppläsa, får jag, med frånträdande af mitt förra yrkande, anhålla, att jemväl Första Kammaren måtte antaga detsamma, eller att Riksdagen förklarar, att Kongl. Maj:ts nådiga proposition, angående fastställande af sträckningen för beslutade jernbanorna från Storvik mot Norrland och riksgränsen mot Norge för närvarande icke kunnat godkännas.

Herr Beijer: Med afstående från mitt förra yrkande förenar jag mig med Herr Wærn.

Herr Ekman, Carl: Jag har icke kunnat underlåta att ännu en gång begära ordet, emedan åtskillige talare gjort anmärkningar mot det yrkande, jag framställt, hvilka anmärkningar äro af beskaffenhet, att de måste något bemötas.

En talare från Göteborg har framhållit, huruledes man måste tillgodose orternas intresse, och sagt att vi därför voro nödsakade att bygga jernvägar, när det för landets utveckling behöfves, och af så-

dant skäl kunde denne talare icke gå in på att sammanjemka 2 intressen, såsom i väsentlig mån skett genom Utskottets förslag. Jag skulle för min del önska att kunna instämma i hans yttrande, men det finnes vissa gränser, utöfver hvilka man icke kan tillgodose orternas intresse. Jag tror, att staten här befinner sig i samma belägenhet som en godsegare, som på sina egor har många och goda odlingstillfällen. Om han lånar penningar för att på en gång uppodla allt, har erfarenheten visat, att det icke alltid slutar rätt bra. Den kloke hushållaren gör så, att han söker först tillgodogöra sig de odlingstillfällen, som erbjuda största fördelarne och, sedan han hunnit hemta nya krafter, påbörjar han nya arbeten. Så lärer väl vara nödvändigt att äfven staten går tillväga. Jag torde knappast behöfva erinra Kammaren om, att vi hafva att årligen sörja för en annuitet på de för statens jernvägsbyggnader upptagna lån, motsvarande mellan 8 och 9 millioner, och jag tror verkligen att, om också goda resurser nu finnas, de dock icke tillåta oss att gå till väga på det sätt, som — jag säger det helt öppet — efter min uppfattning måste komma att inleda staten i svårigheter.

Våra tillgångar äro icke tillräckliga för att medgifva beslutet om en jernvägssträckning, som måste komma att föra med sig två andra jernvägar inom orter der de olika intressena böra kunna förenas om en. Jag ber Herrarne besinna, att, i samma mån man beslutar att bygga jernvägar i trakter som äro obebygda och ouppodlade, fordrar den enskilda företagsamheten långt större kapital än i trakter, der det redan finnes någon odling och industri. Erfarenheten har visat oss att under föregående år, medan vi byggt jernvägar, har den enskilda företagsamheten tagit i anspråk betydligt större kapital än som staten för sina jernvägar upplånat. Dessa kapital måste uppbringas till största del inom landet, men för våra jernvägsbyggnader kunna penningar upplånas utomlands. Äro vi nu tillräckligt kapitalstarka för att kunna försträcka den enskilda företagsamheten? Jag tror det ej. Jag hoppas att de företag, som äro en följd af de hittills utförda jernvägsbyggnaderna skola i framtiden bereda ökade tillgångar, men det fordras, att man iakttager försigtighet, och derföre tror jag icke att vi, när vi nu stå i begrepp att besluta en jernväg i Norrland, skola från första ögonblicket säga att Norrland kan icke vara tillgodosedt med en jernväg utan det skall hafva en, som pekar åt vester, en åt öster och så en tredje, som skall sammanbinda dessa båda.

En annan talare, Herr Nordenfelt, har anmärkt, att jag gjorde oriktiga beräkningar i afseende på vigten af en standard. Äfven om detta varit händelsen skulle det varit utan inflytande på de beräkningar jag uppställt, ty jag har beräknat samma vikt uti min kalkyl öfver kostnaden för transport emellan Storsjön och Trondhjem som emellan Storsjön och Sundsvall. Nu är emellertid förhållandet, att, enligt de för statens jernvägar gällande taxebestämmelser, det

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

är föreskrifvet att 1 kubikfot bjelkar, plank etc. af gran och furu beräknas väga 40 skålpund, och då en standard innehåller 165 kubikfot uppkommer således den vigt jag uppgifvit.

Med Herrar Lindberg och Gahn ämnar jag icke inlåta mig i vidare tvist om priset på kol i Norrland. Jag är icke lika lycklig som Herr Gahn att hafva en bolagsman, som kan konstatera riktigheten af mina uppgifter, men jag är belåten, då han har förklarat att han icke bestrider mina, något hvarpå jag verkligen också vågar göra anspråk. Det vore särdeles önskligt, om de Herrar, som tro att man kan få kol från Norrland för så billigt pris, ville, i fall frågan om jernvägens riktning icke vid denna riksdag blir afgjord och hvilket synes mig sannolikt efter nu erhållen kännedom om utgången af denna fråga i Medkammaren, genom att låta kola i Norrland, skaffa en tillförlitlig utredning till nästa riksdag om kostnaden af sådant arbete derstädes.

Herr Troilius: Jag anhåller att få återkalla min begäran om proposition på Herr af Klints med fleres reservation och förenar mig med Herr Wærns förslag.

Sedan öfverläggningen härefter förklarats slutad, förmälde Herr Grefven och Talmannen, att under densamma hade afgifvits följande yrkanden, nemligen: 1:o att Utskottets förevarande hemställan skulle bifallas; 2:o) af Herr *Leijonancker*, att Kammaren för sin del skulle fatta ett så lydande beslut: »Riksdagen bifaller på det sätt Kongl. Maj:ts nådiga proposition, att den af Riksdagen år 1873 beslutade tvärbana, hvilken afser att tillsammans med Sundsvall—Torps-hammar-banan och en norsk jernväg mellan Trondhjem och riksgränsen sammanbinda Bottenhafvet och Vesterhafvet, må dragas från Torps-hammar till Ånge, Östersund och Näskott, samt att norra stambanan från Hybo må sträckas öfver Välje till Ånge»; 3:o) af Herr *Wærn*, att Kammaren för sin del skulle fatta följande beslut: »Riksdagen bifaller på det sätt Kongl. Maj:ts nådiga proposition, att den af Riksdagen år 1873 beslutade tvärbana, hvilken afser att tillsammans med Sundsvall—Torps-hammar-banan och en norsk jernväg mellan Thronhjem och riksgränsen sammanbinda Bottenhafvet och Vesterhafvet, må dragas från Torps-hammar till Ånge, Östersund och Näskott»; 4:o) af Herr *Ekman, Carl*, att Kammaren för sin del skulle fatta ett beslut af följande innehåll: »Riksdagen beslutar, att från Torps-hammar eller annan lämplig punkt i närheten deraf, som kan medgifva beqväm anknytning till en söder ifrån kommande bana och af Kongl. Maj:t bestämmes, en jernbana bör framdragas i riktning till Häsjö och vidare med berörande af Dusnäs-viken norr om Östersund till Näskott med bibana till Östersund»; 5:o) af Herr *Frisk*, att Kammaren för sin del skulle fatta följande beslut: »Riksdagen förklarar, att Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående fastställande af sträckningen för jernbanorna från Storkvik mot Norrland

och riksgränsen mot Norge för närvarande icke kunnat godkännas»; samt slutligen 6:o) att Utskottets förevarande hemställan skulle återförvisas.

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Härefter framställde Herr Grefven och Talmannen först proposition på bifall till Utskottets hemställan, hvarvid svarades många nej jemte några ja, sedermera proposition på antagande af Herr *Leijonanckers* förslag, då svaren utföllo med många nej, blandade med ja, vidare proposition på bifall till Herr *Wærns* förslag, hvarvid svarades talrika ja, blandade med nej, ytterligare proposition på godkännande af Herr *Ekmans* förslag, då svaren utföllo med många nej, blandade med ja, vidare proposition på bifall till Herr *Frisks* förslag, hvilken proposition besvarades med många nej, blandade med ja, och slutligen proposition på återremiss af Utskottets förevarande hemställan, hvartill svarades nej; hvaruppå, och efter det proposition på antagande af Herr *Wærns* förslag ånyo gjorts samt med talrika ja, blandade med nej, besvarats, Herr Grefven och Talmannen förklarade sig nu hafva funnit ja öfvervägande.

Många ledamöter begärde votering.

Efter förmälan det Kammaren egde att bestämma, hvilketdera af de öfriga fem yrkandena skulle blifva kontrapositionen vid den begärda voteringen, framställde Herr Grefven och Talmannen proposition derå, att Herr *Leijonanckers* förslag skulle intagas i kontrapositionen, och då dervid svarades många ja, blandade med nej, förklarade sig hafva funnit ja öfvervägande.

Som votering om kontrapositionens innehåll begärdes, uppsattes, justerades och anslogs en så lydande voteringsproposition:

Den som vill, att, vid blifvande votering om bifall till det förslag, Herr *Wærn* i anledning af förra delen utaf 1:sta punkten i Stats-Utskottets utlåtande N:o 88 framställt, kontrapositionen skall innehålla bifall till det af Herr *Leijonancker* i frågan afgifna förslag, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, kommer annan kontraposition att bestämmas.

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

Ja—60.

Nej—30.

Norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

Till följd häraf uppsattes, justerades och anslogs följande vote-
ringsproposition för hufvudvoteringen:

Den, som vill, att Kammaren, med anledning af förra delen i
1:sta punkten af Stats-Utskottets utlåtande N:o 88, skall antaga det
förslag till beslut, Herr Wærn afgifvit, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antager Kammaren det förslag till beslut Herr
Leijonancker framställt.

Vid denna omröstnings utgång befunnos rösterna hafva utfallit
sålunda:

Ja — 79.

Nej — 7.

1:sta punkten, senare delen.

Herr Wærn: Jag tror, att det nu föreslagna momentet i allt
väsentligt både kan och bör af Kammaren bifallas. Men för att
klara de konstitutionela begreppen, huru frågan sedermera skall be-
handlas, är det bättre att bestämdt utsäga hvad man vill i afseende
på anslaget än att lemna det tvivelaktigt. Då nu förhållandet är
sådant, att, om dessa banor skola blifva färdiga på den tid, som är
bestämd, penningarne måste dertill användas, så hemställer jag, att
detta moment må erhålla följande lydelse: »Riksdagen beslutar, att
vid dessa jernvägsarbetens utförande Kongl. Maj:t må närmare be-
stämma de orter, som ifrågavarande jernbanor eller delar deraf skola
genomgå, och de ställen, desamma böra anlöpa, och att de utaf Riks-
dagen beviljade anslag till arbeten å jernbanorna från Storvik till
riksgränsen mot Norge skola utaf Kongl. Maj:t, såsom honom lämp-
ligast synes, användas till jernvägsbyggnader å så väl de förut till
sin sträckning bestämda som ock den här ofvan ofvån omförmälda del af
ifrågavarande jernbanor.» Ordet: »här ofvan» hänför sig då natur-
ligtvis till Kammarens föregående beslut.

Herr Ekman, Carl: Jag vågar för min del tro, att det skrif-
sätt, som Utskottet här användt, är det vanligen begagnade, då
Riksdagen talar om ett anslag, som ställes till Kongl. Maj:ts dispo-

sition. Så vidt jag påminner mig, har Stats-Utskottet aldrig brukat föreslå, att Kongl. Maj:t *skall* använda ett anslag till det ändamål, till hvilket Kongl. Maj:t sjelf begärt anslaget, utan det vanliga sättet att besvara den Kongl. propositionen tror jag har varit det som Utskottet här begagnat, eller att säga, att Riksdagen gifver pennningarne och Kongl. Maj:t må använda dem vare sig på den ena eller andra delen af det ifrågavarande ändamålet på sätt Kongl. Maj:t lämpligast finner. Jag kan icke se, att man i förevarande fall behöfver vidtaga någon annan åtgärd än hvad vid alla tillfällen, så vidt jag minnes, hittills varit brukligt; och man lär väl så mycket mindre löpa den risken, att icke den ena banan blifver färdig samtidigt med den andra, som Kongl. Maj:t just begärt, att han måtte få denna sträckning afgjord, på det det nämnda ändamålet må kunna vinnas. Jag får derföre anhålla att den nu föreslagna delen af första punkten måtte bifallas oförändrad.

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Grefve Mörner, Carl Göran: Jag anhåller att det af Herr Wærn gjorda förslaget måtte uppläsas, då jag under hans framställning deraf icke kunde uppfatta ordalagen i detsamma.

Sedan det af Herr Wærn afgifna förslaget i anledning häraf blifvit uppläst, yttrade

Grefve Mörner: Hvad som innefattas i det af Herr Wærn nu föreslagna tillägget till Herr Nordenfelts reservation i denna del är, så vidt jag icke allt för mycket missminner mig, en någorlunda trogen afskrift af det beslut, som Riksdagen redan fattat om användningen af de medel, som Riksdagen till jernvägarne anvisat. I detta beslut stod nemligen, om jag rätt minnes, att dessa medel skulle få användas icke blott till de redan bestämda sträckningarne, utan äfven till dem, som Riksdagen kunde komma att vidare bestämma. Vid sådant förhållande torde det väl icke gå an, att Riksdagen nu i samma sak fattar beslut en gång till. Jag får således för min del anhålla om proposition på bifall till Herr Nordenfelts förslag utan det af Herr Wærn gjorda tillägget.

Grefve af Ugglas: Jag tror, att Herr Ekman har fullkomligt rätt i sin anmärkning, att den form, som Utskottet här använt, är den vanliga, då medel ställas till Kongl. Maj:ts disposition på grund af en derom i en Kongl. proposition gjord framställning. Men i den proposition, hvarom här är fråga, fattas just den förutsättning, om hvilken Herr Ekman nyss talade. Kongl. Maj:t har nemligen här icke begärt några medel, utan det har endast varit fråga om bestämmande af sträckningar, som jernvägarne böra erhålla. Vill nu Riksdagen säga, att medlen skola användas till de nu bestämda jernvägsbyggnaderna, så tror jag också, att det måste ske på det sätt, som Herr Wærn föreslagit. En annan sak är hvad Grefve Mörner

Norra stam-
banans sträck-
ning.
(Forts.)

nysst yttrade. Jag kan icke påminna mig ordalagen i det beslut, som förut i afseende å jernvägarne fattats; men skulle också detta beslut vara alldeles lika med det nu af Herr Wærn föreslagna, så torde det dock för frågans slutbehandling icke vara ur vägen, att det äfven på detta ställe utsattes. Jag tror, att Herr Wærns förslag är riktigt för möjligheten af frågans slutbehandling.

Sedan öfverläggningen härefter förklarats slutad, yttrade Herr Grefven och Talmannen, att under densamma hade afgifvits följande yrkanden: 1:o att Utskottets förevarande hemställan skulle bifallas; 2:o af Herr Wærn, att Kammaren för sin del skulle fatta ett så lydande beslut: »Riksdagen beslutar, att vid dessa jernvägsarbetens utförande Kongl. Maj:t må närmare bestämma de orter, som ifrågasvarande jernbanor eller delar deraf skola genomgå och de ställen desamma böra anlöpas, och att de utaf Riksdagen beviljade anslag till arbeten å jernbanorna från Storvik till riksgränsen mot Norge skola utaf Kongl. Maj:t, såsom honom lämpligast synes, användas till jernvägsbyggnader å så väl de förut till sin sträckning bestämda som ock den här ofvan omförmälda del af ifrågasvarande jernbanor»; samt 3:o af Grefve Mörner, Carl Göran, att Kammaren för sin del måtte fatta följande beslut: »Riksdagen medgifver, att vid dessa jernvägsarbetens utförande Kongl. Maj:t må närmare bestämma de orter, som ifrågasvarande jernbanor eller delar deraf skola genomgå och de ställen desamma böra anlöpas».

Härefter framstälde Herr Grefven och Talmannen först proposition på bifall till Utskottets hemställan, hvarvid svarades många nej jemte åtskilliga ja, sedermera proposition på antagande af Herr Wærns förslag, då svaren utföllo med många ja, blandade med nej, och slutligen proposition på Grefve Mörners yrkande, hvilken proposition besvarades med många nej, blandade med ja; hvaruppå, och efter det proposition på antagande af Herr Wærns förslag förnyats samt med många ja, blandade med nej, besvarats, Herr Grefven och Talmannen förklarade sig nu hafva funnit ja öfvervägande.

Flere ledamöter begärde votering.

Sedan Kammaren, uppå Herr Grefven och Talmannens framställning, såsom kontraposition vid voteringen antagit Grefve Mörners förslag, uppsattes, justerades och anslogs följande voteringsproposition:

Den, som vill, att Kammaren, med anledning af senare delen af 1:sta punkten i Stats-Utskottets utlåtande N:o 88, skall antaga det förslag till beslut Herr Wærn afgifvit, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Nej;

Vinner Nej, antager Kammaren det förslag till beslut Grefve Mörner framställt.

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

Ja — 46.

Nej — 22.

2:dra punkten.

Herr Wærn: Jag hemställer, att i stället för hvad Stats-Utskottet här föreslagit Kammaren måtte för sin del besluta, att Riksdagen skall i underdånig skrifvelse anhålla, det Kongl. Maj:t behagade låta verkställa förnyad undersökning och utredning angående lämpligaste sträckningen af norra stambanan mellan Hybo och Ångermanelfven.

Herr Ekman, Carl: Efter utgången af den sista voteringen vet jag alltför väl, att jag icke har mycken förhoppning att kunna göra min åsigt inom denna Kammare gällande. Men jag kan verkligen icke — och jag återoppar härvid de yttranden, jag förut i dag afgifvit — biträda ett sådant skrifvelseförslag, som det nu framställda; ty jag tror, att vi måste väl betänka våra tillgångar, innan vi, utan att hafva någon erfarenhet om, huru en jernvägstrafik i Norrland lönar sig, ingå till Kongl. Maj:t och anhålla om undersökning för ytterligare en jernväg, som så väsentligt skiljer sig från den sträckning, som förut af Kammaren blifvit beslutet. Det är nemligen en mycket stor skilnad, om man tänker sig en uppåtående jernväg, som sträcker sig från Hybo direkt på Ångermanelfven, eller om man, såsom Kongl. Maj:t i sitt vestra alternativ föreslagit, inskränker sig till en linie, som drages från Gällösund öfver Håsjö. Jag upprepar, att man bör väl tänka sig för hvad våra krafter förmå åstadkomma, innan man besluter sig för den ena jernvägen efter den andra. Jag får för min del anhålla om afslag å den förevarande punkten.

Herr Wærn: Det torde väl vara alldeles nödvändigt att besluta, huru banan skall gå från Hybo, så att den kommer i sammanhang med den nu beslutade tvärbanan. För öfrigt borde det väl aldrig vara något hinder för Kongl. Maj:t att låta verkställa undersökningar, och efter hvad jag förut sagt, så betviflar jag för min del icke,

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

att en sådan undersökning ganska snart skall leda till det åsyftade målet, eller Norrlands förening genom en stambana med södra Sverige. Men det är i hvarje fall nödvändigt att få bestämdt, huru den skall gå från Hybo, och jag hoppas, att den skall komma att gå så direkt till lämpligaste punkt vid Ångermanelfven som möjligt.

Grefve af Ugglas: Lika med den siste talaren tror jag, att, då Kammaren har afslagit Kongl. Maj:ts proposition så till vida, som den berörde jernvägen från Hybo upp mot tvärbanan, Kammaren bör hafva något skäl för ett sådant beslut, och detta skäl kan ju icke vara något annat än att man anser en ytterligare undersökning nödvändig. En sådan undersökning har den reservant, som nyss uppträdde mot Herr Wærns förslag, biträdt, och då jag således icke kan finna något i Herr Wærns förslag, som ovilkorligen bestämmer, att den bana, som skall gå upp till Håsjö, och hvilken jag förmodar, att den talare, som jag nyss nämnde också måste afse skola fortsättas till Sollefteå, skall sättas i samband med den bana, som förut finnes, så ser jag icke, att det kan vara något ondt i att begära en undersökning åt Ångermanelfven. Men hvad som är säkert är, att, då man afslagit Kongl. Maj:ts proposition, man måste därför gifva något skäl, och detta skäl kan icke vara något annat än behovet af ny undersökning från Hybo till Ångermanelfven. Jag tror, att Kammaren bör bifalla Herr Wærns förslag.

Herr Ekman: Då Herr Wærn, som framställt detta yrkande, deri begärt, att en undersökning skulle verkställas för anläggande af en jernväg från Hybo till Ångermanelfven, och samme talare förut yrkat, att man icke skulle fatta något beslut i afseende på linien Gällö—Håsjö, kan jag verkligen icke, i likhet med den siste talaren, tro, att Herr Wærn med sin framställning nu åsyftat någon sådan undersökning, hvilken nämnde talare antydt, utan jag måste tyda hans ord så, att han önskar en jernväg i rakaste riktning från Hybo till Ångermanelfven. Att jag motsätter mig denna undersökning kan ingalunda anses vara en inkonsequens af mig, som begärt att en förnyad undersökning skulle verkställas af linien mellan Hybo och Torpshammar. Jag har gifvit skäl härför, nemligen att på den linien, som förut undersökts, förekomma stora stigningar. Om Herr Wærns framställning hade gått derpå ut, att få en ny undersökning af vägen emellan Hybo och den i afton beslutade tvärbanan, skulle jag icke haft något emot att bifalla en sådan framställning, men nu afser Herr Wærns förslag något helt annat, och jag vill icke biträda beslut, hvarigenom man gifver på hand att man har för afsigt att bygga en jernväg, som jag betviflar, att vi sedan kunna åstadkomma.

Grefve af Ugglas: Jag hemställer till den siste talaren, huruvida, då han sjelf varit med om att föreslå en bana till Håsjö, hans

tanke var då att stanna vid Håsjö eller gå till Ångermanelfven. Kongl. Maj:t har sjelf i sin proposition omnämnt detta och det i akt och mening att påpeka, hvart sedermera en vidare utgrening af jernvägen skulle sträcka sig. Herr Ekman har tolkat det af Herr Wærn framställda förslag, men jag vet icke, huruvida han har rätt uppfattat hans mening. Jag tror dock icke, att vi hafva något med det att göra, utan vi hafva endast att göra med de ord, som i skrifvelsen till Kongl. Maj:t förekomma, och i dessa ord finnes icke något, som angifver att dessa två banor skola vara något från hvarandra skilda. Det beror sedermera på Kongl. Maj:t, hvars tanke dock, såsom af propositionen synes, varit att komma upp till Ångermanelfven, att låta göra undersökningar och sedan inkomma till Riksdagen med framställning om det sätt, hvarpå dessa banor bäst skola förenas. Jag tror, att, såsom Herr Wærns förslag är uppställt, man utan tvekan kan bifalla detsamma.

Norra stambanans sträckning.
(Forts.)

Herr Wærn: Jag kan nästan instämma med den siste talaren att, huru mina tankar än må vara, fråga nu är om en undersökning och utredning af sträckningen till Ångermanelfven. Vill man någonsin hafva fortsättning af norrländska stambanan, skall man väl undersöka den, och det är ingenting annat jag begärt.

Sedan öfverläggningen härefter förklarats slutad, yttrade Herr Grefven och Talmannen, att under densamma hade yrkats dels bifall till den förevarande punkten och dels af Herr Wærn, att Kammarren för sin del skulle fatta ett så lydande beslut: »att Riksdagen skall i underdånig skrifvelse anhålla, det Kongl. Maj:t behagade låta verkställa förnyad undersökning och utredning angående lämpligaste sträckningen af norra stambanan emellan Hybo och Ångermanelfven.

Härefter framstälde Herr Grefven och Talmannen först proposition på bifall till punkten, hvarvid svarades många ja och nej i blandning, samt sedermera proposition på antagande af Herr Wærns förslag, då svaren likaledes utföllo med många så väl ja som nej; och förklarades ja nu hafva varit öfvervägande.

Votering begärdes; till följd hvaraf uppsattes, justerades och anslogs följande voterings-proposition:

Den, som bifaller 2:dra punkten i Stats-Utskottets utlåtande N:o 88, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner nej, beslutar Kammaren för sin del, att Riksdagen skall i underdånig skrifvelse anhålla, det Kongl. Maj:t behagade låta verkställa förnyad undersökning och utredning angående lämpligaste sträckningen af norra stambanan emellan Hybo och Ångermanelfven.

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

Ja—34.

Nej—33.

Anmäldes och bordlades Stats-Utskottets memorial N:o 90, angående den under innevarande riksdag verkställda statsreglering samt anskaffande af de för Riksgäldskontorets utgifter erforderliga medel.

Justerades ett protokollsutdrag för denna dag; hvarefter Kam-
maren åtskildes kl. 11 e. m.

In fidem

O. Brakel.

Lördagen den 22 Maj.

Kammaren sammanträdde klockan 11 f. m.

Justerades fyra protokollsutdrag för den 21 dennes.

Upplästes och godkändes Bevillnings-Utskottets förslag till Riksdagens underdåniga skrifvelse N:o 68, angående stämpelpappersafgiften.

Föredrogs och bifölls Stats-Utskottets den 21 dennes bordlagda utlåtande 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, dels ock 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.

Föredrogs men begärdes af flere ledamöter ånyo på bordet Stats-Utskottets den 21 dennes bordlagda memorial N:o 90, angående den under innevarande riksdag verkställda statsreglering samt anskaffande af de för Riksgäldskontorets utgifter erforderliga medel.

Föredrogs men begärdes af flere ledamöter ånyo på bordet Lag-Utskottets den 21 dennes bordlagda utlåtande N:o 35, i anledning af väckt förslag till författning om återvinningsrätt till lös egendom, som blifvit genom olofligt tillgrepp rätte egaren afhänd.

Föredrogs och lades till handlingarne Lag-Utskottets den 21 dennes bordlagda memorial N:o 36, i anledning af Första Kammarens återremiss i vissa delar af Utskottets utlåtande N:o 24, angående väckt motion rörande omarbetning af ansvarighetslagen för Statsrådets ledamöter.

Föredrogs och lades till handlingarne Särskilda Utskottets den 21 dennes bordlagda memorial:

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

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

Föredrogs och bifölls Särskilda Utskottets den 21 dennes bordlagda memorial N:o 6, angående aflöning åt dess tjänstemän och vaktbetjente.

Föredrogs men begärdes af flere ledamöter ånyo på bordet Första Kammarens Tillfälliga Utskotts den 21 dennes bordlagda utlåtande N:o 13, angående väckt fråga om rättighet för församlingarne i Lunds stift och Halland att under vissa vilkor förfoga öfver den till klockarne nu utgående helgonskylden.

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

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades Herr *Mannerskantz* under åtta dagar från den 23 dennes.

Justerades protokollet för den 20 dennes; hvarefter Herr Grefven och Talmannen uppstod och yttrade: För den stora utmärkelse, hvilken kommit mig till del genom det beslut, som förekommer i det nu justerade protokollet, anhåller jag att få frambära uttrycken af min vördnadsfulla tacksamhet. Ingen kan lifligare än jag känna och uppriktigare erkänna, huru föga beaktansvärda de tjänster äro, hvilka jag förmått egna denna Kammare och dermed äfven det allmänna; ty lätt fullgjordt är en talmans värf inom en församling, der lagens helgd utesluter hvarje enskildt hugskott, der fosterlandskärleken lifvar allas sinnen och der olika tänkande fästa segrens pris, icke vid egna meningars öfvervigt, utan vid det bästas framgång. Desto högre skall jag alltid tacksamt uppskatta den vänskap och det förtroende, hvarmed jag här varit omfattad, samt det öfver-

seende och den välvilja, hvarmed mina tillgöranden blifvit bedömda. Tillåten mig, mine Herrar, att härför få af uppriktigt hjerta aflägga mina varma tacksägelser.

Upplästes och godkändes förslag till Kammarens underdåniga skrifvelse med anmälan om de ledigheter inom Kammaren, hvilka innan nästa lagtima riksdag skola genom val fyllas.

Kammaren åtskildes klockan $\frac{1}{2}$ 12 f. m.

In fidem

O. Brakel.

Lördagen den 22 Maj.

Kammaren sammanträdde klockan 7 e. m.

Justerades 4 protokollsutdrag för sammanträdet å förmiddagen.

Upplästes och godkändes Stats-Utskottets förslag till Riksdagens underdåniga skrifvelse N:o 78, angående upprättadt nytt reglemente för Riksgäldskontoret.

Då nu till justering föredrogs Stats-Utskottets förslag till Riksdagens underdåniga skrifvelse N:o 79, angående Kongl. Maj:ts nådiga proposition om fastställande af sträckning för de delar af beslutade jernbanorna från Storvik till riksgränsen mot Norge, hvilkas riktning hittills icke blifvit slutligen bestämd; anmälde sig och yttrade:

Grefve af Ugglas: Stats-Utskottets majoritet har ansett, att gemensam votering icke kan ega rum i frågan om jernvägarne, der Kamrarne stannat i olika beslut. Utskottet har dervid stödt sig på några ord i det beslut, som fattades rörande användandet af de äskade fyra och en half millionerna, om hvilka det i Utskottets af Kamrarne godkända memorial N:o 30 heter »att de skulle användas å de delar af beslutade jernbanorna från Storvik till riksgränsen mot Norge, hvilkas sträckning redan blifvit eller före anslagets disponerande blifver såsom ostridig godkänd». Utskottet har ansett frågan vara förfallen och i öfverensstämmelse dermed uppsatt skrifvelseförslag. Jag tror, att Utskottet härvid förfarit oriktigt, då det satt sig sjelf till domare och icke hänskjutit frågan till Kamrarnes afgörande. I alla händelser är frågan af tvistig art, och då flere af denna Kammares ledamöter i Utskottet voro af den åsigt, att votering borde ske, tror jag ej att det kan vara lämpligt, att Utskottets skrifvelseförslag och dermed Utskottets förfaringsätt genom ett slags öfverrumpling nu godkännes, utan får jag därför värdsamt begära skrifvelseförslaget på bordet.

Herr Grefven och Talmannen tillkännagaf härefter, att det ifrågasvarande skrifvelseförslaget komme att hvila på bordet till nästa sammanträde.

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

N:o 69, i anledning af väckt förslag om lagstiftning för sparbanker;

N:o 70, i fråga om skyldighet för domare att låta vederbörande kommunalstämmas ordförande erhålla del af kungörelse, hvarigenom menighet kallas till gemensam öfverläggning inför häradsrätt;

N:o 71, rörande ändring i 52 § af gällande legostadga; samt

N:o 72, om ändring i gällande bestämmelser rörande arfskiften.

Upplästes och godkändes Riksdagens Kanslis förslag till Riksdagens förordnande N:o 74 för Godsegaren m. m. Friherre J. G. N. S. Åkerhielm att vara ordförande bland fullmäktige i Riksgäldskontoret;

äfvensom till Riksdagens underdåniga skrivelser:

N:o 73, angående nytt val af ordförande bland fullmäktige i Riksgäldskontoret;

N:o 75, angående försäljning af sprit- och etherhaltiga vätskor; samt

N:o 76, angående införandet af det metriska systemet för mått och vikt gemensamt för brödrarikena och konungariket Danmark.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades Herr *Sundell* under tre dagar från den 24 dennes.

Anmälades och bordlades Stats-Utskottets memorial:

N:o 91, med förslag till de återstående stadgandena i Riksgäldskontorets reglemente; samt

N:o 92, angående öfverlemnande till Kongl. Maj:t af det nya reglementet för Riksgäldskontoret.

Herr Grefven och Talmannen hemställde, att de i dag för första gången bordlagda målen måtte sättas främst på föredragningslistan till nästa sammanträde; hvilket bifölls.

Kammaren åtskildes klockan $\frac{1}{4}$ 8 e. m.

In fidem
O. Brakel.
