

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1881. Första Kammaren. N:o 24.

Onsdagen den 30 Mars, f. m.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Justerades protokollet för den 22 i denna månad.

Herr Grefven och Talmannen tillkännagaf, att såsom Kanslist i Kammarens kansli efter vice Häradshöfdingen D. von Schulzenheim, hvilken fått anställning såsom Notarie i Andra Kammarens Kansli, blifvit den 26 innevarande Mars antagen t. f. Assistenten vid Justeringsstyrelsen K. M. Lindeberg.

Upplästes ett så lydande läkarebetyg:

Att Brukspatron *W. Falk* insjuknat i halsinflammation, samt att han antagligen häraf varder hindrad att deltaga i morgondagens plenum, intygar
Stockholm den 29 Mars 1881.

P. J. Wisning,
Med. D:r.

Upplästes en från Herr *Afzelius* inkommen skrifvelse af följande innehåll:

Till Riksdagen Första Kammare.

Försvagad till helsan efter min långvariga sjukdom, nödgas jag hos Kammaren vördsamt anhålla om ledighet från riksdagsgöromålen under en tid af tre (3) veckor, räknad från denna dag.
Stockholm den 30 Mars 1881.

Fr. G. Afzelius.

Denna anhållan bifölls.

Föredrogs å nyo Bevillnings-Utskottets den 19 och 22 i denna månad bordlagda Memorial N:o 7, i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut rörande vissa punkter af Bevillnings-Utskottets Betänkande N:o 4 angående tulibevillningen.

1:sta—6:te punkterna.

De föreslagna voteringspropositionerna godkändes.

7:de punkten.

Lades till handlingarne.

Föredrogs, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran Första Kammarens Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 2, i anledning af väckt motion om granskning af gällande bestämmelser angående aktiebolag m. m.

Föredrogs å nyo och företogs punktvis till afgörande Stats-Utskottets den 24 och 26 innevarande Mars bordlagda utlåtande N:o 40, i anledning af väckta förslag dels om jernvägsbyggnader för statens räkning och dels om anvisande af statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar.

Punkten I.

Bifölls.

Punkten II.

Norra stambanans framdragande till Angerman-elfven.

Herr Laurell: Då jag inom Utskottet icke kunnat deltaga i det beslut, hvartill Utskottet kommit, anser jag mig vara skyldig att för Kamraren anföra de skäl, som för mig varit bestämmande.

Då jag nemligen tagit i betraktande de för våra förhållanden oerhördt stora penningesummor, som från utlandet upplånats och användts i och för jernvägsbyggnader, och jag tagit i betraktande de betydliga summor som årligen åtgå i annuiteter och räntor för dessa skulders afbetalande, och då jag vidare ser på de räntor och inkomster, som de nu byggda jernvägarne lemna, samt slutligen icke kunnat glömma den menliga inverkan på våra affärsförhållanden, som detta jernvägsbyggande haft, så har jag icke kunnat underlåta att komma till den öfvertygelsen, att det vore klokt och för våra ekonomiska förhållanden nyttigt, för att icke säga nödvändigt, att man nu något lugnade sig, innan man fortsätter på denna väg, som man under en lång följd af år beträdd. Afven af det

skäl önskar jag uppskof med byggandet af denna stambana, emedan jag först skulle vilja se de resultat, som de nu färdigbyggda jernvägarne i Norrland komma att lemna icke blott i ekonomiskt afseende utan äfven med hänsyn till det inflytande, de komma att utöfva på de bygder, de genomlöpa. Jag är nemligen icke säker på, att jernvägarne i dessa nordliga bygder komma att hafva samma inflytande der som jernvägarne i mellersta och södra Sverige. Jag är ingen fiende till jernvägar, utan tvärtom inser jag mycket väl den utomordentligt stora betydelse, som dessa hafva för ett lands framåtskridande på nästan alla områden samt att äfven Norrland i många afseenden kan hafva sin nytta af dem. Jag inser också, att Norrland kan hafva berättigade anspråk att af staten få understöd till förbättrande af sina kommunikationer, och jag inser äfven, att ett uppskof i detta hänseende skall i viss mening verka menligt för Norrland. Men jag kan icke inse, att ett dylikt uppskof skulle verka till den grad menligt eller att olägenheten deraf skulle vara så stor, att den motiverar ett oafbrutet fortsättande af att med utländska kapital bygga jernvägar. Detta är i få ord de skäl, som förmått mig att afstyrka bifall till förslaget, och på samma grunder får jag nu vördsamt anhålla om afslag å den föredragna punkten.

Norra stambanans framdragande till Ångerman-elfven.
(Forts.)

Herr Ekman, Carl: Den föregående talaren har egentligen fäst sig vid den svårighet, som det skulle medföra för landet att årligen göra ytterligare stora utgifter för våra jernvägsbyggnader, men de betänkligheter, som han i detta afseende yttrat, och som jag väl också tror med skäl kunna hysas af de flesta utaf Riksdagens ledamöter, synas mig likväl genom det förslag, som blifvit framställt af Stats-Utskottet vid innevarande riksdag, icke förtjena så stort afseende. Vi hafva ju under föregående år byggt jernvägar för statens räkning för mer än dubbelt det belopp, som nu af Stats-Utskottet blifvit föreslaget. För min del tror jag, att Norrland lika litet som öfriga delar af Sverige kan undvara sådan förbindelse med öfriga landsdelar, som jernvägarne erbjuda, och jag vågar därför förmena, att Norrland kan ställa på Riksdagen det billiga anspråk, att den skall göra för åstadkommande af jernvägar i Norrland mera än som hittills blifvit gjordt. När dertill kommer, att, efter mitt förmenande, det vore oklokt af det öfriga Sverige att icke erkänna ett sådant berättigadt anspråk från Norrlands sida, denna stora del af vårt rike, och när det vidare skulle medföra en misshushållning att på en gång tvärt afbryta ett jernvägsbyggande, som hittills för statens räkning blifvit verkställt, samt slutligen det skulle åstadkomma högst väsentliga rubbningar i förhållandena för den stora arbetsstyrka, som hittills vid dessa statens arbeten varit använd, så vågar jag tro, att på det sätt, Stats-Utskottet har föreslagit, eller med ett belopp af två millioner kronor om året, det är klokt och rätt att fortsätta jernvägsbyggnaderna i Norrland. Jag ber således att få understödja det förslag, som af Stats-Utskottet i detta afseende blifvit framlagdt, men i afseende på riktningen af jernvägen anhåller jag att

Norra stam- få understödja den mening, som af Herr Nordenfelt uti hans reser-
 banans fram- vation är framlagd, och anhåller hos Herr Talmannen om propo-
 dragande till sition härå.
 Ängerman-
 elfven.
 (Forts.)

Herr Rylander: Jag missunnar visst icke norrländingarne en jernväg, tvärtom hyser jag för dem alla möjliga sympatier, men jag tror, att det vore klokt, om vi såge oss litet före, huruvida vi kunna trafikera de jernvägar, vi bygga i Norrland, så att de kunna bära kostnaderna. Jag tror att försigtigheten bjuder, att vi se oss före, innan vi besluta oss för en ny fortsättning af dessa jernvägar. I allmänhet tror jag det äfven vara erkänt, att vi gå temligen raskt i vårt jernvägsbyggande, och att det icke skulle vara skadligt, om vi nu hvilade oss något. Jag kan icke, för min del, biträda detta Kongl. Maj:ts af Utskottet förordade förslag, och jag förvänar mig öfver att Stats-Utskottet har kunnat fästa afseende derpå. Jag yrkar afslag.

Herr Jöns Pehrsson: Vid den Kongl. propositionens remitterande antyde jag några hufvudpunkter, hvori jag ansåg, att den nuvarande regeringen icke hade framlagt sitt förslag, så upp- gjordt, som flertalet inom landet möjligen hade väntat. Bland dessa punkter var den ena den, att jag icke ansåg, att man för närvarande bör fortsätta med stambanans byggande i Norrland. Jag ser nu, att flertalet af Stats-Utskottets ledamöter varit af en annan åsigt, och det förundrar mig verkligen icke, ty påkänningen kan vara stor nog, och anspråken hafva sina målsmän och kanske det med rätta. Men jag är en af dem, som i sinom tid, om fem eller sex år, icke på något sätt skulle vilja, om jag är i Riksdagen, motsätta mig detta anspråk. Men på grunder, som den förste tälaren här tillräckligt utvecklat — ehuru hans så väl som min stämman icke höres vidt — tror jag, att Riksdagen har stora skäl att afslå föreliggande betänkande. Det torde vara förgäfvets antydt, att man först borde se till, huruvida dessa långa sträckor kunde medföra den ringaste inkomst, innan man fortsätter på detta sätt.

Jag har äfven en annan vigtig anmärkning att göra. Man har förut sagt, att, skall man bygga jernvägar, så skall man bygga dem så fort som möjligt, ty de skola då genom ett dylikt force- rande medföra hastigare inkomster. Nu säger man, att man vill bygga så småningom, blott ett par mil om året, för att derigenom sysselsätta en hel tjenstemannaskara, som kanske icke alltid har fullt upp att uträtta äfven inom detta område. Jag tror, att, börjar man bygga i Norrland, så kräver det, att man skall bygga hastigare än Utskottet nu har tänkt sig. Jag, för min del, yrkar afslag å Utskottets betänkande i denna punkt, ehuru väl jag vet, att den blir af denna Kammare bifallen och möjligen äfven af Riksdagen. Men det kan icke hjälpas, att jag icke är större vän till norrländingarne, än att jag vill, att de skola vänta några år. Man har förespeglat sig, att man skall hafva trafik der — här föreligger en broschyr i ämnet, som är anmärkningsvärd — och

mycket skall tillkomma derigenom att man nu skall bygga två bibanor för att tillföra stambanan trafik. Jag tror, att, om man fortsätter på detta sätt med jernvägsbyggandet, skall resultatet framdeles blifva att, om man skall få någon trafik, blir man tvungen att bygga bibanor. Nu är trafiken ett ovillkorligt behof för jernvägarne, och då i de nordliga orterna personaltrafiken icke kan blifva att räkna på, så måste det vara trävarutransporten. Men den kan icke gå långa vägar på jernvägarne, den måste söka hamn vid närmast möjliga tillfälle för att kunna fortsätta sin väg vare sig till in- eller utlandet. Derföre tror jag, att jernvägar i Norrland aldrig någonsin blifva möjliga, då trävaror derå endast undantagsvis kunna transporteras, ty jag har sjelf erfarenhet af, att trävaror omöjligen kunna transporteras långa sträckor, förr än nettovinsten af sig sjelf gått bort i fraktkostnaderna. Jag stannar vid att yrka afslag å Utskottets betänkande.

Norra stambanans framdragande till Ängerman-elfven.
(Forts.)

Herr Carlson: Trenne talare hafva redan uppträdt mot det förslag, Utskottet framställt. Må det vara tillåtet att något närmare utveckla skälen till Utskottets hemställan.

Den första frågan är den, om *behofvet* af en jernväg i den nu ifrågavarande del af landet. Men detta behof har icke egentligen blifvit bestridt. Det är ock i sjelfva verket så ögonskenligt, att derom icke mycket är att säga. För min del minnes jag ännu ganska väl den riksdag, då jernvägars byggande först beslöts, och då man sade: "i Sverige behöfvas icke jernvägar, Sverige har icke råd att bygga dem". Men snart fann man, att äfven vårt land behöfde detta väckande, lifgifvande, utvecklande element. Stambanorna fingo sin bestämmelse att genomlöpa landet, för att utgöra, enligt ordets betydelse, en stam, till hvilken bibanor kunde anknyta sig. Men hvad jag ville säga är, att Sverige i *högre grad* än de flesta andra europeiska länder behöfver jernvägar, derföre att afstånden äro längre och derföre att kölden under en större del af året stänger sjökommunikationerna, och vidare ville jag säga, att inom Sverige Norrland är den del af landet, som ännu starkare än andra är i behof af jernvägar. Dernäst kommer den frågan: är denna landsort, genom hvilken nu stambanan skulle fortsättas, verkligen af den betydenhet, att den kan uppbära en stambana? I denna fråga har Utskottet anfört, såsom jag tror, ganska beaktansvärda upplysningar. Vesternorrlands län, om hvilket här är fråga, står i afseende på befolkningens tillväxt främst bland rikets samtliga län; det är i afseende på uppskattade inkomsten af kapital och arbete det femte i ordningen, i afseende på det bevillningsbelopp, det erlägger, det åttonde; det har skogar af ofantlig vidd och det har odlingstillfällen, som äro ypperliga. Det är ock intygadt, att jordens produktivitet i afseende på vissa sädeslag ingalunda är mindre än i de södra delarne af Sverige. Men dertill kommer, att sjökommunikationen är afstångd under längre tid än i det öfriga Sverige, vanligen halfva

Norra stambanans framdragande till Ångermanelfven.
(Forts.)

året, ja, det har inträffat år, då sjöfarten icke kunnat öppnas förr än den 18 Juni. En följd deraf är, att det i ännu högre grad lider af den olägenhet, som i allmänhet eger rum, der jernvägar icke finnas, nemligen en förhöjning tidtals i priset på de förnämsta lefnadsförnödenheterna, hvilket måste i hög grad kännas tryckande. Dessa pris stegras under vintern vanligen till omkring 10 procent mot hvad de äro, då sjöfarten är i gång, men de hafva understundom uppgått till femtio. Dertill kommer den omständigheten, att, när missväxt inträffar till följd af frost, en sådan kommunikation som en jernväg är högst önskelig för att kunna i tid fylla behofvet.

I den reservation, som är vidfogad betänkandet i denna fråga, säges det, att denna jernväg kan icke verka så mycket på det hela, emedan den icke intränger mer än några mil i landet; man säger: det är godt och väl om Vesternorrland har så och så stor befolkning, så och så goda hjälpkällor, men denna jernväg kommer icke i beröring med någon större del af landet. Dervid ber jag att få anmärka, att det sällan förekommer en jernväg som på en så kort sträcka berör en så vidsträckt och så väsentlig del af landet som denna. Den skär nemligen de stora floder, som genomströmma landet, Indalselven och Ångermanelfven. Man har undrat, hvarföre Ångermanelfven skulle vara en så tjenlig slutpunkt. Jo, det är derföre, att denna elf är, ensam i vårt land, segelbar tio mil från sitt utlopp; derföre att den befolkning, som der har utförselväg, utgör icke mindre än 40,000; derföre att trafiken der redan är så stark, att Ångermanelfven befares af icke mindre än 40 ångbåtar enligt officiella uppgifter, och derföre att trävarurörelsen är så liflig, att från den punkt, der jernvägen skulle beröra elfven, och till dess utlopp redan finnas icke mindre än 24 ångsågar. Äro nu förhållandena sådana, då lärer ock en jernväg här både vara behöflig och komma att verka synnerligen välgörande. Den skulle stimulera odlingen, gifva värde åt skogen, jemna prisen och om en missväxt inträffar, lindra nöden. För det tredje förekommer den frågan — och den har utgjort det viktigaste i de föregående talarnes anföranden — likasom den uti den anförda reservationen är hufvudsaken — nemligen den finansiella sidan af saken. Man säger nemligen: "vi behöfva se tiden an, man kan icke forcera jernvägsbyggandet på detta sätt, vi kunna nu icke bära så stora utgifter". Måhända kunde i dessa förhållanden ligga en motvigt, som gör, att man icke bör ännu besluta sig för hvad som i sig sjelft synes särdeles ändamålsenligt. Jag anhåller då att få något närmare belysa hvad som i Utskottets utlåtande redan är antydt. I allmänhet skulle man väl kunna säga, att, när ett land har en skuld af omkring 180 millioner kronor, så skulle det icke förorsaka någon väsentlig rubbning, om dertill lades ytterligare 11 millioner, isynnerhet när denna skuld är gjord för ett produktivt ändamål, hvars inkomster ständigt och i fortgående progression växa. Jag tror, att man bör se denna förmenta fara rent i ansigtet och närmare undersöka, huru förhållandena verkligen gestalta sig, och huruvida det är blott en obestämd känsla,

att man nu bör stanna, eller om åsigten grundar sig på verkliga fakta och förhållanden i finansiellt hänseende.

Jag vill då först medgifva att under ett visst antal år anslagen till jernvägarna hafva varit ganska stora, kanhända för stora. Från år 1873 till och med år 1880 beviljades af dessa 180 millioner icke mindre än 72 millioner, det vill säga mer än en tredjedel; således har medeltalet under dessa åtta år varit 9 millioner kronor. Detta är hvad man menar med *det forcerade byggandet* af jernvägar, och för min del tror jag, att det är intrycket af dessa sista årens beslut, som åstadkommit de nu på ett visst håll rådande farhågorna. Men först och främst bör man dervid märka — enär man äfven bör se på den andra sidan af räkningen — om icke inkomsterna utaf jernvägarne hafva stigit under denna tid. De voro år 1873 3 millioner; nu äro de 6,200,000 kronor. De hafva således stigit i mycket stark progression, på åtta år mer än fördubblats.

Ser man närmare till, så är det egentligen de fyra åren från och med 1876 till och med 1879, under hvilka lånen starkt indrogos, och annuiteterne växte till så betydliga belopp. Huru ställer sig detta nu vid en närmare undersökning? Jo, år 1879 uppnådde jernvägsannuiteterna sitt maximum. Denna annuitet utgjorde nemligen något öfver 12 millioner kronor, och statens direkta bidrag, med afdrag af trafikinkomsterna och enskilda jernvägsbolags inbetalningar, gick till 5, nära 6 millioner. Detta — hvilket nu är den starka punkten i den nyssnämnda reservationens bevisning — kom sig deraf, att man icke allenast bygde *mycket* under dessa år på jernvägar, utan att man byggde *mycket just* under sådana år, då konjunkturerna voro tryckta och trafikinkomsterna i följd deraf små. Men det förekommer deremot, att den svaga och den högst öfvervägande svaga punkten i reservanternes tabell är den, att de icke fört sina uppgifter fram till den punkt, der de egentligen blifva af praktisk vigt för oss, det är för nu församlade Riksdag. De hafva ingenting sagt om år 1881 och ingenting om 1882.

Redan för året 1880 visar sig, att det statsbidrag, jag nyss nämde, nedgått från 5 å 6 millioner till 4,200,000 kronor. Af hvilken orsak? Jo, derföre att då hade en annan faktor börjat verka, nemligen de tryckta konjunkturernas *förbättring* och deraf föranledd tillökning i jernvägstrafiken. Derefter tillkom *den* nya faktor, att de enskilda jernvägsbolagens inbetalningar *värkte*, hvilket åter föranleddes deraf, att räntefrihetsåren för det ena efter det andra gingo till ända. Derigenom inflöto allt större bidrag till annuiteternas utgörande. Och slutligen tillkom en sistlidet år så väsentlig faktor som konverteringen af betydliga jernvägslån. Alla dessa faktorer verkade förenade på statsutgiften för åren 1881 och 1882 och komma utan tvifvel framgent att verka. Det är *detta* förhållande, som nu bör inverka på Riksdagens omdöme och som utvisar ställningen i praktiskt hänseende och i närvarande stund.

Hvad utvisar således räkenskaperna? Jo, att den annuitet, som år 1879 uppgick till 12,060,000 kronor, år 1881 sjunkit till

Norra stambanans framdrågande till Ångerman-elfven.
(Forts.)

Norra stambanans framdragande till Ågerman-elfven.
(Forts.)

icke fullt 10,800,000 kronor. Således har under denna korta tiden annuitet, som svenska staten har att betala å sina jernvägs-lån, minskats med icke mindre än 1,200,000 kronor i rundt tal. Under tiden hafva våra trafikinkomster stigit och de enskilda jernvägsbolagens inbetalningar ökats. Och detta har verkat derhän, att det årliga statsbidraget till annuitetens betäckande redan sjunkit från 5 å 6 millioner till *icke fullt 2,900,000* kronor. Och vill man se huru saken ställer sig för 1882, för hvilket år budgeten nu skall uppgöras, så visa sig, att, då man icke kan antaga annat, än att trafikinkomsterna blifva minst lika stora som de föregående åren, följande förhållanden: Annuiteten uppgår till 11,210,000 kronor; den är, såsom Herrarne finna, något ökad mot 1881, men detta kommer sig deraf, att amorteringen då börjar å 1880 års lån. Men å andra sidan verka de andra faktorerna starkare, så att äfven för år 1880 beräknas icke statsbidraget för annuitetens utgörande uppgå till mer än 2,900,000 kronor. Och ser man efter, hvilket statsbidrag, som erfordras för utgörande af *räntan* å statens jernvägs-lån, hvilket torde vara det rätta beräkningssättet, emedan jernvägarne ju representera kapitalet, så kommer man blott till en summa af 1,570,000 kronor.

Detta är den verkliga ställningen; och den innefattar utan tvifvel en betydlig förbättring; ty långt ifrån att man behöfver tala om beständigt stegrade utgifter, måste man i stället tala om oupphörliga förminskningar i dessa utgifter. Den förmenta stegringen är en sväfvande, ogrundad föreställning, hvilken förskingras, om man närmare undersöker de verkliga förhållandena.

Nu frågar jag: kan man antaga att de svenska enskilda jernvägsbolagens inbetalningar komma att minskas? Nej, utan tvifvel tvärtom! Annu finnas flere bolag, för hvilka frihetsåren icke tilländalupit. I den mån detta sker, ökas dessa bidrag. Eller kan man antaga, att trafikinkomsterna skola minskas? Sådant skulle strida mot all erfarenhet. Väl har det funnits enskilda år, under hvilka dessa inkomster nedgått, men detta har härrört af tryckta konjunkturer, och när de dåliga konjunkturerna upphört, hafva äfven trafikinkomsterna åter stigit. Gör man ett öfverslag för tiden från och med år 1873, så finner man, att trafikmedlen stigit i medeltal med omkring 400,000 kronor om året.

Kan man då under sådana förhållanden med skäl antaga, att en tillökning af nu nämnda annuitet af något mer än 100,000 kronor årligen skulle bereda staten någon nämnvärd olägenhet? Denna summa utgör nemligen den ungefärliga annuiteten på det anslag af 2,000,000 kronor, som nu är föreslaget för den nya delen af stambanan. Det är visserligen sant, att för hvart och ett af de följande åren tillkommer ytterligare samma summa, men å andra sidan måste man då äfven taga i betraktande att trafikinkomsterna stiga under samma tid med ett betydligt belopp, så att man måste antaga att statsbidraget småningom aftager och slutligen försvinner.

På grund af alla dessa faktiska förhållanden har jag inom Utskottet icke kunnat komma till någon annan åsigt än den, att

man icke bör afbryta byggandet af stambanor i Norrland, afbryta arbetet, allraminst afbryta det just när det är fråga om att uppnå en sedan länge afsedd, förträfflig hvilopunkt, men att man bör inskränka utgifterna, så att man icke vidare kan tala om ett *forceradt* jernvägsbyggande. Det är också denna åsigt, som Utskottets flertal omfattat. Det är denna inskränkning, som vidtagits. i stället för 9 millioner skulle nu utgå 2.

Norra stambanans framdragande till Ångerman-elfven.
(Forts.)

Jag ber nu endast att få tillägga, att ingen, icke ens denna banas största motståndare i Utskottet, påyrkat, att densamma icke skulle byggas. Man har från motsidan inskränkt sig till att blott yrka ett *uppskof* dermed. Men ett sådant uppskof vore så mycket mindre lämpligt, som afbrottet skulle först och främst medföra betydliga kostnader för staten. Der finnes nu i grannskapet en materiel, som är både användbar och lätt åtkomlig vid arbetet! Vidare finnas nu till hands en hel stab af ingenjörer, vana just vid dylikt arbete, och en stam af arbetare, som likaledes äro vana vid de klimatiska förhållandena och arbetets egendomliga svårigheter i denna del af landet. Härtill kommer ett annat viktigt skäl, nemligen att man nu kan få arbete för godt pris, både hvad arbetslöner och materialier beträffar. Det är kanske första gången, sedan stambanor började byggas i vårt land, som så gynsamma förhållanden finnas för handen.

Jag vill icke trötta Kammarerna, men jag ber att ännu få med några få ord bemöta en reservation, som afgifvits emot den föredragna punkten och som jag redan till någon del berört. Jag gör detta derföre, att jag tror, att diskussionen derigenom skall förkortas, emedan i denna reservation ligger enligt mitt förmenande det hufvudsakliga af de skäl, som kunna anföras mot det föreliggande förslaget. Denna reservation resumerar sig i tre tabeller, af hvilka jag redan talat om den första. Den lider af det felet, att icke vara *fullständig* och till följd deraf icke fullt upplysande angående de förhållanden, den skulle afse. Den andra tabellen har till hufvudsakligt syfte att visa, att i den mån jernvägen utsträcket, gifver den äfven svagare afkastning. I denna tabell har man, som mig synes, *förblandat* verkningarna af jernvägens utsträckning med verkningarna af svåra konjunkturer under dess trafikering. Båda delarne egde rum åren 1878 och 1879. Att detta mitt påstående är riktigt, visar erfarenheten från år 1880. Då blef vårt jernvägsnät ännu ytterligare utsträckt, men konjunkturerna bättre. Och se! trafikinkomsterna ökades; orsaken härtill kunde icke vara någon annan, än att den vanliga faktorn, dåliga konjunkturer, under det året icke förefans, och den hade verkat starkare till att nedsätta inkomsterna än jernvägarnes utsträckning.

Det anmärkes vidare i reservationen, att ställningen för närvarande är sådan, att våra stambanor icke rendera ens $3\frac{1}{2}$ procent netto på de för dem upptagna lånen. Jag tror icke, att man brukar räkna ränta på statsanslaget; och att man det icke gör, talar snarare mot än för rättigheten af denna beräkning, ty man har då uppnått den punkt, då blott en procent fattas, för att trafikmedlen skola förslå till betäckande af fulla räntan å jernvägslånen.

Norra stambanans framdragande till Ångerman-elfven.
(Forts.)

Yrkandet i denna reservation sammanfaller med yrkandet i denna Kammare om uppskof, derföre att man först skall utreda, huruvida staten förmår bära de uppgifter, som följa af ett fortsatt jernvägsbyggande. Stäld i en så obestämd form lärer för denna fråga ingen utredning kunna åstadkommas. Frågar man åter huruvida staten förmår bära de ökade utgifter som af *regeringens föreliggande förslag* blifva en följd, tror jag svaret vara lätt gifvet; ty en sådan utredning förefinnes redan.

Vidare säger man, att man först bör hafva erfarenhet, huruvida jernvägar i Norrland verkligen kunna gifva någon afkomst. I det afseendet vill jag anmärka först och främst, att efter den erfarenhet man haft af jernvägar i södra delarne af landet, skulle det dröja länge, innan man vunne erfarenheten af en betydande behållning. Det dröjde nemligen sju år, innan inkomsterna å södra banorna, i förstone ytterst svaga, stego i förhållande som 3 till 4. Det dröjde derefter åter i sju år innan de från denna ställning stego i förhållande som 2 till 3, och ytterligare sju år behöfdes för att ännu en gång vinna en tillökning i sist nämnda förhållande. Men det förnämsta steget till en ökad afkastning togs, då man sammanslöt de olika bandelarne till ett helt och samma förhållande kommer utan tvifvel att ega rum i Norrland. Dernäst vill jag påpeka ett faktum, som jag tror vara tillräckligt bevisande i denna fråga, och som torde ådagalägga, att man icke har behof af att afvakta en så beskaffad erfarenhet. Det är nemligen, att under år 1880 ingingo i statens stambanesystem icke mindre än 28 mil af denna nya, nästan blott i fragmentariskt bruk befintliga norra stambana och att dessa 28 mil med sin svaga afkastning likväl icke förhindrat, att trafikinkomsterna på Statens jernvägar i sin helhet betydligt stigit. Nu blir denna bana, fulländad, 52 mil lång. Det är klart, att när den sammanslutes till ett helt, blifva inkomsterna relativt ökade; och då blifver hela denna banas inflytande på tillväxten i trafikmedlen för jernvägsnätet ännu *mindre* än de nuvarande 28 milen varit. Den kan således *ännu mindre* förhindra den jemt stigande tillväxten i trafikinkomster. Det förekommer mig derföre som om den erfarenhet, man vill afbida, icke skulle vara behöflig.

Vidare invändes det, att man skulle bida tiden för att se, om banans riktning icke borde förändras. Utskottet har emellertid redan upplyst, att om så skulle ske, så borde det, i fall det öfre Norrland, en gång sedan det bidat sin tid, äfven komma i fråga att erhålla en jernväg, vara vid Ångermanelfven och vid den nu föreslagna sträckningen som, på sätt Jernvägsbyggnadsstyrelsen erinrat, en sådan förändring borde göras.

När man ser, hvilka resultat jernvägar i ett land framkalla, ser den stegrade utveckling, landet genom dem tager i alla hänseenden, bör svaret på den föreliggande frågan icke vara tvifvelaktigt. Och jag slutar med hvad jag började, nemligen att efter min uppfattning den föreslagna jernvägen skulle verka lifvande och stärkande på en vidsträckt del af landet. Och då denna landsdel måste anses vara en lefvande integrerande del af det hela,

Norra stambanans framdragande till Angermanselfven.
(Forts.)

kan icke den ökade lifskraften inom denna landsträcka verka annat än fördelaktigt på det hela samt närmare befästa vaxelverkan mellan landets olika delar. Det är med blicken härpå och efter den sorgfälligaste undersökning af de förhållanden, som för öfrigt i finansielt hänseende inverka på frågan, som jag finner mig böra, i enlighet med hvad Utskottet föreslaget, tillstyrka bifall till dess förslag.

Friherre Klinckowström: När denna fråga var före i sammanhang med remissen af Kongl. Maj:ts proposition om statsverkets tillstånd och behof, tog jag mig friheten uttala mina betänkligheter mot vidare stambanebyggande i Norrland, åtminstone inom den närmaste framtiden. Jag genomgick då äfven de s. k. skäl, som af såväl Jernvägsbyggnadsstyrelsen som Kongl. Maj:t blifvit framlagda för denna bana. Dessa skäl finnas redan i Kammarens diskussionsprotokoll för den 25 sistlidne Januari anförda; och det torde vara öfverflödigt att vidare besvära Kamraren med att ånyo höra dem upprepas. Men så mycket anser jag mig likväl böra nämna, att dessa skäl voro efter min tanke så föga tillfredsställande, så *futtiga* — om jag så får säga — för att gälla en så vigtig fråga, att jag och många med mig äro förvånade öfver, att regeringen kunnat framkomma med ett så illa motiveradt förslag. Mig synes, att regeringen borde hafva haft den aktning för representationen, att, när regeringen framlägger en sådan ny och betydande fråga, som den förevarande för Riksdagens pröfning, den bort tillse, att de skäl, som ligga till grund för framställningen, äro af beskaffenhet att röra hela landet såväl i finansielt, som ekonomiskt och militäriskt afseende. Vi veta nemligen alla, att jernvägsbyggnader hafva i dessa tre afseenden ett stort inflytande på landets förhållanden; och det hade derföre varit att vänta, att regeringen på ett helt annat sätt upplyst landet, huruvida det förmår vidare framgå på den o begränsade läne-banan; huruvida den ifrågavarande jernvägen har ett allmänt, ekonomiskt fördelaktigt inflytande på landet och huruvida de militära förhållandena i den del af landet, som jernvägen skall genomlöpa, äro af den vigt, att för deras skull större pekuniära uppoffringar vore nödiga för att betrygga landets säkerhet. I intet af dessa hänseenden har regeringen sökt framställa skäl för bifall till ett så betydande företag, som det nu föreslagna; och jag förmodar, att sådana skäl icke heller *kunna* anföras och att de af sådan anledning blifvit osagda.

Stats-Utskottets betänkande rörande denna fråga är likaledes — jag måste tillstå det — i många hänseenden ganska otillfredsställande. Stats-Utskottets majoritet har naturligtvis sökt bereda framgång åt frågan; men de skäl, Utskottet dervid anført, kunna, såsom jag hoppas, icke öfvertyga Riksdagens flertal om nödvändigheten af det föreslagna jernvägsbyggandet. Utskottet har i sin förtviflan att kunna finna allmänna skäl för ett sådant företag motiverat sitt förslag på ett sådant sätt, att man icke vet om man deråt skall gråta eller skratta. Bland annat talar Utskottet

Norra stambanans framdragande till Ångermanelfven.
(Forts.)

om de olägenheter, som skulle uppstå, derigenom att man genast afbröte allt jernvägsbyggande; den stora tjenstemannapersonal, som derigenom skulle blifva nödsakad att söka annat näringsfång för att finna sitt dagliga bröd och mera dylikt, bland annat den trösten för landet, att om det skulle låna upp medel för denna i mitt tycke onödiga jernvägsbyggnad, våra lånesummor det oakadt skulle blifva mindre, än som under de flesta föregående år utgifvits för dylikt ändamål. Ja, illa nog, landet och Representationen hafva tills dato alltför litet sökt göra sig redo för de stora penningesummor, man nedlagt i svenska stambanor och kalkylera hvilken reel vinst för landet dessa anläggningar åstadkommit. Man talar visserligen om landets framåtskridande i snart sagdt alla brancher inom näringslivet; men måhända är denna skenbara uppblomstring af näringarne föranledd just af dessa stora penningesummor, som blifvit indragna i landet. Och när den dag kommer, då vi äntligen måste upphöra med detta fortsatta lånande, fruktar jag, att våra utvecklade näringar skola falla ihop till obetydliga dimensioner och att vi få bekräfta, hvad många med statens finanser och näringsförhållanden förtrogne män i landet förutsagt, nemligen att vi lefva på lånta penningar och att, om vi upphöra att låna, vi icke längre kunna bestå. Många hafva äfven trott, att bakom detta med så klena skäl framlagda och rekommenderade förslag om fortsatt stambanebyggnad i Norrland rörde sig nödvändigheten att fortfarande låna penningar från utlandet, på det att vi må kunna fortsätta vårt skenlif i näringarnes tjänst. Och jag befarar, att detta är en stor sanning och en riktig förklaring öfver anledningen till att regeringen låtit af norrländingarnes anspråk förleda sig att förorda ett så orimligt företag som stambanebyggnadens fortsättande till Ångermanelfven. Ty, mine Herrar, hvad är väl denna jernväg? Jo, en smakbit på ett fortsatt jernvägsbyggande öfver Ångermanelfven och vidare mot norr, så länge Riksdagen låter förleda sig att kasta ut penningar dertill.

Bästa beviset att det är en underförstådd mening med denna jernväg till Ångermanelfven vid Sollefteå är, att, om man ville sluta vid Ångermanelfven, så hade ovilkorligen stambanan bort dragas icke till Sollefteå utan till *Nyland*, som, enligt hvad allmänt är bekant, är den utfartshamn till hafvet, der de stora trävarorna lastas på fartygen. Men hade jernvägen dragits till *Nyland*, hvilket hade varit ett bevis på att vi skulle sluta vid Ångermanelfven, då kunde man icke fortsätta längre, ty vid *Nyland* har elfven en så stor bredd, att det vore ögörligt att der öfverföra jernvägståg, hvaremot vid Sollefteå elfven har en jemförelsevis mindre bredd, så att derifrån jernvägen kan vidare fortgå norrut. Detta skulle emellertid medföra kostnader af så svindlande beskaffenhet, att jag icke vill söka att kalkylera dem, men säkert är att vi skulle komma att nedlägga omkring 50 å 60 millioner kronor på dessa byggnader. Det skulle väl vara klokare att i tid dröja med fortsättningen af så improduktiva anläggningar, som stambanor i Norrland, och låta oss sluta den stambanebygg-

nad, som skall förena Norge med Sverige och få erfarenhet, huruvida denna jernväg, en gång färdig till alla sina delar, kan bära sig. De stora delar af denna bana till Norge, som hittills blifvit upplätta för den allmänna trafiken, hafva gifvit så bedröfliga resultat, att, såsom Trafikstyrelsen sjelf nämner, det endast är banditen emellan Carlsborgs fästning och stambanan i Vestergötland, som gifvit sämre resultat. Men jag vill rättvisan likmätigt icke tillmätta dessa trafikresultat det värde, som de först kunna få, då den norrländska statsbanan till Norge blir öppnad i sin helhet, men säkert är, att dessa resultat blifva högst eländiga. Men, säga då ifranne för stambanebyggnader i Norrland, det är klart, att denna stambana och en bana till Sollefteå icke kunna gifva några tillfredsställande resultat förr än från stambanan utfartsvägar blifva beredda till kuststäderna omkring Bottniska viken på svenska sidan. Det är också min fullkomliga öfvertygelse, att börjar man med stambanor genom Norrland anlagda i den rigtning, som nu är föreslagen, och fortsätter i samma rigtning, nemligen genom obygdor och vildmarker, så måste man för att få någon revenu af dessa banor öka kostnaderna med dylika utfartsvägar, som hvarken blifva billiga eller korta. Och norrländingarne, långt ifrån att bekosta något för sina banor i det inre af Norrland, vilja, att staten skall bekosta desamma och äfven jernvägarne till utfartshamnarne vid Östersjön. Detta visar å ena sidan orimligheten af de framställda anspråken och å andra sidan den fege undfallenheten hos regeringen och Riksdagen mot dessa provinser, när man icke vill låta anstå med en byggnad, som skulle inverka tryckande på landets tillgångar och som väl borde till en del åtminstone bekostas af ortens befolkning. Så har skett i en annan provins. Vi hafva sett förslag till en stambana genom Halland, der landstinget ville bidraga med 1,000,000 kronor; och om jag skulle med hvarandra jämföra dessa båda stambanebyggnader, den i Norrland och den i Halland, så lider det väl icke något tvifvel, att den halländska banan borde hafva ett gifvet företräde framför den norrländska så väl i ekonomiskt som finansielt och militäriskt hänseende. Ty den halländska banan går igenom rikt befolkade orter med hög kultur och utvecklade näringar. Den utgör ock ett samband, som en gång nödvändigtvis måste knytas mellan Göteborg och Skåne och den komme att gifva vida större utdelning i nettoinkomst än flertalet af våra stambanor i det öfriga Sverige på samma miltal räknadt. En af reservanterna i Stats-Utskottet, hvars ord brukar väga tungt i Andra Kammaren, har också tydligen förklarad i en särskild reservation, att han hädanefter icke ville lemna sin röst för andra stambanor än sådana, som till en del understöddes genom bidrag af befolkningen i orten.

Jag nämnde en reservant och jag får på samma gång säga, att det är för mig den mest glädjande företeelsen i denna fråga, att så betydande reservanter i Andra Kammaren hafva uppträdt mot denna punkt och önskat afslag å densamma. Jag tviflar ingalunda, att det skall blifva Riksdagens beslut, och om jag ett ögonblick hade tviflat, att så skulle blifva förhållandet, så skulle

Norra stambanans framdragande till Ångerman-elfven.
(Forts.)

Norra stambanans framdragande till Ångerman-elfven.
(Forts.)

jag icke hafva besvärat Herrarne med detta mitt anförande, men under de förhållanden, som nu inträdt, kan jag icke annat än sluta mig till dessa reservanter; och jag bekänner uppriktigt, att jag finner denna reservation vara vida utöfver hvad Utskottet mäktat åstadkomma både hvad form och sak beträffar.

Jag är öfvertygad, att hvar och en redan har fattat sitt beslut i denna punkt, och jag vill därför icke längre upptaga Kammarrens tid, huru mycket än kunde vara att om denna sorgliga och bedröfliga affär anföras. Jag får vördsamt anhålla, att Kammarren täcktes afslå den ifrågavarande punkten, hvarom jag får framställa yrkande.

Herr Roos: Af den diskussion, som hittills egt rum, synes framgå, att åtminstone inom denna Kammare, likasom antagligen äfven *utom* densamma, det icke finnes synnerligen många, som vilja obetingadt drifva den satsen, att — sedan staten med stambanor försett det mellersta och södra Sverige samt Jemtland och sedan staten frikostigt understödt byggandet af enskilda jernvägar, äfven sådana som måste minska trafiken å statsbanorna, statens deltagande i dylika företag borde för all framtid upphöra, då fråga blefve om att med den nya tidens fullständigaste kommunikationsmedel förse orter, hvilka för utvecklandet af sina naturliga rikedomar, mer än någon annan ort i landet, hafva ett oafvisligt behof af jernvägar, och hvilka, äfven de, fått och ännu få bära sin andel i de fyra å fem millioner, som årligen utgå för jernvägs-lånens förräntade och amortering.

Men om man också icke vill för alltid motsätta sig jernvägsbyggandet i Norrland, så yrkar man på *uppskof* dermed. Och man tyckes därför hufvudsakligen hafva två skäl: det ena finansielt, det andra: önskan att vinna någon erfarenhet rörande resultatet af de jernvägsanläggningar som dels redan egt rum, dels för närvarande pågå i de norra delarne af landet.

Det första skälet skulle visserligen väga tungt, derest det finnes någon rimlig anledning antaga, att i en icke alltför aflägsen framtid öfverskott å statsinkomsterna skulle bereda tillgång till bestridande af utgifterna för ifrågavarande jernvägsanläggningar. Men någon utsigt dertill lär väl knappt någon anse finnas. Den norrländska stambanan lär väl icke, den mer än våra öfriga jernvägar, kunna komma till stånd utan att kapital dertill upplånas; ett system, som i öfrigt tillämpats i de flesta andra länder, särskildt för närvarande äfven inom det rika Frankrike.

Är det sålunda afgjort att nödigt kapital måste för ändamålet upplånas, så är det svårt inse, hvilken synnerlig fördel skulle vinnas derigenom att en dylik åtgärd uppskjötes. Jo, skall man kanske invända, under de närmast följande åren behöfva vi icke vidkännas någon särskild förhöjning i utgifterna för jernvägs-lånens förräntade och amortering. Det är en sanning, vi kunna några år uppskjuta denna utgift, men lika länge skola de ock dröja att infinna sig, de välgörande verkningarne af kommunikationsväsendets utvidgande, den ökade rörelsen, den alltmer utveck-

lade industrien; fördelar som i afseende å alla andra jernvägar, man ansett fullt uppväga skilnaden emellan nettoafkastningen och räntesatserna.

Hvad åter det senare skälet angår, ber jag få äran fästa uppmärksamheten derpå att, åtminstone under de närmast följande åren, den erfarenhet som kan komma att inhemtas rörande trafiken å jemtlandsbanan, hvilken till stor del framgår genom öde bygder, icke bör utöfva något inflytande vid afgörandet af frågan om anläggande af en jernväg inom tätare bebyggda trakter, der, såsom afven Konungens Befallningshafvande vitsordat, de odlade egovidderna äro af sällsynt mäktighet och godhet, och der årligen ett stort antal öfvermogna träd ruttnar och går till spillo af brist på tjenliga kommunikationer. Jag hemställer om bifall till Stats-Utskottets hemställan i denna punkt.

Norra stambanans framdragande till Angerman-elfven.
(Forts.)

Friherre von Kræmer: Man talar i språkvetenskapen nu för tiden mycket om så kallad *språkrensning*. Männe icke min ärade granne till höger skulle kunna finna lämpligt att i sitt vocabularium företaga en sådan rensning? Sådana uttryck som "regeringens futtiga skäl", "Stats-Utskottets ynkliga skäl", "å hvilka man icke vet om man skall skratta eller gråta", "regeringens feга undfallenhet för norrländingarnes fordringar", skulle utan tvifvel med fordel kunna utgallras ur hans annars med skicklighet använda ordförråd.

Samme ärade talare har både i dag uppträdt och uppträder nästan alltid här såsom förande Andra Kammarens talan. Skulle det vara förmätet att en gång anhålla att få se den ärade talarrens fullmakt? — Efter den beröring jag haft med en del af de mest inflytelserika ledamöterna af Andra Kammaren, är jag öfvertygad om, att äfven der herskar såsom ledande princip — om också någon gång, der såsom annorstädes, ett detaljintresse kan göra sig öfvervägande gällande — att man bör underordna de enskilda intressena under landets allmänna bästa, och ingalunda, att den ena orten skall missunna den andra.

Jag vill nu öfvergå till att bemöta de mera på sak gående skäl, som af denne och andre talare här blifvit framställda. Det, som ända till trötthet upprepas, är, att man skall stanna och invänta resultaten af de redan färdigbyggda jernvägarne. Det är en känd lag i fysiken att en rörelse, som tvärt afbrytes, framkallar en motsvarande kvantitet hetta. Så går det nog äfven här. Om man nu tvärt afbryter den hastiga utvecklingsrörelsen af vårt jernvägssystem, så är att förutse att hettan, vid beslut derom, en annan gång blir så mycket större. Ja, denna hetsighet torde, i så fall, redan nu komma att göra sig gällande vid sjetten punkten af detta betänkande. En bild torde här ursäktas, då den ligger så nära till hands. Man stannar icke ett jernvägståg tvärt, utan man bromsar för att hejda farten, ty stannar man tvärt, framkallas en olycka. Och det blefve säkerligen en i ordets egentliga bemärkelse *jernvägsolycka* här i landet, om man nu helt och hållet afbröte det jernvägsbyggande, som under en lång följd af år så

Norra stambanans framdragande till Ångerman-elfven.
(Forts.)

häftigt egt rum. Stambanor hafva årligen byggts för 6 å 7 millioner kronor och åt enskilda jernvägsanläggningar hafva lemnats 2 millioner kronor om året. Således hafva för detta ändamål hvarje år anvisats 8 å 9 millioner kronor. Att nu tvärt afstanna med allt jernvägsbyggande, det skulle ovilkorligen framkalla sådana omstörtningar i våra näringsförhållanden, som, om icke fullt, dock i någon mån kunde jämföras med de stora omstörtningar, som under frihetstiden egde rum, då Hattarne genom konstlade medel framkallade lif i näringarne och Mössorna, när de kommo till makten, tvärt afbröto detta system och derigenom framkallade allmän ruin, hvarefter, då Hattarne åter kommo till våldet, det förra systemet åter upptogs med förökad häftighet. Jag säger, att så storartade kriser, som då framkallades, kunna icke uppkomma genom jernvägsbyggandets afstannande, men nog komme det att medföra bedröfliga följder. Jag ber att i detta hänseende få påpeka huru lätt det är för just den del af vår befolkning, som varit sysselsatt med och är skicklig i jernvägars byggande, att finna lönande anställning i andra länder och huru detta måste öka utvandringen. Man har talat om skuldsättningen såsom varande en kräfte för vårt land. Skuldsättning är alltid ett ondt; men tvifvelaktigt är, om den är så särdeles farlig, då den eger rum för ändamål, som öka landets grundvärde med större belopp än skuldsumman. Den verkliga kräftan för vårt folkfattiga land, det är deremot emigrationen! Om vi förlora de lefvande krafterna, hvad hjälper det oss, om vi spara några guldstycken?

Man säger, att man skall vänta, för att få se resultaten af de redan byggda jernvägarne i Norrland. Men af dessa jernvägar, sådana de nu äro, tror jag icke att man någonsin kan vänta ett resultat som är tillfredsställande, ty det finnes ingen verklig slutpunkt för den uppåtgående banan, om man icke så vill kalla den punkt, dit man på denna bana kan resa för att träffa tvärbanan och se trafiken gå förbi der. Finnes det väl någon anledning att tro, att den hittills färdigbyggda delen af norrlandsbanan kan gifva ett godt resultat förr, än man kommer till en utfartspunkt? Jag ber att få återropa Trafikstyrelsens underdåniga memorial den 18 December 1880, der det talas om huru viktigt det vore att i Norrland åstadkomma en fullständig omstörtning af trävarurörelsen genom att förlägga förädlingen af trävarorna till det inre af landet i stället för, såsom nu, vid kusten, hvarigenom stora förluster uppkomma i följd af de långväga flottningarne. Denna förlust är i en nyligen utgifven sakrik broschyr, som blifvit till oss utdelad, beräknad för bjelkar till 6 å 7 kronor per standard och för sågadt virke till 12 å 13 kronor per standard, blott direkt genom transportsättet, flottning, åstadkomna. Härigenom uppstår för öfrigt en förlust icke allenast för de enskilde utan äfven en verklig nationalförlust, ty en del virke kommer alltid att, trots all försigtighet, gå till sjös och ej obetydliga kvantiteter sjunka. Hafva vi verkligen så godt om skog, att vi böra låta den gå till sjös och försvinna i Östersjön, eller ligga på flodbottnarne och ruttna? Ar icke hvarje sådan förlust smärtsam att tänka på?

I hvad jag redan anfört ligger till en viss grad det jag ville säga om de fördelar, banan skulle medföra. Den medför ett ordnande af trävaruförädlingen i Norrland och förlägger den in i landet, derifrån virket kan i förädlad form direkt utföras. Det är en känd sak till exempel, att nästan allt det norska timret betingar högre pris än det svenska, emedan det i anseende till deras kortare flottleder icke legat så länge i vattnet och derföre kan sättas i en högre klass. Samma prisförhöjning skulle komma oss till del, om virket kunde förädlas inne i landet och sedan gå per jernväg till hamnarne.

Norra stambanans framdragande till Ångerman-elfven.
(Forts.)

Vidare ber jag att få påpeka en annan fördel af den nu föreslagna linien. I Stats-Utskottets betänkande är omnämndt, att Vesternorrlands läns skogbärande mark uppgår till 3,486,829 tunnland. Om jag nu antager att, när dessa vidsträckta orter komma i åtnjutande af förbättrade kommunikationer, endast 3 procent — det kan ju icke kallas öfverdrifven förhoppning? — af denna mark komme att odlas, så skulle der blifva 100,000 tunnland odlad jord, som, efter en uppskattning af 200 eller 300 kronor för tunnlandet, skulle representera ett värde af 20 å 30 millioner kronor; och efter de höga beräkningar jernvägsstyrelsen gjort skulle denna bana dock icke kosta mera än 11 å 12 millioner kronor.

Jag ber ock att få antyda de militära fördelarne af denna bana, både de direkta och de indirekta. Den direkta fördelen deraf är att kunna kasta en truppstyrka till ifrågavarande punkt och hindra en fiende att sätta sig fast der och afklippa just den del, med hvilken han sannolikt först skulle försöka att minska vårt område. Men äfven en indirekt fördel skulle derigenom vinnas, ty hvarje förbättring i kommunikationerna är till nytta i militäriskt hänseende, till följd deraf att i sammanhang med en ökad rörelse befolkningen ökas. Det är längesedan en stor härförare sade, att det fordras tre saker för att föra krig, nemligen pengar, pengar och pengar. Den satsen är numera föråldrad. Man vet nu, att det framför allt fordras människor!

Men, säger man, det kan vara godt och väl att tala om, att dessa banor medföra fördelar; men hafva vi tillgångar till deras byggande? Jag behöfver i detta hänseende blott påpeka den utredning, som i Kongl. Maj:ts proposition i finansplanen blifvit gifven, der Riksgäldskontorets tillgångar vid slutet af år 1882 äro beräknade till 3,687,259 kronor. Visserligen hafva Herrar Riksgäldsfullmäktige i ett annat betänkande upplyst, att en del af dessa tillgångar äro af mera öfvergående natur, såsom undsättningsfonden, inbetalta medel för försälda mindre kronolägenheter m. m., så att det icke skulle finnas för lång tid disponibelt mera än 2,420,000 kronor. Denna siffra är emellertid fullt tillräcklig för hvad som i fråga om stambanor är föreslaget, och jag vill tillägga, ehuru jag ej nu vill ingå i några detaljer derom, att Riksgäldskontoret icke saknar tillfälle att anskaffa ytterligare medel utan att göra en ny emission och derigenom åstadkomma en nedtryckning af värdet af 1880 års obligationer.

Norra stambanans framdragande till Angerman-elfven.
(Forts.)

Nu säger man, att vi böra besinna, att vi hafva en statsskuld af 221,356,239 kronor. För det första är denna statsskuld, rätt beräknad, icke så hög, ty derifrån bör afgå hvad som är utlemnadt till enskilda jernvägar och hvad som återstår i Riksgäldskontoret, tillhopa 51,145,075 kronor. Egentligen är den skuld, som nu är kvar, således 170,211,164 kronor. Nu är det visserligen sant, att detta är blott statsskulden och att det icke angifver hvarken statsbanornas kostnad eller ännu mindre den stora kostnad, som på enskilda jernvägar är nedlagd. Huru mycket detta går till får man veta af jernvägsstyrelsens allmänna svenska jernvägsstatistik för år 1879, der dessa kostnader beräknats i rundt tal till 406 millioner kronor, eller 447 millioner om äfven kapitalrabatter medräknas, hvilka dock ej höra dit; emedan om någon lånar illa och dyrt, så bör detta ej rättvisligen debiteras det företag, som med dessa lånade medel utföres. Men jag accepterar äfven den högsta summan! Jag vill med ett exempel söka att klara begreppen i afseende på betydelsen af denna utgift. Jag skall då göra en mycket obehaglig och, som jag antager, fullkomligt orimlig förutsättning: Sverige skall gå på auktion! Det är annonseradt till försäljning på två olika sätt. Det säljes antingen utan jernvägar, i hvilket fall säljaren bortväljer materiel, skenor, allt, samt planerar och utplånar själfva bankarne, hvarjemte köparen skall förpligta sig att ej återbygga dessa jernvägar; eller ock säljes Sverige, så som det nu står och går, med jernvägar. Kan någon tvifla på att anbudet på Sverige med jernvägar skulle blifva 447 millioner kronor högre än hvad som kunde bjudas för Sverige utan jernvägar? Jag tror, att det skulle betinga en eller annan milliard högre med jernvägar än utan. Det är ju således för en stor fosterländsk vinning man användt dessa medel och då det kan visas att denna skuldsättning ökat landets värde med högre belopp än skuldsumman, så tror jag att man utan någon farhåga i detta fall kan se framtiden an. Mycket skulle ännu vara att tillägga; men hvad jag anfört synes mig kunna berättiga mig att yrka bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Graafström: Efter den utredning i denna fråga, som blifvit gjord, särskildt af en talare på gefleborgsbänken, med hvilken jag ber att få instämma, kan det synas öfverflödigt att tala i denna sak, men till följd af den plats, jag innehar i Kammaren, ber jag att med några ord få uttala min åsigt.

Jag kan icke undertrycka den tillfredsställelse, som jag i dag erfarit, när jag, blott med ett enda undantag, icke hört någon af de talare, som här uppträdt, yttra sig mot jernvägsanläggningar i Norrland i allmänhet taget. Somliga af dessa talare hafva endast ansett, att jernvägsarbetena derstädes borde för närvarande hvilas. Jag har således till min glädje saknat hvad som ofta annars framträder, när något förslag väckts om en fördel för Norriand, nemligen den fördom, som de, hvilka bo något sydligare, vanligen hysa mot de förhållanden, under hvilka nordligare boende lefva. Jag vågar därför uttala den tanke, att vi allesammans kunna

komma öfverens om, att hela vårt land är utsatt för ett hårdt klimat och att vi hafva alla en sträfsam jordmån att bekämpa, och att således arbetets frukter mogna långsamt. När det för omkring 20 år sedan, eller något mera kanske, var fråga om att bygga den första jernvägen, torde nog de äldre af Herrarne mycket väl erinra sig, huruledes samma skäl anfördes mot byggandet af jernvägar i Sverige i allmänhet, som nu anföras mot byggande af jernvägar i Norrland. Man talade om snöhinder, om den glesa befolkningen, om landets fattigdom, om den ringa utvecklade industrien o. s. v. Emellertid togo de, som då voro representanter för det svenska folket, detta fosterländska arbete med ifver om händer. De skydde icke stora uppoffringar för att föra arbetet fram och nu hafva vi hunnit derhän, att vi med vårt jernvägsnät vidrört det egentliga Norrlands sydligaste gräns. För några riksdagar sedan fattades här ett beslut, som jag skulle vilja kalla. om det tillåtes mig, för amerikanskt, emedan det synes mig något öfverskrida den vanliga försigtighet, som eljest utmärkt Riksdagens beslut med afseende å jernvägsanläggningar, jag menar det beslut, att jernvägen skulle föras genom en trakt, som odisputabelt är en ödemark för att öfver fjellen förena sig med den norska banan. Derigenom fick, efter mitt förmenande, stambanan en orätt riktning och så vidt jag förstår, tillgodosåg man derigenom mera ett norskt intresse än ett svenskt. Nu är det meningen att tillgodose ett rent svenskt intresse. Det är meningen att föra banan något djupare in i det egentliga Norrland och möta den stora naturliga kanal, som der finnes, nemligen Ångermanelfven, der redan, såsom vi nyss hörde, en stor trafik förefinnes. Jag kan icke anse annat, än att det är både rätt och klokt af Riksdagen att på detta sätt fullfölja jernvägsarbetet. Det är rätt derföre, att sedan de sydliga delarne af landet fått jernvägar i alla riktningar, det är endast en skyldighet att äfven tillgodose den nordligare delen af samma fosterland med denna stora förmån. Det är äfven klokt derföre, att, såsom en föregående talare tydligen framhållit, derigenom påskyndas en ganska stor kulturutveckling i flere hänseenden. Jag får således för min ringa del vördsamt tillstyrka, att Första Kammaren nu ville bifalla Stats-Utskottets förslag.

Norra stambanans framdragande till Ångermanelfven.
(Forts.)

Herr Bennich: Att norrländingar uppträda till förmån för fortsättandet af den norra stambanan är ju naturligt, icke allenast derför att de representera Norrland, utan äfven och isynnerhet derför att de bättre känna Norrland, dess förhållanden och behof än de flesta af Riksdagens ledamöter från andra trakter. De skäl, som blifvit anförda för den norra stambanans fortsättande, äro ock, enligt min öfvertygelse, af den beskaffenhet, att frågan derom icke kan falla. Den kan visserligen med förenade krafter och god vilja bringas till uppskof för ett eller annat år, men följderna af ett sådant uppskof har blifvit påpekad i finansielt hänseende af en talare på gefleborgsbanken och i fysiskt hänseende af en talare på elfsborgsbanken, som erinrade om våldsamt stoppning af ett jernvägståg och den starka hetta, som deraf förorsakas. Jag vill

Norra stam-
banans fram-
dragande till
Ångerman-
elfven.
(Forts.)

icke trötta Kammaren med anförande af ytterligare skäl, hvarföre stambanan nu bör fortsättas, men jag vill i största korthet yttra något med anledning af den här särdeles varmt berömda reservationen från Andra Kammarens ledamöter, en reservation, som framhållits ega ojemförligt större förtjenster än allt, som från andra håll blifvit anfördt. Regeringens framställning säges hafva varit alltför futtig, Stats-Utskottets skäl klena o. s. v. men dessa Herrar reservanter i Andra Kammaren, de besitta all vishet. Utom andra af denna reservations uppgifter, hvilka till väsentlig del blifvit bemötta af den talare på gefleborgsbänken, som jag nyss antyde, förekommer också påståendet, att de norrländska stambanornas trafik hittills varit ytterst obetydlig och att man deraf kan sluta, att trafiken på den fortsatta banan äfven skall blifva ytterst dålig. Man har i reservationen, sidan 51, åberopat. hurusom linien Bräcke—TorpsHAMMAR, som mot slutet af år 1878 öppnades för trafik, under år 1879 gifvit en medelinkomst per banmil af icke fullt 20,000 kronor. Detta skall nu vara ett af de starka bevisen för omöjligheten att få nöjaktig inkomst af de norrländska banorna. Jag vill med anledning häraf meddela en upplysning, hvilken jag försäkrar har full trovärdighet. Bräcke—TorpsHAMMARSBANAN öppnades år 1878, och år 1879 var således första året den trafikerades. Året var klen i alla hänseenden, men derjemte led banan af en brist, som är särdeles besvärlig i fråga om trafik, nemligen bristen på fortskaffningsmedel. Ett bevis derpå är, att vid Bräcke station anmäldes till lastning 400,000 stycken timmer, men jernvägen med sin klene rörelsemateriel kunde under året transporterera endast 80,000 stycken. När man icke har rörelsemateriel för att fortskaffa det gods, som anmäles, kan man ju icke få någon inkomst, huru mycket fraktgods än må vara att tillgå. Och att Bräcke—TorpsHAMMARJERNVÄGEN gifvit annat resultat om rörelsemateriel funnits, kan man sluta deraf, att fortsättningen af banan, den smalspåriga jernvägen från TorpsHAMMAR till Sundsvall, under olika år inbringat ända till 65, ja till och med 70,000 kronor per banmil. När denna smalspåriga jernväg lemnat en sådan inkomst, bör det ju vara fullt klart, att linien Bräcke—TorpsHAMMAR kunnat lemna mycket mera än de i reservationen uppgifna 20,000 kronor per banmil, om den haft medel att röra sig med. Det är ju dessutom alltför väl bekant, att trafiken på hvarje jernväg behöfver någon tid att upparbetas, innan den kan gifva sådan inkomst, som en fullt trafikerad och ordnad bana. Emellertid är det på antydd och likartade skäl, som reservationen grundat sitt afstyrkande och derfor tillerkännes berömmelse, under det deremot samtliga Utskottsledamöterna från denna Kammare fränkännas all betydelse vid jemförelse med Andra Kammarens upplysta reservanter. Metoden är förbehållen den ärade talaren, som så väl vet att lägga sina ord i diskussionen. Jag kan icke annat än yrka bifall till Utskottets förslag.

Herr Grefven och Talmannen tillkännagaf, att anslag utfärdats till detta sammanträdes fortsättande kl. 7 e. m.

Herr Montgomery-Cederhielm: Då jag inom Stats-Utskottet röstat för den här föreslagna punkten, vill jag i största korthet endast angifva det väsentliga skäl, som dertill förmått mig. Det var just det, som af en talare från Elfsborgs län särskildt framhölls, och som han ansåg i betänkandet icke hade vidrörts, nemligen frågans betydelse för vårt land i allmänhet och att det för Sverige vore af vigt, att dess nordligare provinser komma i närmare beröring med det öfriga landet. Det är egentligen det skälet, som verkat på mig att rösta för detta förslag. Jag anser för närvarande den första pligten vara att söka bemäktiga oss den stora del af landet, mer än $\frac{1}{3}$ af riket, som nu är i fråga och hvilken icke kan sägas fullständigt höra oss till, då den har så svaga föreningsband, som de nuvarande otillfredsställande kommunikationerna. Detta var mitt förnämsta skäl, och då saken kan vinnas på ett så försigtigt sätt, som här blifvit föreslaget, eller att man skall gå så långsamt att endast anslå 2,000,000 kronor om året, i hvilket fall det erfordras 6 eller 7 år för att uppnå Ångermanelfven, har jag ansett häri icke kunna ligga någon fara att för detta ändamål skuldsätta landet med deraf följande annuiteter. Jag har fullkomligt insett, att denna bana bara är en början till en fortsatt norrländsk bana och med öppna ögon för följderna har jag röstat för den, emedan jag önskar och vill och hoppas, att den tid måtte komma, då man kan sträcka vägen till riksgränsen. Jag är förvissad om att det måste ske och kan ske utan att ådraga riket allt för stora uppoffringar, såsom synes af nu förevarande betänkande.

De öfriga af Stats-Utskottet anförda skäl sakna icke vigt, såsom att man icke bör helt och hållet afbryta stambanebyggandet och låta den materiel, de ingenjörer och den arbetsstyrka, som finnas, skiljas derifrån, utan med dem fortsätta jernvägsbyggandet, men dessa skäl har jag satt i andra rummet. Frågans betydelse för hela landet synes mig deremot vara af den vigt, att jag anser mig på grund deraf böra tillstyrka bifall till betänkandet.

Herr Nyström: Då öfre Norrland, hvartill jag räknar Vester-norrland, Vesterbotten och Norrbotten, innehåller i areal mera än en tredjedel af Sveriges vidd, då dess väl eller ve är beroende i stor grad på denna frågas utgång, då det är fråga om, derest förslaget afslås, att snart sagdt skilja detta land från det öfriga Sverige, anser jag mig, såsom en representant för dessa orter, både berättigad och skyldig att säga några ord, grundade på den erfarenhet, jag vunnit under mer än tre tusen miles resor i Norrland under de sista trettio åren genom min embetsverksamhet vid skiften, skattläggningar och afvittringar i den nordligaste delen af riket eller Norrbottens län, samt för andra orsaker. Under de 25 år, som nu förflutit, sedan första svenska stambanedelen öppnades, har i Norrland den äsigten varit öfvervägande att med glädje omfatta de dagar, då de olika stambanedelarna öppnats, emedan utsigten att få en jernväg, som förmedlade rörelsen mellan nordliga delen af Sverige och den södra, derigenom ökades. Till att

Norra stambanans framdragande till Ångermanelfven.
(Forts.)

Norra stambanans framdragande till Ångerman-elfven.
(Forts.)

börja med var det Norrlands afsigt att få banan närmare kusten, men så beslöts, att den skulle gå till Norge, och detta stödde sig derpå, att norska och högre intressen så fordrade. Vi äro väl icke deremot, men vi anse nu tiden vara inne att få, såsom regeringen och Utskottet föreslagit, banan fortsatt åtminstone till någon del eller till Ångermanelfven. Det har såsom en buse framhållits, att det blott skulle vara en smakbit detta, och det må så vara, men om det i en framtid skulle komma i fråga att fortsätta jernvägen norrut, så är den öfriga delen icke så afskräckande, som mången kunde anse. Det är ungefär 50 mil från Haparanda till Ångermanelfven i den riktning banan borde läggas. Efter en kostnad af 700,000 kronor per mil skulle det göra 35 millioner. Men jag återgår till den bandel, som nu är i fråga. Dertill fordras vida mindre än Riksdagen beviljade för att bygga banan genom Jemtland till norska gränsen, och den banan kan icke räknas såsom en norrländsk, utan såsom en internationel bana. Allt som här blifvit af motståndarne till den nu ifrågasatta banan anfördt, är så tillfyllest vederlagdt af föregående talare, att jag icke vill yttra något vidare derom. I reservationen har hufvudsakligen framhållits bristande förmåga hos staten att utföra detta. När man ledsamt nog inskränker jernvägsbyggandet så som nu är i fråga, nemligen att nedsätta det nästan till en fjerdedel af hvad det förut varit, anser jag för min del, att det icke bör blifva så betungande för staten, att man skulle nödgas derföre upphöra dermed. Förnämsta orsaken till afslag synes mig vidare vara att reservanterna och andra anse, att den ifrågavarande banan icke skulle bära sig, men jag vill fästa uppmärksamheten på, att hela den öfre delen af Norrland kommer att bidraga till trafiken, synnerligen då isförhållandena stänga denna del af Norrland från all samfärdsel med öfriga Sverige, hvilket, såsom vi veta, eger rum under mer än halfva året, och att ingen konkurrerande bana kan uppkomma såsom i andra delar af Sverige, der banor byggas i alla riktningar och nästan parallelt med statens. Man har all anledning antaga att rörelsen på denna bana blifver stor, i den mån den utsträcker norrut, äfven derigenom att, såsom jag under resor hört, Finland till stor del kommer att sända sin export till Trondhjem i stället för omkring Finska viken till utlandet och det derföre, att en tredjedel af väglängden besparas till vesterhafvet mot om exporten går öfver Hamburg. Jag vill icke vidare upptaga Kammarens tid, endast anhålla att Kammaren ville godkänna detta billiga förslag. Billigt är det, ty Norrlands befolkning har väl ändå deltagit i Sveriges hittills byggda stambanor. Klokt är det äfven, emedan vi icke få göra Sveriges öfre befolkning sämre lotad än Finnarne, som nu bygga en bana till Vasa, snedt emot Umeå, hvarjemte finska statsverkskommissionen föreslagit att bygga icke blott en, utan två jernvägar till Uleåborg, snedt emot Piteå. Afslås detta förslag, mot förmodan, skall öfre Norrland såsom hittills väl vara troget sitt land och finna sig i omständigheterna. men ett tyst berättigadt knot skall dock der höras. Beviljas det, blir befolkningen antagligen nöjd att vänta ännu 15 å 20 år, tills

den får erfara de ovärderliga fördelar, som jernvägarna i allmänhet medföra. Jag kunde höja denna ort till likhet med öfriga orter i riket, ty dess naturliga fördelar äro så stora i odlingsbara marker, i skogar, i rika malmer och fiskrika elfvar, att den kan föda och gifva utkomst kanske åt 10 gånger den befolkning, som der nu finnes, om dessa resurser blott blifva tillvaratagna. Jag anhåller, att Kammaren icke måtte undanskjuta hvad som kan afgöras i dag och understödja Utskottets förslag, hvartill jag yrkar bifall.

Norra stambanans framdragande till Ängerman-elfven.
(Forts).

Herr Jöns Pehrsson: Det kan ingen förtänka norrlands-representanterne eller förundra sig öfver, att de i dag kämpa för sin idé genomförande, för den 13 mil långa jernvägen till Ängerman-elfven. Icke heller jag förtänker dem det och om det vore fråga om att jernvägen skulle stanna der och icke fortsätta vidare, kunde det vara möjligt att de finge flera röster; men då man måste tänka, att frågan aldrig kan afstanna der, tror jag icke de skäl kunna underkännas, på grund hvaraf man önskar några års hvila med denna sak.

Det var hufvudsakligen två talare, som uppkallade mig. Herr f. d. statsrådet Carlson ville påstå och bevisa, att antagandet af Utskottets förslag icke skulle medföra någon egentligen ökad utgift för ränta och amortering, men vi skola komma i håg, att, om vi gifva två millioner i handpenning, frågan gäller elfva millioner, innan företaget blir färdigt, och de komma att tynga både med ränta och amortering, så att äfven det skälet talar för att vänta. Man har såväl berömt som klandrat den reservation, som Utskottets minoritet bifogat, och dermed visat sanningen af ordspråket, att ingenting är skrivet, deremot en tādlares penna icke kan hvässas. Det kan motsägas, men icke vederläggas, att i ränta och amortering årligen utgifvas öfver tolf millioner kronor; det kan icke jäfvas eller vederläggas, att svenska staten till underhåll af de jernvägar, vi hafva byggt, redan af skattemedel utgifvit öfver 71 millioner kronor. Det är siffror, som icke kunna vederläggas, och att Herr von Kræmer gjorde så mycket väsen af sin talare till höger må vara hans ensak, som har den lyckliga förmågan; men i afseende på hufvudfrågan tror jag han besitter en villfarelse, då han påstår att denna 13 mils jernväg skulle medföra välsignelse och lycka för landet. Jag tror icke, att den skulle komma att inverka ens så mycket, som en 13 mils enskild jernväg i en annan ort skulle göra. Vi skola komma ihåg, att den stora utveckling i afseende å folkmängd, Vesterbottens län på senare tider gjort, till större delen beror af från alla delar af riket tillkommet löst arbetsfolk, som användts vid skogsafverkningen, icke deraf att den fasta befolkningen, som har sitt uppehälle af lönande jordbruk, ökats. Man har sagt, att tillfällena till utveckling i Vesterbotten äro många och stora, men vid andra tillfällen får man ofta nog höra, att det svåra klimatet i de norrländska orterna icke medgifver någon större utveckling af jordbruk och boskapsskötsel. Det får man höra mången gång, åtminstone då fråga är om anslag

Norra stam-
banans fram-
dragande till
Ångerman-
elfven.
(Forts.)

till utdikningar och torrläggningar för undgående af frostsador, ett ondt, hvaraf man för öfrigt lider äfven i andra delar af landet. Af alla skäl, som anförts för bifall till Utskottets förslag, får jag för min del säga, att jag icke hört något, som kan vederlägga hvad reservanterne påstå, i sin helhet betraktadt. Om det finnes några svaga punkter i deras utlåtande, är det klart och naturligt, att stora förmågor gerna söka att begagna dem till sin fördel, men det förringar icke rigtigheten af reservationen i sin helhet. Jag yrkar afslag å Utskottets hemställan.

Friherre Klinckowström: Jag skulle icke besvärat Kam-maren med att begära ordet en andra gång i denna fråga, om jag icke blifvit uppkallad genom några yttranden af mina grannar. Herr Friherre von Kræmer började sitt anförande dermed, att han öns-kade en språkrensning på de starka ord, hvarmed jag uppträdde, synnerligen mot vår, i hans tycke, förmodar jag, finkänsliga rege-ring. Jag beklagar, att icke alla kunna framställa sådana diaman-ter ur vårt språks orensade stenkol, som denne talare visat sig vara mästare att åstadkomma; men man får nöja sig med mindre vackra ord, blott man kan säga sanningen osminkad, och det har jag gjort. Äfven kan jag försäkra denne talare, att jag i mina uttryck om regeringen i denna fråga användt mitt språkförråds mildaste ord. Herr Friherre von Kræmer, hvilken, som det tyckes, särskildt ondgjort sig öfver mitt förra uppträdande, har äfven be-gärt få se den fullmakt, han förmodade jag skulle innehafva att föra Andra Kammarens talan. Jag kan härmed förklara honom, att jag har en vida viktigare och större fullmakt, nemligen mitt förordnande till denna plats på elfsborgsbänken, med hvilken föl-jer både rättighet och skyldighet att föra svenska folkets talan, och det har jag efter bästa förstånd alltid gjort, oaktadt alla an-märkningar, de må komma från hvem som helst, mot mitt upp-trädande.

De anmärkningar och de försök till försvar för den norr-ländska jernvägen, som här af åtskilliga talare blifvit gjorda, hafva för mig varit ett ytterligare bevis på, huru svaga de skäl äro, som anförts för att öfvertyga Kammaren om nödvändigheten af denna jernvägsanläggning. Man behöfver blott kasta en blick på kartan och på den rigtning, den ifrågavarande banan skulle få, för att varda fullt öfvertygad om, att dess räntabilitet blir ingen. Att lägga en jernbana tvärs öfver de stora naturliga far-lederna i Norrland och dock påräkna att kunna derpå uppfånga denna provins' ojemförligt största exportartikel, trävarorna, är en förhoppning, som, för att åter nyttja ett orensadt språkuttryck, verkligen är barnslig. Tror man, att någonsin den hufvudsakliga exporten af trävaror kan taga någon annan rigtning än längs de flott- och segelbara elfvarne ned till Östersjön, så bedrager man sig ofantligt. Det finnes blott ett sätt att kunna till en del för-ändra denna rigtning — jag säger till en del och kan tryggt på-stå till minsta delen — nemligen att låta denna tunga, skrym-mande exportartikel på statens jernvägar få fraktas *billigare* än

medelst flottning. Det är möjligt att jernvägstrafikstyrelsen måste sluta med vidtagande af en sådan åtgärd, i fall jernbanan blir byggd, ty bättre är naturligtvis att frakta något än intet; men då hafva vi äfven byggt jernvägen för träexportörernes behof, nytta och nöje och icke med afseende å nödvändigheten för landet eller i enlighet med dess berättigade anspråk att se sina stora utgifter på något rimligt sätt tillgodosedda.

Jag vill icke till bemötande upptaga alla de underliga skäl, som här blifvit anförda för denna verkliga orimliga jernvägsbyggnad; men jag kan icke underlåta att fästa mig vid Herr Benichs så kallade "trovärdiga" uppgifter; ty i samma andedrag han talar derom och vill sjelf lemna några sådana "trovärdiga" uppgifter, berättar han, att det vid en station anmäls till transport 40,000 och blifvit transporterade 80,000 timmer. Det var visserligen en sufflör, som ingaf honom att korrigera den förra siffran till 400,000, men det gifver mig anledning fråga, hvart Herr Benich, om han icke haft sufflör bakom sig, kommit med sina "trovärdiga" uppgifter. Han talade vidare om Torpshammars—Sundsvalls smalspåriga jernväg och de stora inkomstbelopp den hade att uppvisa. Men han glömde det väsentliga, att denna jernväg är byggd i ett särskildt ändamål, nemligen att upptaga de stora trätransporter, som komma från inre delar af Norrland och föras till Sundsvall och att det är skälet, hvarför denna jernväg har en stor trafikinkomst att uppvisa. Han kan äfven vara öfvertygad om, att, ifall denna jernbana förlägges till stambana, ett sådant resultat icke kommer att ega rum. Den är redan från Torpshammars förenad med statens jernvägar och, om man räknar jernvägen i sin helhet, tviflar jag på, att den gifver sådana resultat, som kunna uppmuntra till att på flera håll anlägga dylika banor ut till hamnarne.

Herr Montgomery-Cederhielm har helt upprigtigt förklarat — och jag tackar honom för denna upprigtighet — att hans mening och mångas med honom är, att jernvägarne skola fortsättas hela Norrland igenom ända upp till Haparanda. Jag har redan förut nämnt, att också jag trodde detta vara den inneboende meningen, fastän den icke blifvit af regeringen uttalad, och därför har man äfven dragit jernvägen till Sollefteå och icke till Nyland, hvilket varit det rigtiga, om man velat stanna vid Ångermanelfven. Men jag hemställer, om det är rimligt att på detta sätt löpa på en utgift, som icke kommer att understiga 50 å 60 millioner kronor, allenast för så små, för landet i sin helhet onödiga ändamål, som man afser med denna jernväg. Den är helt och hållet af lokal beskaffenhet och har, som sagdt, icke något stort, väsentligt inflytande på hela landet, hvarken i militäriskt, ekonomiskt eller finansielt hänseende, utom det att den i sistnämnde afseende kommer att fortskynda landets ruin, som måste blifva en följd af att allt fort gifva anslag åt dylika olyckliga jernbanor.

Jag fortsätter mitt yrkande om afslag.

Herr Nordenfelt: Den siste talaren har i sitt förra anfö-

Norra stambanans framdragande till Ångermanelfven.
(Forts.)

Norra stam-
banans fram-
dragande till
Ångerman-
elfven.
(Forts.)

rande förklarar Utskottets skäl icke vara tillfredsställande. Jag får deremot säga, att hans skäl synas mig sakna all bevisningskraft. Talaren rörde sig mest med tycken och farhågor om andra saker, och föga om den, hvarom nu är fråga, hvarföre dessa skäl icke lära inverka på Kammarens votum.

Denna bana kan icke fortsättas längre i norr än Riksdagen bestämmer, icke heller byggas hastigare än Riksdagen beslutar. Riksdagen har ju i sin makt att dervid göra hvad som är nyttigt för det hela, att bedöma landets tillgångar och behof och derefter besluta. Talaren sade, att efter man går till Sollefteå, måste man fortsätta till Haparanda. Det förhåller sig dock så, att, äfven om man vill gå till Nyland, så kommer man helt nära Sollefteå. En enskild jernvägsundersökning i dessa trakter har nemligen visat detta; dalarne ligga på det sättet och man kan icke gerna bygga jernvägen upp öfver bergshöjderna. Men äfven om så icke vore fallet, hvad hindrade att fortsätta banan från en punkt, som icke vore ändpunkten. Talaren påstod, att denna bana skulle skära floddalarna på det sätt, att någon trävarutrafik aldrig kunde komma i fråga. Men den går tvärtom från det inre af landet till kusten och har utsigt att få en stor trävarutrafik, synnerligen om den förlägges så, som jag föreslagit. Så väl denne, som en annan talare har sagt att trävaror icke böra fraktas på jernväg, men erfarenheten har visat motsatsen; rundtimmer hafva blifvit förda från Vermland, Östergötland och Södermanland till Göteborg och plank från Krylbo till samma exporthamn. Talarne hafva rätt deri, att alla trävaror från flottlederna icke kunna vinnas för jernvägarne. En stor del af dessa varor hafva föga värde och försämras icke mycket under flottningen; men de finaste och bästa trävarorna, hvilka lätt kunna skadas under flottningen komma att söka jernvägen, om den blott ligger i den rigtning, som dessa varor skoia gå. Prisskillnaden mellan bättre och sämre virke är nemligen så stor, att dermed kan betalas mycket mer än skilnaden i frakt emellan jernväg och flottled. Man behöfver visst icke hålla frakten på jernväg billigare än flottningen, man kan tvärtom hålla den dyrare och likväl få så stor del af virkestransporten, som jernvägen behöfver för att få en tillfredsställande inkomst. Detta visas af många exempel så väl här i landet som i Norge. Man ser huru små sågar uppstå vid jernvägsstationerna öfver allt, der det är möjligt att samla virke, och huru alimogen föredrar att sjelf försåga virket och sälja plank framför att sälja det i form af bjelkar och blockar till de stora bolagen. Virket från de skogar, som icke egas af de stora bolagen, hvilka hafva sina sågar vid kusten, kommer således företrädesvis att skickas på jernväg. Deremot kommer från de stora skogar, som egas af personer eller bolag, hvilka redan hafva sågverk vid kusten och ega dyrbara flottledningar, hvilkas kostnad måste förräntas och amorteras, icke mer än det bästa virket, att sändas på jernväg, men sådant har redan skett.

Det är sagdt, att man, innan jernvägsbyggandet i de norrländska trakterna fortsättes, vill se hvad inflytande jernvägen kan

hafva på sådana nordligt belägna bygder. Jag har sett detta och kan intyga, att jernvägen har ett vida mer upplifvande inflytande än annorstädes, helt enkelt därför att vinterkommunikationerna så lång tid af året väsentligen underlätta transporter till jernvägsstationerna och vida mer än i sydligare orter. Så har t. ex. i år nästan hela vintern gått fyra tåg dagligen från Bollnäs, hufvudsakligen lastade med träkol och timmerstockar, hvilka senare förts ända till Stockholm, eller 30 mil. Det är enganska tillfredsställande frakt, som derigenom erhållits, och med den transporten fortsattes än i dag. Då slädföret slutar, minskas visserligen trafiken, men omsättningen är så mycket lifligare under vintern, ja, lifligare än på många andra orter. Dessutom äro dessa trakter i stånd att mottaga en betydligt större befolkning. Vissa delar äro tätt befolkade, men i vissa andra delar finnes nästan intet folk. Stora sträckor utgöras af odlingsbara marker och lika väl bör man kunna söka sitt hem der, som på andra sidan hafvet, i Amerika. Allt detta gör, att en jernväg i ett sådant land bör åstadkomma en mycket hastigare utveckling af landet, än på andra ställen.

Hvad nu den mycket beprisade reservationen beträffar, så får jag säga, att man der visserligen har ett vackert hopande af siffror, men att dessa siffror icke äro riktigt uppställda och icke bevisa det, som de förmenas skola bevisa, eller böra inverka på den nu förevarande frågan. Den stora tabell, som slutar med en summa af öfver 71 millioner, visar väl hvilka uppoffringar i ränteförluster som statsverket gjort för såväl stambanorna som de enskilda jernvägarne, likvisst med det väsentliga fel, att räntan på alla de penningar, som riksgäldskontoret innehaft och förräntat och hvilka uppgått ibland till 16 millioner, ibland till öfver 31 millioner, der icke finnes afdragen. Revisorerne, som uppsatte en del af denna tabell, insågo likväl, att, om man ville tillämpa dessa uppgifter på statens jernvägar allena, såsom reservanterne vilja göra, man åtminstone borde göra afdrag för skilnaden mellan de belopp, de enskilda jernvägarne betala, och dem staten betalar för till dessa jernvägar utlemnade lån, en skilnad, som uppgått till 3 å 500,000 kronor årligen och utgjort det direkta anslag, staten lemnat de enskilda jernvägarne. Vidare finna Herrarne af den tabell, jag uppgjort, sidan 41, och hvilken jag naturligtvis finner riktigare än reservanternas, att den årliga amorteringen under de senaste åren uppgått till 2 å 3 millioner kronor. Amorteringen kan ej rätteligen åläggas stambanorna, dess storlek beror på och bör rättas efter statsverkets finansiella styrka i öfrigt; likaledes synes det obefogadt att fordra att de färdiga stambanorna skola förränta det kapital, som ligger i de under arbete varande. En följd af denna hastiga amortering är äfven att vi, såsom jag visat på sidan 39, lagt ihop ett kapital af 60,606,389 kronor 71 öre, utgörande dels inbetald amortering, dels likvidations- och amortisationsfondernas behållning, dels hvad som af trafikmedlen blifvit lagdt i jernvägarne, dels slutligen öfriga af statsmedel verkställda utbetalningar till statens jernvägar. Om man erkänner, att detta

Norra stambanans framdraggande till Angermanälven.
(Forts.)

Norra stambanans framdragande till Ångerman-älven.
(Forts.)

är ett samlat kapital, kan man äfven säga att det är afskrifvet, det löper icke vidare med ränta, det är betaldt, på samma sätt som, om reservanternes siffra å 71 millioner vore riktig, detta ock vore ett betaladt och afskrifvet kapital. Det är ett i sanning ganska vackert drag i vår historia, att vi dels kapitaliserat öfver 60 millioner och dels afskrifvit 71 millioner kronor efter reservanternas uppgift, men i verkligheten betydligt mindre. Dessa siffror visa dock, hvilken styrka i finansielt hänseende vi besitta hufvudsakligen genom dessa jernvägar.

Reservanterne säga, sidan 47 andra raden nedifrån, att 7 millioner kronor icke skulle vara upptagna i Trafikstyrelsens beräkning öfver kostnaden för jernvägsbyggnaderna, men detta påstående är origtigt; de 7 millionerna äro upptagna så, att hvad som återstår att ytterligare lägga ut för under arbete varande byggnader är för i år anvisade 6,800,000 kronor jemte 500,000 för år 1882 eller tillsammans 7,300,000 kronor. För mig är detta kärnpunkten i frågan, om vi hafva tillgångar, att utan åsidosättande af andra statens intressen kunna bygga denna jernväg, eller icke. Tager jag då i betraktande att, enligt Trafikstyrelsens uppgift, den närvarande kostnaden för stambanorna uppgår till 211,881,000 kronor, i hvilken summa styrelsen intagit kapitalrabatt med 14,538,000 kronor och allt hvad de under arbete varande jernvägarne kosta eller 14,330,000 kronor, att man icke skäligen kan fordra att dessa senare 14 millioner ännu skola kunna förräntas och att, efter hvad jag redan styrkt, 60,600,000 kronor äro afskrifna eller betalda, så finner jag, att vi hafva rätt att från dessa 211 millioner draga 74,930,000 kronor, då det återstår 136,951,000 kronor eller nära 137 millioner, hvilken är den summa, som vid 1880 års slut vi hafva att genom stambanorna för statsverket förränta. Räntan derpå, efter 4,51 procent, hvilken ränta, amorteringen oberäknad, blifvit betalad för statsskulden år 1880, belöper sig till 6,176,490 kronor. Nu har år 1880 af behållningen från statens jernvägstrafik till statskassan 6,200,000 kronor blifvit inbetalade och således har jernvägstrafiken nämnda år betalat den ränta, som ännu ligger oss till last för de till de fullbordade stambanorna upplånade, men icke afskrifna penningarne. Men, säger man, så hafva vi ytterligare lagt ned 14,330,000 kronor i ännu icke färdiga jernvägsbyggnader och dertill kommer för innevarande och nästa år anvisade 7,300,000 kronor eller tillsammans 21,630,000 kronor. Räntan derpå uppgår till 973,350 kronor eller icke fullt en million, som således blir den brist för statens jernvägar, som statskassan för år 1881 har att betala, under förutsättning att stambanorna gifva lika god behållning som år 1880. Är denna summa i någon mån afskräckande? Jag kan icke inse det. Nu är väl fråga om, att öka annuiteten med knappt 100,000 kronor om året, så att ökningen om 6 år skulle uppgå till 550,000 kronor, men huru mycket skola icke jernvägarnes inkomster stiga under denna tid. I det hela skall efter 6 år vara att påräkna större tillökning i dessa inkomster, än tillökningen på annuiterna. Detta visar för mig att den finansiella delen af frågan är klar

och utan våda. Om jag då tänker på de indirekta tillskott till statskassan, som vi erhålla genom jernvägarne, huru tull och bevillning, tack vare dem, vuxit, så kommer jag till det resultat, att vi till en del lefva på jernvägarne, att de redan nu bidraga till statens utgifter och komma att göra det i ännu högre grad.

Norra stambanans framdragande till Ångerman-elfven.
(Forts.)

Genom konverteringen hafva vi för den närmaste tiden minskat annuiteten med omkring en million eller ungefär med dubbla det belopp, hvarmed vi komma att öka den om förslaget bifalles. Äfven detta finner jag utgöra ett skäl för att ingen våda är för handen. Desslikes hafva vi minskat amorteringen, men det innebär för mig en pligt att öka kapitalet, det vill säga jernvägarne. Då vi på efterkommande öfverflytta en större del af amorteringen, böra vi äfven gifva dem ett medel att betala den genom stegrad jernvägsinkomst.

Har man inga finansiella betänkligheter och medgifver man, på sätt alla nästan utan undantag göra, att denna jernväg måste och skall byggas, så blir frågan: hvad förtjena vi med ett uppskof? Den egentliga vinsten skulle bestå deri, att tillökningen i annuiter med 100,000 kronor om året börjar några år senare. Men hvad förlora vi deremot? Vi få med säkerhet en dyrare anläggning; ty såsom det nu är ställdt med de arbetskrafter och de redskap, som finnas, kan jernvägen byggas billigare än vid någon annan tidpunkt, förutsatt naturligtvis att konjunkturerna för materialier eller dagsverkspris icke springa upp, hvilket icke kan antagas ske så hastigt. Vidare förlora vi en tidigare utveckling af dessa provinser, som äro mäktiga af så stora och så hastiga förbättringar, och det är en förlust, som är stor nog att motväga förlusten af att tidigare betala ökade annuiter.

Hvad särskildt beträffar det yrkande jag framställt om en något vidsträcktare fullmakt åt Kongl. Maj:t, så har jag därför gifvit några skäl och skall icke trötta med att nu upprepa den. Yrkandet beror i det hela på en föreställning, som jag fått, att man längre i norr skulle få en bättre linie och vida större trafikinkomst. Denna föreställning grundar sig på hvad jag hört af personer, som känna dessa trakter, och de uppgifter jag fått från ingenjörer och flere andra håll. Men det är ju möjligt, att min föreställning i detta fall är oriktig. Derfor vill jag icke heller att Riksdagen derom skall fatta något beslut; men uti att gifva Kongl. Maj:t en något vidsträcktare fullmakt kan ju icke ligga någon fara. Äfven Utskottet antyder, att det kan tåla att tänka något mer på banans sträckning, men det vill icke säga fullt ut hvad det menar. Jag åter önskar, att Kongl. Maj:t må få en vidsträcktare fullmakt, på det att, om det skulle befinnas att en linie dragen från Gällösund skulle gifva bättre inkomst och få bättre lutningar än den nu ifrågasatta, Kongl. Maj:t icke måtte vara bunden af något Riksdagens beslut. Jag yrkar därför bifall till Utskottets hemställan, men med den af mig föreslagna förändringen i ordalagen, så att i stället för "lämplig punkt i dess närhet" efter orden "Bräcke station eller", som bibehållas, å femte raden af

Norra stambanans framdragande till Ångerman-elfven.
(Forts.)

klämman måtte införas orden "Gällösund eller lämplig mellanliggande punkt".

Friherre von Essen, Fredrik: Den siste ärade talaren har så fullständigt utvecklat den finansiella sidan af frågan, att det torde vara öfverflödigt att vidare yttra något derom. Det synes mig, som om den utredning, han lemnat, skulle vara tillräcklig att häfva hvarje betänklighet, som grundar sig på farhågor i detta afseende. Han har äfven visat, att inga fördelar i finansielt hänseende kunna vinnas genom ett uppskof under några år, efter hvilkas förlopp man finge upptaga arbetet utan de materialier och utan de arbetskrafter, som nu finnas till förfogande. Den erfarenhet, som möjligen kunde vinnas genom ett dröjsmål, nemligen huru trafiken kommer att bära sig på den redan under anläggning varande banan i Norrland, denna erfarenhet kunde icke vinnas förr än utfartsvägar blifvit anlagda, hvilka förenade stambanan med hafvet. Den nu föreslagna banan är nemligen icke rätt uppåtgående, utan eger samma betydelse som en dylik tvärbana till kusten och kommer i denna egenskap säkerligen att betydligt höja trafiken liksom den förut byggda stambanan. Det är väl sant, att åsigterna betydligt förändrats sedan år 1876, då Riksdagen fattade beslut om Norra stambanans dragande till Ånge; ty det lider intet tvifvel, att många bidrogo till detta beslut i den tanken, att man dermed skulle afstänga all vidare uppåtgående bana åt Norrland. Man ville draga den så långt vestligt, att den uppåtgående linien skulle försvåras, och härmed förenade sig Jemtlandsintressena, så att följden blef den sträckning, som då beslutades. Det är dock antagligt, att många af Riksdagens ledamöter sedan dess ändrat åsigt. Jag ber att öppet få erkänna, att jag är en bland dem. Jag hade då den tanken, att någon fortsättning af stambanan i Norrland icke skulle ifrågakomma; men ett i min tanke talande skäl har i detta afseende inverkat på mig. Jag tror, att isynnerhet den omständigheten inverkat på tänkesätten, att de flesta sjelfva befunnit sig i det lyckliga läge att ega jernvägskommunikation hvar och en till sin landsdel. Då kan man icke värja sig för den tanken: skola vid sådant förhållande alla dessa invånare i Norrland, som uppgå till en tiondedel af landets befolkning, vara beröfvade en sådan förmån? Skola vi icke söka att genom jernvägsförbindelse anknyta oss med denna aflägsna landsdel, som skiljer sig från stambanan med 50, 60, 70 ända till 80 mil? Måne icke denna befolkning har rätt att fordra några uppoffringar af landets öfrige invånare, då den i flere år fått lemna skattebidrag till de numera färdigbyggda jernvägarne? Föreskrifva icke rättvisa och billighet en sådan åtgärd som den här föreslagna?

Jag ber att med några få ord få beröra frågan om anknytningspunkten vid Sollefteå. Många skäl tala för att icke gå direkt till Nyland. Ett af de kraftigaste är, att då man i allt fall måste gå i närheten af Sollefteå, synes det vara minst sagdt oförmligt att söka slutpunkten vid en plats, der öfvergång öfver elfven för all framtid omöjliggöres. Man kan hysa så liflig ön-

skan som helst, att stambanan icke må fortsättas på andra sidan Ångermanelfven, men i någon form måste man dock förutsätta, att en sådan fortsättning skall kunna ega rum, och för min del tror jag, att äfven statsbanan kommer i en framtid att framdragas längre norrut. Att omöjliggöra en öfvergång vid Sollefteå, synes mig icke innebära något förutseende. Jag har för min del deltagit i Herr Nordenfelts reservation och ber därför att få yrka bifall till Stats-Utskottets förslag med den förändring, som nämnda reservation angifver.

Norra stambanans framdragande till Ångermanelfven.
(Forts.)

Herr Widén: Det har af lätt begripliga grannlagenhetsskäl varit min afsigt att icke begära ordet i denna fråga. Men då den ena af de reservationer, som af några Stats-Utskottets ledamöter från Andra Kammaren bifogats betänkandet, tillvunnit sig af åtskilliga talare i vår Första Kammare alltför mycket beröm, har jag såsom ledamot af Stats-Utskottets majoritet ej kunnat afhålla mig från att äfven för min del yttra några ord om denna reservation. Det hufvudsakligaste af hvad som bort sägas till uppvisande deraf att berömmet varit i allo obefogadt har dock redan förut blifvit så grundligt och talentfullt framställt, att jag för min del endast vill få tillägga *en* hufvudsaklig anmärkning, nemligen den att, såsom Herrarne behagade finna, meranämnda reservation lider af en skriande ensidighet. Den fäster sig framför allt vid den direkta trafikinkomsten af jernvägarna och huru behandlar den denna? Jo, på det sättet, att der framhålles, att den norrländska banan, som ännu icke är färdig, gifver en svag inkomst. Häraf drages genast den slutsatsen, att någon ytterligare jernvägsbyggnad norrut icke bör ifrågakomma. Jag öfverlemnar åt Kammarens bedömande, till hvilket resultat man skulle kommit, om man förut fullföljt ett dylikt resonnement. Efterser man, huru det förhållit sig med de sydsvenska banorna och särskildt med den bana, som anlagts igenom reservanternas provins, rikets folkrikaste, eller Skåne, så finner man, att först tre år efter deras anläggning erhöles af dem en trafikinkomst å 0,09 procent, året derefter en å 0,64 procent samt att det gick mycket långsamt med förhöjningen deraf. Först år 1872, då 115 mil voro färdigbyggda genom det södra Sverige, uppgick den direkta trafikinkomsten å de sydliga banorna till det belopp, som Sundsvall—Torpshammar—Östersundsbanan inbragte redan andra året efter dess öppnande. Det är redan på grund häraf jag vågar säga, att reservanternas sätt att resonnera måste förefalla en hvar opartisk i högsta grad ensidigt och att det slut, hvartill de på denna grund kommit, då de afstyrkte den Kongl. propositionen om stambanans utsträckande till Ångermanelfven, ej förtjenar afseende.

En annan skriande ensidighet i reservationen visar sig deri, att der icke toges någon hänsyn alls till den indirekta vinsten af jernvägsanläggningarna i vårt land, ehuru väl denna helt visst förtjenar långt större afseende än den direkta. Huru missledande det är att fördölja eller förbise, hvilken stor indirekt inkomst Sverige har af sitt jernvägssystem, vill jag få belysa med ett enda

Norra stambanans framdragande till Ångerman-elfven.
(Forts.)

exempel. År 1879 transporterades på statens jernbanor 332,748,423 centnermil egentligt fraktgods, för hvilket transportafgiften i medeltal utgjorde 2^3_{10} öre per centnermil. Om en lika stor quantitet gods skulle transporterats på landsväg hade transportkostnaden uppgått till 8^3_{10} öre per centnermil och följaktligen blifvit 6 öre dyrare per centnermil. Besparingen i fraktgodskostnaden å jernvägstransporten i stället för å landsväg uppgår således för blott detta år — och det endast å statens jernvägar — till icke mindre än 19,964,905 kronor. Man kan ju redan här af finna, hvilken betydlig vinst, som kommer landet till godo genom statsbanorna. Lägg härtill vinsten af persontrafiken å dessa banor samt vinsten af begge delarne på alla våra enskilda banor. Låt oss vidare tänka på den lättnad och förkofran, som vunnits af jordbruket, industrierna och handeln, hvilka på de sista årtiondena tillväxt i en förut ej sedd liflighet och omfattning i vårt land, och vi böra kunna vara ense derom, att just genom jernvägarne alla dessa näringar fått ett kraftigare handtag till sin uppblomstring än genom något annat och att nationalrikedomen, långt ifrån att hafva minskats, tvärtom på flerfaldigt vis ökats genom det jernvägs-system vi byggt, hvadan Utskottet också kunnat ådagalägga, att vi numera utan svårighet förmå gälda annuiteterna å våra jernvägslån. Och slutligen ber jag att få påpeka, att, huru man än må resonnera om jernvägarne och deras inkomster, så äro de numera rent af en nödvändighet för Sverige, eftersom de finnas i grannländerna. Reservanterna hafva äfven i det afseendet varit ensidiga; ty de hafva haft ögonen öppna för de siffror, som angifva Sveriges jernvägslån i utlandet, men tillslutit dem för det kända förhållande, att dessa våra grannländer redan hafva jernvägsanläggningar, hvilket förhållande likväl ensamt för sig gör det nödvändigt att bygga jernvägar äfven här i landet, såvida icke vårt jordbruk, våra näringar och vår handel skola blifva undertryckta af utlänningarne, som genom sina lättare kommunika-tioner och billigare transporter skulle öfversvämma vårt land med sina varor.

Hvad ändtligen den detaljfråga beträffar, som finnes berörd i den reservation, som afgifvits af Herr Nordenfelt m. fl., så vet jag mer än väl, att meningsolikheten här har sin upprinnelse från en mot Norrland så välvillig sinnesstämning, att jag känner det tungt att om den yttra ett klandrande ord, helst jag vet, att Herr Nordenfelt dermed velat endast främja, men på intet vis förhindra jernvägsanläggningens fortsättning genom Norrland. Men det måste jag ändock säga, att denna reservation synes mig alldeles öfverflödig, alldenstund den af Utskottet föreslagna klämman lem-nar tillräckligt öppet för Kongl. Maj:t att kunna draga linie i den särskilda rigtning, som i reservationen framhållits.

Emellertid måste Norrlands befolkning, i öfverensstämmelse med de antydningar, jag förmått lemna om jernvägarne stora betydelse för hela vårt lands kultur och välgång inom kretsen af de öfriga kulturfolken, betrakta ett bifall till den förevarande Kongl. propositionen såsom ett oundgängligt vilkor därför, att

denna landsdel skall kunna fortfarande bibehållas såsom en levande lem af den gamla, kära svenska samhällskroppen, och jag är derjemte öfvertygad derom, att derest denna proposition bifalles, samma lem skall icke blott draga åt sig krafter från det öfriga landet, utan äfven gifva dem i växande mått tillbaka. Ja, jag är viss om, att ingen större glädje kan beskäras denna norrländska befolkning, än att deras krafter så ökas och stärkas, att de förmå täfla med Sveriges sydligare provinser i frambärandet på det gemensamma, kära fosterlandets altare af de offer, som kunna blifva erforderliga för gamla Sveas växande frihet och lycka. Jag anhåller vördsamt om bifall till Utskottets hemställan, att jernbanan må framdragas till Ångermanelfven.

Norra stambanans framdragande till Ångermanelfven.
(Forts.)

Friherre von Kræmer: Det kan för en författræ icke vara annat än smickrande, då någon påminner sig ett af honom för länge sedan utgifvet arbete, men jag kan icke rätt fatta, hvad "Diamanter i stenkol" hafva att göra med den norrländska jernvägen. Om fråga nu förevarit om jernväg till Bjufs eller Rans eller någon annan *stenkolsgrufva* då hade jag kanske kunnat förstå någon idéförbindelse, om ock svag! Att de af mig påpekade uttrycken skulle höra till de mildaste uti den ärade talarens språkförråd, det påståendet må stå för hans egen räkning, så elak har jag ej varit. Det motbevisas äfven deraf, att han i sitt senare anförande med en tillkännagifven tvekan begagnade ett i ordets egentliga bemärkelse så mycket oskyldigare uttryck som: "barnsligt". Emellertid vill jag icke upptaga Kammarrens tid med dessa interpersonella stridigheter mellan mig och min granne. De kunna lika väl på konversationens gebit afgöras. Deremot ber jag att få tillägga ytterligare några upplysningar i sak.

En omständighet, som här icke blifvit omnämnd, är att Ångermanelfven genomflyter en af de vackraste trakter icke blott i Sverige utan äfven i de öfriga delar af världen, hvilka jag varit i tillfälle att se. Det är därför antagligt att, i betraktande af den brist på mindre besökta natursköna orter, som nu börjar förefinnas, en stark turistström skall komma att ledas dit. Må detta vara sagdt i förbigående. Hvad åter virkestransporten angår, så ansluter jag mig helt och hållet till dem af mina motståndare, som talat om, att Norrland framför allt behöver utfartsvägar från det inre landet till kusten. Men den nu föreslagna stambanan, jemte det att den är en fortsättning norrut af stambanesystemet, är just tillika en utfartsväg till hafvet för de trakter den kommer att genomskära, hvilket således just ytterligare talar för bifall till det begärda anslaget för densamma. Såsom bekräftelse på, huru litet skäl det är att misströsta om trafiken på norrländska stambanan, ber jag få anföra några uppgifter ur Trafikstyrelsens utlåtande. Styrelsen yttrar der med ett visst bekymmer, att på den enda delen af banan, som lämpade sig för virkestransport, nemligen linien Bräcke—TorpsHAMMAR, — virket upptages vid Bräcke ur Refsundssjön, för att vid TorpsHAMMAR nedsläppas i Ljungan — uppgick trävarutransporten år 1879 till

Norra stambanans framdragande till Ångerman-elfven. (Forts.)

endast 4,000 centner; dock — tillägger styrelsen — hade under år 1880 ett "något bättre förhållande inträdd", ty då uppgick samma transport till 650,000 centner. Jag tycker det är rätt väskert, att virkestrafiken på ett enda år således 150-dubblats! Ett sådant förhållande bör ingifva berättigad förhoppning om, att trafiken på den nu föreslagna banan skall blifva lönande, enär denna bana blir utfartsväg för den ofantliga mängd virke, som finnes i trakten af en annan stor sjö, Gesundssjön, och som nu med stor yrkesförlust flottas derifrån utför ytterst våldsamma fall och forsar.

Hvad beträffar invändningen, att det hade varit bättre att föreslå banans sträckande till Nyland i stället för till Sollefteå, emedan man dermed skulle hafva gifvit tillkänna, att man icke ville sedan fortsätta den längre uppåt norden, så har en talare redan framhållit det orimliga deri, att man för all framtid skulle afklippa möjligheten af vidare banbyggande norrut. Det finnes väl andra banor än statsbanor? Enskilda personer eller bolag kunde ju förena sig om en jernvägsanläggning genom Vesterbotten och Norrbotten, smalspårig och med lättare öfverbyggnad, och skall man nu omöjliggöra en sådan möjlig framtidsbanas förbindande med statens genom att draga banan till Nyland, der elfven är för bred för att tillåta en jernvägsöfvergång? Man behöfver ej vara rädd för att statsbanorna så lätt skola fortsättas norr om Ångermanelfven, hvarhelst de än träffa den. Det blir, såsom i Gustaf Adolfs bekanta yttrande efter freden i Stolbova: "icke så lätt öfver den bäcken att hoppa".

Dock! det torde icke vara skäl att längre uppehålla diskussionen i denna fråga; ty utgången inom denna Kammare lär icke vara tvifvelaktig, enär Kammaren säkerligen bifaller den föreslagna banan till Sollefteå. Den enda viktigare meningsskiljaktighet, som tyckes förefinnas, rör sig deromkring, huruvida Stats-Utskottets förslag oförändradt eller Herr Nordenfelts reservation skall bifallas; men jag ber att till den ärade reservanten få hemställa, huruvida icke Stats-Utskottets förslag är tillräckligt rymligt för att inrymma äfven hans mening. Jag inser och tror, att det kan medföra stora fördelar, om banan droges förbi Gesundssjön med utgångspunkt från Gällösund; men i den af mig förut omtalade broschyren af Herr Sahlin utredes att banan kan draga förbi Gesundssjön, äfven om den utgår från en plats som kallas *Stafve*, och denna punkt ligger icke mer än en mil från Bräcke och kan alltså mycket väl vara en "lämplig punkt i dess närhet". Jag tror därför, att Stats-Utskottets hemställan är tillräckligt rymlig och kan innefatta äfven reservantens mening samt hemställer alltså, huruvida det må vara skäl att genom vidhållande af reservationen nu splittra meningarne i denna sak. För min del anhåller jag fortfarande om bifall till Stats-Utskottets förslag oförändradt.

Herr Statsrådet Hederstierna: Då man genomgår riksdagshandlingarne för flera förflutna riksdagar tillbaka, kan man icke undgå det intryck att en öfverenskommelse redan skulle vara träf-

fad mellan Konungen och Riksdagen derom, att stambanenätet skall utsträckas till Ångermanelfven. Jag skall icke trötta Kam-maren med att redogöra för de utdrag ur föregående statsverks-propositioner och de yttranden i båda Kamrarne, som jag låtit göra och hvilka gifva stöd för denna min uppfattning, utan endast på-minna Kammaren om att, då vid 1877 års riksdag sträckningen af den Norra stambanan beslöts, det skedde hufvudsakligen af det skäl, att fortsättningen från Ånge till Ångermanelfven visade sig, ge-nom de på Kongl. Maj:ts befallning verkställda undersökningar, kunna åvägbringas med en ökad väglängd af endast något öfver 1 mil, framför den på andra sidan föreslagna sträckningen öfver Torpshammar, men på samma gång minska afståndet från Ångermanland till Norge och Trondhjem med öfver 7 mil. Det lig-ger äfven i detta beslut ett uttalande för att stambanenätet skulle utsträckas till Ångermanelfven. Jag har ingen anledning att för-utsätta att Kammaren skulle svika sitt på detta sätt gifna löfte, eller dessa så uttalade förhoppningar, så mycket mindre som klok-het och rättvisa bjuda att vidhålla dessa förbindelser. *Klokheten* synes mig mana till att icke ställa Norrland i sämre ställning än rikets öfriga delar. Det har varit statens mening att i det inre af landet anlägga stambanor, som skulle verka såsom pulsådror i förhållande till de bibanor, som man tänkt sig att den enskilda företagsamheten skulle åvägbringa mellan kusterna och dessa stambanor. *Rättvisan* bjuder nu också att, då man låtit denna för-del komma de öfriga provinserna till godo, man icke undandraget Norrland, som är en så vigtig del af vårt land, densamma. Jag har så mycket mindre anledning att tro att Kammaren skulle än-dra denna sin förut uttalade mening i denna fråga, som under dis-kussionen i dag endast 3 yttranden blifvit afgifna för afslag å Utskottets betänkande, och äfven dessa syntes mig afse endast ett uppskof af uppfyllandet af det gifna löftet och icke definitivt afslag. Dessa yttranden voro, enligt min uppfattning, hufvudsak-ligen grundade på att en ökad skuldsättning skulle genom det fortsatta jernvägsbyggandet förorsakas och derigenom olägenhet och fara kunna uppstå för rikets finanser. Om en farhåga i detta hänseende i allmänhet är berättigad, bör den icke kunna komma i fråga i detta fall, då ett så ringa belopp är afsedt att användas till jernvägsbyggnader. Äfven det belopp som Kongl. Maj:t före-slagit, eller 2¹/₂ millioner, kan icke i och för sig sjelf spela någon synnerligen stor roll i afseende å rikets finanser, och är icke större än att det under olyckliga konjunkturer kan upptagas ge-nom beskattning och rikets ordinarie inkomster. Och om en fort-satt upplåning skulle anses nödvändig, blir räntan derå så obe-tydlig, att den icke kan utöfva något inflytande på rikets finanser i sin helhet.

Norra stan-
banans fram-
dragande till
Ångerman-
elfven.
(Forts.)

Skilnaden mellan de af Kongl. Maj:t och Stats-Utskottet för ifrågavarande ändamål föreslagna belopp är en half million. — Då jag föreslog Kongl. Maj:t att hos Riksdagen äska ett belopp af 2¹/₂ millioner, utgick jag från den förutsättning att jernvägs-byggandet i landet skulle fortskrida allt långsammare och lång-

Norra stambanans framdragande till Ångerman-ölfven- (Forts.)

sammare och således ett större belopp därför erfordras i början och detta sedermera allt mer och mer minskas. Stats-Utskottet återtyckes anse att ett lika belopp bör användas under alla de år jernvägsbyggandet fortgår. Härvidlag är den subjektiva meningen gällande, och regeringen har icke något skäl att motsätta sig den nedläggning i beloppet Stats-Utskottet tillstyrkt.

Vidare anfördes af de talare som yrkade afslag, att man borde dröja för att söka vinna erfarenhet om huruvida de norrländska jernvägarne hafva förmåga att bära det på dem nedlagda kapital. Vi sakna dock icke fullkomligt all erfarenhet i det fallet, och jag skall nu bedja att få för Kammaren redogöra för de sammanställningar jag gjort i detta afseende, på grund af den erfarenhet som redan vunnits. De stambanedelar, som nu lemna de största inkomsterna, äro de närmast Göteborg och Stockholm belägna delarne af vestra stambanan; men huru utföllo resultaten under den tid, då sammanknytning af den banan ännu icke egt rum? År 1861 lemnade denna bana, å bandelen från Stockholm, en förlust af 2,650 kr. 80 öre per banmil. Likaledes uppstod under år 1858 å bandelen från Göteborg en förlust af 711 kr. 98 öre per banmil. De följande åren utvisa en stegring i inkomsterna å banan, så att den lemnade en inkomst, år 1859 af 5,135 kr. 54 öre, år 1860 af 8,998 kr. 37 öre och år 1861 af 8,357 kr. 42 öre. Jemför man detta med den erfarenhet man fått i Norrland af de banor, som under liknande förhållanden der börjat trafikeras, finner man att Bräcke—Torpshammar-banan, som trafikerats under åren 1879 och 1880, lemnade en nettobehållning det första året af 5,488 kronor och det andra af 11,328 kronor per banmil. Detta synes mig vara ett resultat, som tydligen talar för, att de norrländska banorna hafva en god framtid för sig.

Således finnes intet skäl att vidare uppskjuta fortsättningen af den norrländska stambanan, och såvidt icke några vidare skäl och yrkanden förebringas mot Utskottets förslag, skall jag inskränka mig till hvad jag nu haft äran anföra och får hos Kammaren anhålla om bifall till samma förslag.

Grefve Sparre: Det skulle måhända icke vara nödvändigt att begära ordet, sedan debatten i Kammaren så länge fortgått, men jag anser mig dock, då jag deltagit i Utskottets arbete rörande denna fråga allt ifrån början, skyldig att nu yttra några ord och hoppas på Kammarens öfverseende, då jag så sällan tager dess tid i anspråk. Gerna instämmer jag i hvad en föregående talare sagt derom, att det vore skäl att se till, om icke våra jernvägsbyggnader skulle kunna för någon längre tid afstanna, men jag tror, att det icke är möjligt att taga den punkt, der vi nu befinna oss, till hvilopunkt. Deremot tror jag, att när man kommer till Ångermanelfven, kan man vidtaga en sådan åtgärd. Den uppgående stambanan är nemligen bredspårig, tvärbanan till Torpshammar likaledes, men möter der en enskild och dertill smalspårig jernväg. Man inser lätteligen, hvilka svårigheter och omkostnader som föranledas deraf och af der skeende omlastning. Jag tror äfven, att

man icke kan sluta jernvägsbyggnaden förr än man uppnått Norrlands mäktigaste flod med dess jemförelsevis talrikaste befolkning; jag tror att, om man nu stannar vid tvärbanan, man blott kommer att stanna ett eller annat år för att derefter å nyo fortsätta arbetet; jag är nemligen fullt förvissad om, att Ångermanelfven kommer att oemotståndligt draga stambanan till sig. Dessutom vinner man genom den föreslagna banan en förbindelse mellan tvärbanan och hafvet, om man utsträcker densamma några mil till Nyland, som har en hamn, der de största fartyg kunna löpa in. Först der kan man stanna.

Norra stambanans framdragande till Ångermanelfven.

En annan fördel ligger deri, att genom denna banförbindelse, såsom i statsrådsprotokollet för några år sedan blifvit uttaladt, man sammanbunde Ljusnans, Ljungans, Indalselvns och Ångermanelvns vattenområden. Jag tror, att derigenom skulle vinnas icke endast en utveckling för Norrland utan äfven af trafiken å banorna. Jag vill stanna först vid Ångermanelfven, äfven derföre att jag tror, att det öfriga Norrland kan låta sig nöja med, att vi dröja med tillgodoseendet af dess fordringar å en längre i norr gående bana. Till och med kan med skäl ifrågasättas, huruvida statsbanebyggandet bör fortsättas längre i norr än till Ångermanelfven eller om ej staten under en annan form lämpligare bör understödja banbyggandet derstädes; man kan dessutom sätta i fråga, huruvida samma system, hvilket hittills blifvit följdt, äfven bör begagnas norr om Ångermanelfven. Att icke något ombyte härutinnan nu bör ega rum, finner jag ganska klart. Göra vi denna nu föreslagna bana smalspårig, framkalla vi samma svårigheter som nu möta oss vid Torpshammar, der statens bredspårige bana möter en smalspårig.

Ett uppskof med byggandet, om något sådant komme att ske, tror jag endast vore att betrakta såsom tillfälligt, och jag frågar då: hvilka fördelar skulle derigenom vinnas? Inga. Ökade kostnader komme likväl derigenom att drabba staten. Hela den stora personal, som nu användes, komme att spridas åt alla håll, och materielen måhända att säljas. Sedan om några år börjas arbetet å nyo, anskaffas åter materiel och den erforderliga stammen af arbetare och ingenjörer skall nydanas. Härigenom uppstå kostnader, som jag icke tror motsvaras af fördelar.

Jag vill icke längre yttra mig nu, utan inskränker mig till att yrka bifall till Utskottets förslag; och framställer äfven jag till den ärade reservanten, Herr Nordenfelt, samma anhållan som en föregående talare, nemligen huruvida han icke skulle kunna förena sig i Utskottets förslag, då jag tror, att det är rymligt nog för att äfven innesluta hans mening.

Sedan öfverläggningen förklarats härmed slutad, yttrade Herr Grefven och Talmannen, att derunder yrkats dels bifall till punkten, dels af Herr *Ekman, Carl*, bifall till punkten med följande förändrade lydelse: "att Kongl. Maj:ts ifrågavarande förslag må på det sätt bifallas, att Riksdagen beslutar, att en stambana af samma spårvidd och trafikförmåga som de öfriga stambanorna ge-

nom Norrland skall anläggas med utgångspunkt från Bräcke station eller Gällösund eller lämplig mellanliggande punkt och, med genomlöpande af de orter och ställen, Kongl. Maj:t med anledning af anställda ytterligare undersökningar kan finna godt närmare bestämma, framföras till Helligumsjön och vidare till Sollefteå eller annan tjenlig punkt i närheten deraf vid Ångermanelfven samt för påbörjandet af berörda stambana för år 1882 anvisar ett särskildt anslag af 2,000,000 kronor“, dels slutligen afslag å punkten.

Härefter gjordes propositioner å dessa yrkanden, och förklarade Herr Grefven och Talmannen sig anse propositionen på bifall till punkten vara med öfvervägande ja besvarad.

Flere ledamöter begärde votering, i anledning hvaraf och sedan till kontraposition vid voteringen antagits afslag å punkten, uppsattes, justerades och anslogs en omröstningsproposition af följande lydelse:

Den, som bifaller punkten II i Stats-Utskottets Utlåtande N:o 40, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslås punkten.

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

Ja—74.

Nej—41.

Den fortsatta föredragningen af utlåtandet uppsköts till aftonsammanträdet.

Upplästes en från Grefve *Hamilton, Henning*, insänd skrifvelse af följande innehåll:

Till Riksdagens Första Kammare!

På grund af bifogade läkarebetyg anhåller jag vördsamt hos Riksdagens Första Kammare att få afsäga mig det uppdrag såsom ledamot af Kammaren, hvilket blifvit mig af Södermanlands läns Landsting anförtrodt. Stockholm den 29 Mars 1881.

Henning Hamilton.

Det återopade läkarebetyget, som jemväl upplästes, lydde sålunda:

Att ledamoten af Riksdagens Första Kammare m. m. m. m., Grefve *Henning Hamilton*, som, efter att förut länge varit dels sjuk och dels sjuklig, allt ifrån innevarande riksdags början varit af sjukdom hindrad att deltaga i Riksdagens förhandlingar, är i behof af ledighet från alla maktpåliggande arbeten, och att han, för att om möjligt återvinna helsan, helst bör under nästa vinter vistas i ett klimat sydligare och varmare än vårt, intygar

Stockholm den 28 Mars 1881

Adolf Kjellberg.
Med. Doktor.

På gjord proposition godkände Kammaren det hinder, som Grefve Hamilton till stöd för den gjorda afsägelsen af sitt riksdagsmannaupdrag återopat.

Anmäldes och bordlades följande ärenden:

Stats-Utskottets Utlåtanden och Memorial:

N:o 41, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående beviljande af vissa förmåner för enskilda jernvägsanläggningar;

N:o 42, med förslag till voteringspropositioner i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut i frågor rörande anslag under riksstatsens Åttonde hufvudtitel;

N:o 43, i anledning af nådig remiss med öfverlemnande af uppgift å de under år 1880 inträffade förändringar i statsverkets inkomster af för dess räkning utarrenderade kronoegendomar;

N:o 44, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående afsöndring af jord från indragna militiebostället Hilleshög N:is 3 och 10 i Malmöhus län för uppförande af en småskola för Hilleshögs by;

N:o 45, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående försäljning af två Axevalla mötesfält tillhörande skogslotter;

N:o 46, i anledning af väckt motion i fråga om sättet för framtida utarrenderandet af statens domäner;

N:o 47, angående föreslagna statsbidrag till vägars anläggning och förbättring, hamn- och brobyggnader samt vattenkommunikationer äfvensom sjösänkningar och andra vattenaftappningsföretag; och

N:o 48, i anledning af väckt motion om förhöjning i det till riksdagsbibliotekarien utgående arfvode;

Sammanatta Stats- och Lag-Utskottets Utlåtande N:o 1, i anledning af väckt motion om ändring af 4 § 2 mom. i Kongl. kungörelsen den 30 December 1863 angående kostnadsersättning till militäre, civile och ecklesiastike tjenstemän för en del resor inom tienstgöringsdistrikten;

Lag-Utskottets utlåtanden:

N:o 43, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående författning om kyrkofullmäktige och kyrkonämnd i Göteborg;

N:o 44, i anledning af väckt motion om upphäfvande af Förordningen den 16 November 1863 angående allmänt kyrkomöte;

N:o 45, i anledning af väckt motion om åläggande för utvandrare att ställa borgen för underhållet af deras vid utvandringen kvarlemnade familjer;

N:o 46, i anledning af väckt motion om tillägg till 50 § Konkurslagen; samt

N:o 47, i anledning af väckt motion med förslag till förändrade bestämmelser rörande klockares aflöning; äfvensom

Första Kammarens Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 3, angående förändring af § 10 i Kammarens Ordningsstadga.

Justerades ett protokollsutdrag för detta sammanträde; hvar efter Kammarerna åtskildes kl. $\frac{1}{2}$ 3 e. m.

In fidem

A. von Krusenstjerna.