

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1886. Andra Kammaren. N:o 35.

Onsdagen den 7 April.

Kl. 7 e. m.

§ 1.

Fortsattes öfverläggningen rörande *punkten 2 mom. a)* af Stats-Utskottets Utlåtande N:o 40, i anledning af väckta förslag dels om jernvägsbyggnader för statens räkning och dels om statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar; och lemnades dervid af Herr vice Talmannen ordet, enligt förut gjord anteckning, åt

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrländ.*

Herr A. Huss, hvilken yttrade: Herr vice Talman! Icke mindre än fyra talare före mig hafva efter hvarandra yrkat afslag å Utskottets hemställan angående stambanans fortsättning genom öfra Norrländ och jag behöfver icke på förhand tillkännagifva min afsigt att för en stund afbryta denna harmoni af afslagsyrkanden och egna min uppmärksamhet dels åt Utskottets förslag och dels åt en vederläggning af skälen för dessa afslagsyrkanden.

Ur såväl Kongl. Maj:ts proposition som den för frågans utredande tillsatta norrländska jernvägskomitens betänkande har Utskottet upptagit de skäl, som kraftigast tala för bifall till den Kongl. propositionen och deribland *med hänsyn till de ekonomiska fördelarne* framhållit, att genom bifall till den Kongl. propositionen tillfälle till arbetsförtjenst skulle beredas tusentals arbetare, samt att den inhemska industrien skulle sättas i stånd att få afsättning af sådana effekter för jernvägens behof, som kunna af densamma åstadkommas, men att, i händelse af afslag, en myckenhet inventarier och materiel, som varit vid stambanebyggnaderna använda, måste med betydlig förlust realiseras för att, i händelse att beslut om dessa byggnadsarbetens återupptagande kort derefter skulle komma att fattas, med stor kostnad ånyo anskaffas, och en mängd ingenjörer och arbetare, som genom vunnna erfarenhet blifvit särdeles lämpliga att användas vid jernvägsbyggnaderna i Norrländ, måste afskedas. Vidare har Utskottet *ur synpunkten*

Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)

af landets försvar funnit det synnerligen nödvändigt att genom en lämplig och snar förbindelse förena Norrland med det öfriga riket, hvarjemte i politiskt afseende hänsynen till de nordliga delarne af landet framträder med oafvisligt kraf på uppmärksamhet.

Utskottet har dessutom upptagit de af regeringen angifna för-
enklingarna och inskränkningarna i byggnadsättet, bestående hufvud-
sakligen uti mindre antal trafikstationer, inskränkning i bangårdarnes
storlek, minskadt antal banvaktstugor, enklare och billigare stängsel
omkring bangårdarne, mindre dyrbara stenarbeten, samt, märk noga,
mindre gynnsamma lutningsförhållanden o. s. v., hvarigenom den ur-
sprungligen beräknade kostnaden kunnat minskas med ungefär tio
millioner.

Den naturliga konsekvensen af båda dessa faktorer, den obestridd-
liga fördelen och det oafvisliga behovet af en stambana genom öfre
Norrland å ena, samt det billigare byggnadsättet och den betydligt
begränsade anslagssumman å andra sidan, har uppenbarligen varit
den, att Utskottet med sitt bifall understödt den Kongl. propositionen,
men smaken på inskränkningar och besparingar hade retat Utskottets
aptit och följden häraf blef den, att Utskottet borttog ersättning för
jordupplåtelsen, afhögg den Kongl. propositionen på midten och ned-
satte det föreslagna årliga byggnadsanslaget till hälften.

Aldrig någonsin förr har ett Stats-Utskott framlagt för svenska
Riksdagen ett förslag till stambana i någon annan del af riket under
så hårda villkor som dem, hvilka Utskottet i det föreliggande förslaget
uppställt.

Men härmed är icke den norrländska stambanans pinohistoria
slut. Stats-Utskottets betänkande är beledsagadt af en reservation,
undertecknad af fem inflytelserike män från denna Kammare, hvilkas
yrkande går ut på att genom ett rent afslag aflifva hela frågan.
Detta bådär icke godt för frågans framgång, så vida man icke skulle
våga att sätta sitt hopp till historiens vittnesbörd om striderna inom
denna Kammare rörande de norrländska jernvägarne, angående hvilka
en af reservanterna, den ridderlige Nils Petersson i Runtorp, under
förmiddagen yttrade, att han alltid stått bland reservanterna och alltid
stannat i minoriteten.

Jag nämnde nyss, att de af Utskottet uppställda villkoren äro
hårda, och hårdast bland dem är villkoret om kostnadsfri upplåtelse af
all för jernvägsanläggningen erforderlig mark. Härvid skulle jag inga-
lunda sparat på mitt klander mot Utskottets styffaderliga, ja, rent af
orättvisa förfarande mot det på förknappning ställda undantagsfolket
i Norrland, om jag nemligen hade rättighet till ett sådant klander.
Utom det att villkoret om fri upplåtelse af mark räknar sina anor
från 1881 års riksdag, då striden inom denna Kammare senast fördes
om stambanans utsträckning till Sollefteå, har Utskottet vid uppställan-
det af detta villkor i sitt betänkande endast följt den fingervisning
norrländingarne sjelfve gifvit Utskottet i detta afseende, ty af Ut-
skottets betänkande å 15 sidan finner man, att Vesterbottens kommuner
utfäst sig att lemna afrösningsjorden utan lösen, samt att samma län
"insett rättvisan af att orterna på något sätt deltaga i kostnaden för

ifrågasatta norrländska jernvägar“ och för den skull gjort sitt nyssberörda erbjudande. Det är mer än ursäktligt, att Stats-Utskottet vid sådant förhållande icke kunnat motstå frestelsen att taga steget fullt ut och såsom vilkor föreskrifva fri upplåtelse af all jord. Häraf torde äfven det egendomliga förhållandet kunna förklaras, att af de ledamöter inom båda Kamrarna från Vester- och Norrbottens län, hvilka vid frågans behandling haft plats i Utskottet, ingen enda genom någon reservation tillkännagifvit sitt missnöje med detta vilkor. Den ende reservanten i detta afseende är Herr Widén från Vesternorrlands län. Under sådana förhållanden återstå för norrländingarne ingenting annat än att icke vidare vidröra deras långa dröm om rättvisa och billighet, att med tacksamhet mottaga hvad Riksdagen äfven missundsam tilldelar dem, samt att, om Riksdagen nu icke skulle vara vid lynne att till Utskottets förslag lemna sitt bifall, draga nya vexlar på sitt tålmod och utan knot vänta.

Härefter ber jag få öfvergå till vederläggningen af de viktigaste skälen, som blifvit anförda af dem, som yrkat afslag å Utskottets betänkande.

Det har af flere talare blifvit sagdt, att man icke längre bör för byggande af jernvägar i vårt land sätta sig i skuld till utlandet och af sådant skäl icke för närvarande tänka på en fortsättning af norra stambanan; ett påstående, hvarät den talare, som näst före mig hade ordet, gifvit det kärftva och för situationen betecknande uttrycket “vi skola icke sätta hela landet skattskyldigt under Norrland“. Härvid ber jag få erinra att då till stambanebyggnader i Norrland å linien Bräcke—Sollefteå samt bibanorna Söderhamn—Kilafers, Hudiksvall—Ljusdal och Sundsvall—TorpsHAMMAR blifvit anvisade

för år 1884	4,000,000 kronor	
” ” 1885	5,200,000	” och
” ” 1886	6,401,000	”

torde på goda skäl kunna antagas, att om, såsom Utskottet föreslår, till norrländska stambanans fortsättning anslås för nästkommande år en million och för de kommande åren två millioner kronor årligen, man icke för den orsaken bör frukta för någon *utländsk* skuldsättning, ty detta anslag är icke större än att det, med den utveckling vårt land under senare åren vunnit och det ansenliga öfverskott statskassan år efter annat visar, för närvarande uppgående till 8,000,000, kan åstadkommas *inom* landet. Någon farhåga för ökad utländsk skuldsättning i händelse af bifall till Utskottets förslag förefinnes sålunda i verkligheten icke.

Vidare hafva flere talare med skärpa framhållit, att de norrländska banorna icke komma att bära sig, samt att den brist, som uppstår till följd af de norrländska jernvägarnes oförmåga att betala driftkostnaden jemte ränta å anläggningskapitalet, måste betunga statsverket och sålunda mana till försigtighet.

Utom det att jag protesterar mot ett sådant sätt att beräkna inkomsten af en jernväg, hvilkens förnämsta betydelse ligger, icke så mycket uti ränteafkastning å anläggningssumman, som fastmer uti förmågan att främja jordbruket, höja industrin och utöfva ett fördel-

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)*

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)*

aktigt inflytande på näringslivets alla områden, ber jag att få råda desse talare till större försigtighet vid eller åtminstone ett uppskof med bedömandet af denna fråga. Jag vill då till en början påminna herrarne om huru resultatet af de första årens trafik visat sig vid åtskilliga andra jernvägar inom riket; så t. ex. har uti det folkrika och tätt bebyggda Skåne jernvägen mellan Malmö och Lund under de första åren lemnat en räntefkastning, som icke fullt uppgick till en procent; enahanda var förhållandet med åtskilliga jernvägar i närheten af Göteborg, hvarjemte jernvägen mellan Stockholm och Upsala under de första åren på långt när icke lemnade den afkastning man hade påräknat. Sedan emellertid Herr Statsrådet och Chefen för Kongl. Civildepartementet under förmiddagen visat med en mängd siffror betydelselösheten af desse talares farhågor, ber jag att till bestyrkande af mina påståenden i detta afseende få andraga några bevis, hemtade från vårt lands förnämsta auktoritet, Kongl. Trafikstyrelsens senaste embetsberättelse. Vid redogörelsen för 1884 års bruttoinkomst per bankilometer, hvilken något understiger 1883 års, yttrar Trafikstyrelsen å pag. 4: "Till detta jemförelsevis låga medeltal bidrager visserligen i sin mån den svaga intäkten på linierna norr om Bollnäs, men denna har dock under året 1884 icke undergått någon sänkning utan hållit sig vid nästan samma belopp per kilometer som året förut. Det är deremot på linierna söder om Bollnäs, som minskningen i intäkten inträdf". Vid behandlingen af frågan om nettobehållningen å de särskilda jernvägslinierna, hvilken under sistnämnda år i någon mindre mån reducerats vid några särskildt angifna bandelar, heter det vidare å pag. 6: "Enahanda har förhållandet varit å ungefär hälften af samtliga trafikerade linier, medan förhöjningar i behållningen framtråda i större eller mindre mån å sträckorna Storlien—Östersund—Torps-hammar, Ånge—Storvik, o. s. v." Flera bevis på befogenheten af min ofvan uttalade varning torde icke behöfva anföras.

Eftersom jag nu kommit att nämna sådana långt norrut belägna platser som Bollnäs, Torps-hammar, Ånge, Östersund, Storlien o. s. v., anhåller jag att få begagna mig af detta tillfälle att för dem det vederbör och i synnerhet för dem, hvilka ständigt och jemt föra på tungan talet om allt hvad Norrländ fått mottaga i fråga om jernvägar m. m., lemna några geografiska upplysningar; det är ingalunda rätt fastän mängen tror det, att allt hvad som ligger norr om Upsala tillhör Norrländ; för att göra klart för herrarne hvad som af vårt land tillhör Sveriges norra och södra hälft, nödgas jag, af brist på åskådningsmateriel, använda ett par exempel — och exempel äro ju alltid i viss mån upplysande — så t. ex. ligga städerna Söderhamn och Hudiksvall, och sålunda naturligtvis äfven de af Riksdagen till dessa städer beslutade bibanorna, icke, såsom mängen både trott och sagt, uti Norrländ — utan inom Sveriges södra hälft; och vidare: den af Riksdagen för två år sedan inköpta bibanan Sundsvall—Torps-hammar ligger i det närmaste precis midt i Sverige, ty denna bana jemte tvärbanan öfver Östersund till Storlien delar vårt land i tvänne ungefär lika stora hälfter, och det finnes ingen stad i riket som ligger så midt i Sverige som staden Östersund.

Ytterligare hafva åtskillige talare såsom stöd för sina yrkanden om afslag å Utskottets betänkande framhållit att man borde uppskjuta frågan på någon tid, eller, såsom en talare kallade det, "hemta andan". Då man ser med hvilken oroande hastighet en rysk stambana drages fram på andra sidan om Bottniska viken i riktning mot gränsen mellan Sverige och Ryssland dit endast 12 mil återstå från den hittills beslutade ändpunkten, torde politisk omtänksamhet och fosterlandskärlek — om någon sådan ännu finnes kvar i landet — bjuda oss att icke stanna eller ens hvila vid stambanans nuvarande ändpunkt, ty det skulle ju kunna hända att medan förslaget motståndare stå vid Ångermanelfvens södra strand och "hemta andan" kunna väl Norr- och Vesterbotten få en jernväg, icke bygd med svenska kronor, men kanhända med ryska rubler.

Och nu till sist ännu ett skäl för bifall. Det har blifvit sagdt helt öppet, att norrländingarnes motståndare uti en annan vid denna riksdag utkämpad vigtig fråga skulle vilja utöfva sitt inflytande på utgången af äfven denna fråga. Jag tror icke på dessa uppgifter, äfven om de äro klädda i trycksvärta, och jag önskar att denna fråga må vinna Kammarens bifall, på det desse må frias från en så gemen beskylning; dock må de härutinnan dömma öfver sig sjelfve, då jag i deras välvilja anbefaller norra stambanan.

Vidare anförde:

Herr Abr. Rundbäck: Jag kan icke misskänna norrländingarnes sträfvanden att få ifrågavarande stambana eller personligen missunna dem den och icke räknar jag noga med de skäl, som anföras af vännerna till denna banas fortsättande, men det oaktadt har jag ansett mig böra taga till ordet för att något granska och justera de påståenden, som först af Herr Civilministern och sedermera af Herr Waldenström blifvit gjorda angående norrländingarnes oviktorliga rätt till stambanans fortsättande norr om Ångermanelfven och det öfriga Sveriges skyldighet att lemna bidrag dertill utan alla vilkor, icke ens det lilla, att norrländingarne skola afstå en remsa jord för ändamålet, oaktadt sådant skett på många andra ställen i landet, då det varit fråga om att anlägga jernvägar, hvarpå såsom exempel kan tjena Jemtlands landsting, som för sådant ändamål anslagit nära 1,000,000 kronor. Mot desse talare och särskildt den sistnämnde ber jag få erinra, att vi dock under tiden från 1874 och tills nu dels byggt och dels inlöst omkring 87 mil jernväg i södra Norrland för ett belopp af nära 70 millioner kronor. Det är långt mer än som kommit på någon annan del af riket, om man jemför det med folkmängden. Vidare vill jag påpeka, hurusom vi ärligen beviljat ganska stora anslag till Norrland för utdikningar, vägomläggningar o. s. v., såsom den ärade talaren sjelf medgaf, och jag tror, att om man å ena sidan räknar ut den ränteförlust staten gjort på anslagen till dessa jernvägar och dermed sammanlägger andra direkta anslag till Norrland och å andra sidan summerar ihop alla de bidrag till statskassan, som inflyta från motsvarande delar af Norrland, så skall det visa sig att staten lem-

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)*

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)*

nar långt större summor till Norrland än staten får från Norrland. Vidare vill jag fästa både Herr Waldenströms och Kaumarens öfrige ledamöters uppmärksamhet derpå, att, när Sverige ingått handelstraktater med främmande makter, dervid företrädesvis afsetts fördelar för trävaruexporten från Norrland, oaktadt det öfriga landet icke ansett sig hafva någon egentlig nytta af dessa traktater. Och slutligen vill jag också påpeka, hurusom vi under de bekymmersamma tiderna 1879 beviljade några millioner till en garantifond för sågverksegarne. Af allt detta torde tydligt framgå att norrländingarne visserligen icke varit Riksdagens styfbarn.

Hvad för öfrigt beträffar det der påståendet, att det öfriga landet fått så stora fördelar, som ännu icke kommit någon del af Norrland till godo, så är det visserligen sant att stambanor blifvit byggda på åtskilliga ställen i landet. Men vi skola komma i håg att vid sidan af dessa stambanor hafva, genom enskilda uppoffringar också byggts långt större enskilda bansträckningar i många riktningar, till hvilka statsverket icke bidragit det minsta. Om herrarne behaga se på en jernvägskarta öfver Sverige, skola herrarne finna, hurusom till exempel i Skåne det ena svarta strecket löper jemte det andra, alldeles som om en skock kråkor der gått fram. Dessa jernvägar har Skåne ensamt bekostat. På samma sätt förhåller det sig med jernvägarne i det fattiga Småland, i Östergötland, Vestergötland och åtskilliga andra provinser. Men i Norrland hafva vi följt en annan praxis. Der har staten inlöst den ena bibanan efter den andra. Vi hafva sålunda redan inlöst tre norrländska bibanor, och utan tvifvel skola vi i en framtid äfven få inlösa de bibanor, som komma att byggas norr om Ångermanelfven.

I öfrigt vill jag påpeka ännu en sak, som förut af Herr Danielson blifvit berörd, nemligen att det finnes många trakter här i landet, som varit och fortfarande äro lika vanlottade som Norrland i detta hänseende anser sig vara. Han nämnde Kalmar län, Blekinge och Halland. Jag vill tillägga Göteborgs- och Bohuslän, Dalsland, större delen af Vestmanland samt af Dalarne o. s. v., hvilka provinser icke heller hafva fått några presenter af staten i form af stambanor.

Med detta har jag blott velat reducera Herr Waldenströms anspråk och påståenden till sina behöriga dimensioner.

Beträffande den ifrågasatta bansträckningens trafikförmåga och anläggningskostnad, har man med synnerlig tvärsäkerhet hänvisat till den norrländska jernvägskomitén. Men, mine herrar, den komiténs auktoritet gäller ingenting för mig och bör icke heller gälla något för den opartiske. Ty hur tillsättas väl dessa komitéer? Jo, Regeringen vill hafva en jernväg. Hon väljer sina män och de vilja också hafva jernvägen. Saken är sålunda afgjord, innan det första sammanträdet ännu egt rum. Sedan blir frågan endast att finna skäl. I det afseendet har denna komité vetat att söka upp både likt och olik. Ännu har jag åtminstone aldrig såsom skäl för en jernvägs anläggande hört anföras, att befolkningen i de trakter, der jernvägen skulle gå fram, är mer produktiv i afseende på att göra barn än någon annorstädes. Det står dock här i den Kongl. propositionen och Herr Civil-

ministern har sjelf såsom skäl för bifall till densamma framhållit den stora nativiteten deruppe. Jag får säga, att när man behöfver gå så långt efter skäl, så ser det något misstänkt ut.

Hvad för öfrigt beträffar den der inskränkningen i anläggningskostnaden, så har jag bra litet förtroende äfven till den. Man har här prutat bort 9 millioner eller omkring en fjerdedel af den först beräknade kostnaden, men detta är endast på papperet. Man har lagt banyaktarestugorna vid denna bana längre från hvarandra än som förekommer i mellersta och södra Sverige; och herr Boström har redan påpekat, hurusom detta *måste* rättas för åstadkommande af trygghet och säkerhet vid trafiken. Vi hafva således framdeles tillbaka denna utgift, ehuru vi nu icke skola få veta något derom. Herr Danielson har också redan visat, hurusom bibehållandet af lutningen 1 på 60 måste nödvändiggjöra mycket kraftigare materiel än den vi redan ega. Detta hafva vi icke nu upplysts om, men varen öfvertygade, mine herrar, att Trafikstyrelsen hellre anskaffar sådan materiel än den kör sönder de lokomotiv som nu finnas. Och hvad afståndet emellan stationerna beträffar har jag å södra och mellersta Sveriges jernvägar på många ställen sett, hurusom Trafikstyrelsen lagt mellanstationer härs och tvärs. Kostnaderna härför bestridas med trafikinkomsterna enligt Kongl. Maj:ts tillstånd, efter hvad jag förmodar, men härom får Riksdagen ingenting veta, då anslag till banans byggande beviljas. På sådant sätt få vi nog tillbaka de 9 millionerna igen, ehuru de icke utgå af medel som vi disponera och på så sätt stiger kostnaden sannolikt åter till 36 millioner. Det dröjer nog icke heller länge, innan man kommer och säger såsom förut ofta yttrats i afseende på norrlandsbanan, nemligen att denna bana icke kan bära sig, så vida den icke får aflopp ut till kusten, hvilka aflopp statsverket måste betala. Huru mycket sådana behöfliga tvärbanor komma att kosta, vet jag icke, men jag antager att det blir många millioner. Då vi dessutom, såsom Herr Waldenström nyss yttrade, icke kunna nöja oss utan att komma till riksgränsen från Öfver-Luleå, måste vi äfven anlägga en bana dit för en ytterligare kostnad, sannolikt uppgående till 20 millioner eller mera, och så äro vi uppe på en summa af 50—70 millioner för denna del af stambanan ofvanför Ångermanelfven med sina bibanor. Hvad nu de beräknade trafikinkomsterna angår, så få herrarne sins emellan afgöra deras ungefärliga belopp, men för mig är det alldeles tydligt, att det vore väl, om de kunde bestrida trafikinkomsterna, men att de säkerligen på långt när icke skola förslå till att förränta penningarne; hvarföre vi ytterligare få nöjet öka skatterna från det öfriga riket till Norrland långt utöfver dem vi nu lemna.

Vidare har man här också i dag framdragit det skäl som alltid hänger efter hvarje jernvägsförslag, på samma sätt som svansen hänger efter hunden, nemligen jernvägens betydelse ur strategisk synpunkt. Midt i djupaste freden skola vi sålunda alltid af strategiska skäl bygga jernvägar, och i förevarande fall är det så ytterst viktigt att af strategiska skäl få en jernväg upp till Haparanda. Då jag först började att studera militära saker, hvilket förr i världen skedde ganska flitigt, gälde det såsom en strategisk fördel för oss att i Norrland

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)*

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)*

kunde en fiende icke framtränga, emedan så stora svårigheter der mötte i afseende å kommunikationer, proviantering m. m. Fienden var der inkilad mellan de många vattendragen och, då man sprängde broarne, kunde man taga en afdelning af honom i sender. Nu skulle det deremot vara strategiskt riktigt att peka fram med en jernväg till fiendens möte! Och om vi så icke kunde försvara denna jernväg, eller fienden genom sin öfvermakt eller öfverrumpling afskure den från oss ett stycke längre ner, t. ex. vid Öfver-Luleå, så skulle den ofvanför liggande delen stå till fiendens förfogande och blifva för honom en ovärderlig strategisk fördel. Så der ter sig för mig rätta halten af den påstådda strategiska nyttan af ifrågavarande bana. Emellertid lära de strategiska trosartiklarne numera vara förändrade och omredigerade, mot hvad de förr voro; men för min del behåller jag dock min gamla tro.

Man har här slutligen talat om arbetarne och sagt att det vore så nödvändigt under närvarande förhållanden att skaffa dem arbete. Jag vill i det afseendet först och främst påpeka att det ifrågavarande anslaget gäller icke för i år utan för nästa år. Sedermera är det en annan sak, som här torde vara förtjent af att tagas i öfvervägande och hvilken jag redan förut här i Kammaren påpekat, ehuru ingen velat lyssna dertill, och det är, huruvida det skulle vara så farligt för arbetarne eller arbetsgifvarne, särskildt på landsbygden, om man nu droge jordbruksarbetarne något tillbaka från jernvägsarbetena till jordbruket. Detta vore helt säkert bättre än att oupphörligt lösrycka tusen sinom tusen af dessa stilla och lugna jordbruksarbetare från sin rot i hembygden, för att låta dem blifva lösa arbetare vid jernvägsbyggnaderna. Det är i stort sedt icke heller gagneligt för staten, ty då dessa arbetare komma ut och få höga arbetslöner, så lära de sig hushålla mindre väl och hafva, då de återvända, ofta redan förstört sin arbetsförtjenst eller förstöra henne under vinterns lopp, för att sedan icke sällan med sina familjer falla fattigvården till last. Men de, som hafva lika stor, om icke större känning af olägenheterna, äro jordbrukarne, ty till följd deraf att staten på detta sätt konkurrerar med dem och anställer i sitt arbete hoptals arbetare mot höga löner, så måste äfven jordbrukarne gifva sina arbetare höga löner, om de skola kunna få några tjenare. Från Småland draga årligen stora skaror af arbetare uppåt Norrländ till de der pågående jernvägsbyggnaderna för den större arbetsförtjenstens skull. Vill bonden hafva kvar några arbetare, måste han derföre gifva dem samma höga aflöning, som staten gifver sina arbetare. För min del tror jag att i detta förhållande ligger en väsentlig orsak till den svåra ekonomiska kris, hvori den svenske jordbrukaren nu befinner sig, ty han får betala arbetaren mera än arbetet afkastar.

Värre är det med ingenjörscorpssen, det medgifver jag; hvad åter beträffar tillspillogifvandets af byggnadsmaterialierna m. m., anser jag det vara en bagatell.

Men allt detta oaktadt skulle jag icke hafva så mycket emot denna bana, som jag nog inser förr eller senare skall komma till stånd, fastän kanske på andra vilkor, än man nu tänkt sig, om icke det vore

något annat, som nu likasom alltid förut afskräckte mig. Vi stå nemligen nu åter framför utsigten att låna ytterligare 60 eller 70 millioner under en längre tid. För den som i likhet med studenten betraktar lånade penningar såsom hittade, för honom kan detta lånesystem vara ganska bra; ty derigenom kan man ännu ett dussin år fortsätta rulljansen med det höga lefnadssättet, de höga arbetslönerna och de sorglösa spekulationerna. Men jag frågar: hvar skall detta sluta? Staten lånar, hypoteksbanken lånar, kommunerna låna, och snart nog hafva vi till utlandet pantsatt allt hvad vi ega. Och när icke detta räckt till, huru hafva vi då gjort? Jo, man har hittat på att pantsätta äfven våra barns och barnbarns kredit. Hvad vi nu i afton besluta, det komma våra söner och sonsöner att få kännas vid. Det är således flera generationer som vi indragit i detta spel, hvilket vi nu hafva drifvit i 20—30 års tid. Och under det vi lånat på vår egendom och på våra efterkommandes kredit, hafva vi äfven förslösat det rika arf som våra fäder bevarat åt oss i våra skogar, ett arf, som säkerligen uppgått till många hundra millioners värde.

Sådan har hushållningen varit. Är det då icke skäl att någon gång tänka på att sluta dermed, och skulle vi icke just nu finna en maning dertill i den omständigheten, att nästan hela vårt land för närvarande befinner sig i snart sagdt allmän liqvidation? Borde icke Riksdagen då besinna sig något, innan den ånyo tager ett stort anlopp för att än vidare rusa fram på skuldsättningens bana?

Det är hufvudsakligen på grund af detta sistnämnda skäl som jag förenar mig med dem, som yrkat afslag.

Häruti instämde Herrar *Malmström, Eklund, Erickson* i Bjersby och *Månsson*.

Herr Thermænius yttrade: Jag har begärt ordet egentligen endast för att inlägga min protest emot ett par skäl emot den föreslagna stambanans anläggande, som här hafva blifvit uttalade. Man har nemligen sagt, att åtskilliga landskap i södra Sverige ännu icke hafva kommit i åtnjutande af de fördelar, som en stambana för med sig, och att dertöre icke heller Norrland kunde hafva anspråk på en sådan bana. Man har dessutom framhållit, att i Skåne och Blekinge många bansträckor hafva byggts på enskild bekostnad och att man der icke haft någon nytta af stambanan. Det är verkligen förvånande, att man kan framkomma med sådana skäl. Ty det är ju alldeles gifvet att, om icke denna stambana, som sträcker sig från norr till söder i vårt land, hade funnits, hade säkerligen dessa bibanor icke kommit till stånd. En stambana är att likna vid en pulsåder; men i hvarje landskap kan ju icke anläggas en stambana, utan det behöfves en hufvudlinie genom landet, som är sådan, att de särskilda landsdelarne kunna hafva densamma till en gemensam utfartsväg.

Då jag förut har instämt med en talare, som biträdt förslaget, behöfver jag icke nu framställa något särskildt yrkande.

Herr von der Lancken: Jag instämde visserligen i förmiddags med en talare på norrlandsbänken, men ber dock att, med anledning

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)*

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)*

af hvad som sedermera förefallit, få yttra några ord. Den nyssnämnde talaren påpekade nödvändigheten af att den ifrågavarande stambanan blefve utsträckt till landets yttersta gräns. Jag är fullkomligt ense med honom derom. Jernvägarne i våra dagar äro att likna vid ådrorna i en kropp; först då dessa ådror utgå till samhällskroppens alla delar, har samhället vunnit den enhet och kraft, som den nyare tidens mera utvecklade samhällsformer kräfva. Ur denna synpunkt tror jag det vara nödvändigt, att vi icke stanna med jernvägsbyggandet förr än våra stambanor nått äfven de mest aflägsna delar af vårt vidsträckta land. Sedan må från denna, så att säga, ryggrad den enskilda företagsamheten bygga de bibanor, som af den lokala trafiken göras nödvändiga. Jag ber herrarne tänka sig in i situationen, då man först började anlägga landsvägar. Om någon då hade ifrågasatt att en landsväg skulle stanna midt i en stor provins, skulle han väl hafva fått någon att gå in derpå? Med oundviklig nödvändighet hade man drifvits till att föra denna landsväg till landets alla gränser och med samma nödvändighet drifves man nu till att föra den moderna tidens landsvägar, jernvägarne, till landets alla delar.

En annan fråga, som under denna debatt gjort mycket väsen af sig, är landets stora skuldsättning. Jag medgifver ock, att detta är en svår fråga. Hvad den enskilda skuldsättningen angår, kan utan fråga för den händelse måtta ej hålles, deraf resultera en småningom fortgående denationalisering af vår svenska jord. Uppenbart är nemligen, att den pantsatta jordens öfvergående i obligationsinnehafvarnes händer blir följden, om skuldsättningen drifves till den höjd, att de nuvarande innehafvarne icke vidare förmå utgöra dem åliggande räntor och amorteringsafgifter. För fosterlandsvännen har en dylik utsigt intet lockande, äfven om man, vid lugn eftertanke, måste medgifva, att faran för denna ytterlighet ännu ej har antagit och sannolikt aldrig kommer att antaga synnerligen stora proportioner.

Med statens skuldsättning, som ju är den enda, som här är i fråga, är emellertid förhållandet helt annat. Om jag bortser från en ogynsam handels- och betalningsbalans, kan den uppenbarligen ej leda till annat än en något ökad beskattning. Men jag hemställer, huruvida, då vi nu dagligen höra omtalas huru lysande statens ställning för närvarande är, vi verkligen kunna befara, att en högre beskattning kan blifva följden af jernvägsbyggandet i Norrländ, derest vi besluta oss för detsamma.

Åtskilliga talare hafva förklarat, att de icke skulle hafva något emot den föreslagna stambanan, om densamma kunde byggas med medel, som kunde anvisas på budgeten. Hvad är då i grunden skilnaden, om vi bygga med egna medel, eller med lånade? Man glömmen den årliga amorteringen af skulderna å våra statslån, hvilka äro upplagda med 40, 45 å 48 års amorteringstid. Om vi, för byggandet af den ifrågasatta jernvägen upptaga ett lån på afbetalning efter åtskilliga år, i stället för att bygga densamma med tillgängliga medel, så blir skilnaden i de särskilda fallen blott en liten skilnad i afseende på tiden, då banan är af landet förvärfvad. Antag t. ex., att vi för

banan, som beräknats i rundt tal kosta 27 millioner, årligen på budgeten anvisa 1 million, en proportionsvis ganska stor summa! Vi blifva då fullständigt egare af banan på 27 år. Upplägga vi åter ett lån, stort nog att med ens färdigbygga banan, och bestämma tiden för detsamma amortering till 40 år, så äro vi efter 40 år egare af banan. Således ligger skilnaden i de olika tidsperioderna 27 år och 40 år. Men jag hemställer om icke i den omständigheten, att man på en gång kan uppgöra en plan för denna längre tid under nuvarande förhållanden föreligga så orimligt stora fördelar, att denna utväg att upptaga ett statslån bör föredragas, framför den att Riksdagen skall hvarje år strida om en banbit på ett och en banbit på ett annat ställe. Då alltså ur ekonomisk synpunkt den verkliga skilnaden icke är synnerligt stor, så kan jag icke finna någon anledning, hvarföre vi icke nu skulle fatta ett beslut, som ur alla andra synpunkter skulle medföra stora fördelar.

Herr Rundbäck höll ett längre föredrag, i hvilket man som vanligt spårade väl mycken öfverdrift, och hvilkets egentliga uppgift skulle vara att med Norrland och Norrländingarne hålla en liten vidräkning öfver de särskilda förmåner, hvaraf de framför landets öfriga invånare kommit i åtnjutande. Jag följde honom visserligen icke i allt, hvad han yttrade och skall derföre icke besvara herrarne med att äfven å min sida med honom anställa en fullständig vidräkning; några delar af hans anförande vill jag emellertid icke lemna ovidrörda. Han sade, att sågverksegarne garantifond bildats med statsmedel, hufvudsakligen för att hjälpa sågverksegarne i Norrland. Denna fond har emellertid icke kostat staten ett enda öre, och talaren lär väl icke vilja påstå, att allmänna hypoteksbanken, som är baserad på alldeles enahanda grunder, i sina verkningar uteslutande kommer Norrland till godo. Han yttrade vidare, att i Norrland staten inlöst alla enskilda banor, under det att en massa provinser i det öfriga Sverige måst bygga sina banor på egen bekostnad. Ja, detta är visserligen sant, men hvad har varit skälet dertill? Jo det, att denna åtgärd ansetts vara ur statens egen finansiella synpunkt fördelaktig, med fäst afseende på rentabiliteten af de banor i Norrland, staten redan egde. Bland de provinser i det öfriga Sverige, som i jämförelse med Norrland skulle vara synnerligen vanlottade, nämnde han vidare Blekinge och Halland. Han glömde dock, att banan till Carlskrona har fått ett statsanslag på 1 million kronor och Hallandsbanan ett ibland de större statslån, som någonsin lemnats för enskilda jernvägsanläggningar, och att i hvarje fall dessa provinser ligga inneslutna af stambanor, under det att det öfre Norrland ligger alldeles isolerad.

Talaren yttrade sig jemväl angående nativiteten i Norrland och gjorde sig mycket lustig deröfver, att den omständigheten anförts såsom skäl för ifrågavarande anläggning; det lyckades honom att vinna skrattarne på sin sida; om för den sällsynt fina form han lyckades gifva åt sin tanke eller för sjelfva sakens skull, vill jag lemna osagdt. Det torde emellertid icke kunna bestridas, att just i denna stora nativitet ligger ett mäktigt bevis på att denna landsända har förmåga af

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)*

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)*

en stor och välsignelsebringande utveckling. Hade talaren varit litet mera hemmastadd med grundsanningarne på det nationalekonomiska området, hade han måhända kommit till annat resultat och nödgats medgifva, att få foreteelser innerligare sammanhånga med och utgöra ett bättre uttryck för möjligheten af ett lands eller en landsdels ekonomiska framåtskridande, än just nativiteten. Det skälet synes mig derföre mycket väl låta använda sig.

Han ordade vidare om den öfverdrifvet lågt beräknade kostnaden för denna banas anläggning. Det är naturligtvis svårt att bedöma den saken; men vi böra dock komma ihåg att det var att förutse att i närvarande tid skulle kostnadsberäkningarne för jernvägars byggande ställa sig orimligt mycket billigare, än under andra förhållanden, med hänsyn till de låga arbetsprisen samt den omständigheten att jernet sjunkit i pris med kanske 50 %. Då frågas, om icke sannolikhet förefinnes för att de låga beräkningarna må vara rigtiga; i hvarje fall föreligga åtminstone omständigheter, som gifva berättigad anledning till det antagandet att kostnaden skall blifva billig.

Vidare påstod han angående de åberopade strategiska skälen, att ur den synpunkten i fråga varande bana skulle medföra en direkt handräckning år våra fiender. Men han glömde dervid, hvilken oerhörd rol jernvägarne spela för den försvarande makten sjelf, huru i våra dagar t. ex. den strategiska uppmarschen utan jernvägar är nästan omöjlig, åtminstone då i betraktande tages snabbheten, hvarmed den blifvande motsåndaren kan röra sig. Han förbisåg vidare möjligheten för oss att, om fienden inrycker i vårt land, uppbräta och förstöra den del af jernvägen, som kunde ifrågakomma att blifva besatt af fienden.

Talaren vidrörde slutligen den svåra konkurrens i fråga om arbetskrafter, som staten genom det föreslagna jernvägsbyggandet komme att åstadkomma för landets landtbrukare. Mine Herrar! Kan det skälet vara allvarligt menadt? Kan talaren verkligen påstå, att bland den befolkning, som sysselsätter sig med jordbruk, och hvilken, enligt hvad statistiken utvisar, uppgår till hälften af vårt lands alla invånare, frånvaron af 3 till 4 tusen arbetare kan vara af afsevärd beskaffenhet. Jag hemställer, om icke det skälet, liksom kanske alla de andra, är hemtadt mindre från sakens egen natur än från förhållanden, som med denna fråga icke ega det aflägsnaste sammanhang.

Herr vice Talman! Jag yrkar bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Carl Ifvarsson: För min del hade jag icke ämnat begära ordet i denna fråga, emedan jag redan hört att tillräckliga skäl blifvit anförda för bifall till Utskottets förslag; men då jag blifvit särskildt uppkallad dertill af en talare, så får jag, då jag nu går att yttra mig, i främsta rummet vända mig mot honom, talaren på kalmarbänken herr Danielson, hvilken påstod att en inkonsequens förefunnes emellan hvad Andra Kammarens ledamöter af Stats-Utskottet vid ett annat tillfälle, då äfven jag var närvarande, uttalat i den afgifna reservationen, å ena sidan, samt det förslag, som nu föreligger, å den andra. Jag får med anledning deraf säga att just de vilkor, som vi

reservanter då ville uppställa, nu blifvit inryckta i Utskottets förslag. Jag beklagar, att den ärade ledamoten af Utskottet icke märkt, att så varit förhållandet; då uttalades den åsigten, att ingen jernväg borde vidare byggas för statens räkning, med mindre de orter, den genomlöpte, bidroge till banan. Nu ifrågasättes ett sådant bidrag, och att detta bidrag skall bestå deri, att de orter, banan genomgår, bör lemna jorden kostnadsfritt till banan. Jag tror således, att man med fullt skäl kan påstå, att hvad vi då åsyftade, är det, som det nu är fråga om att tillämpa, och icke motsatsen. Medan jag talar om upplåtelsen af jord för jernvägens anläggning, vill jag mot dem, som uttalat den åsigten, att detta skulle vara ett för hårdt vilkor för Norrland, framställa min öfvertygelse, att detta icke kan vara för mycket begärtdt. Man har sagt, att, om det är en liten uppoffring, betyder det ju ingenting för staten, är det åter mycket, är det en för hård börda för de orter, som drabbas deraf. Men för min del anser jag det icke vara alldeles samma förhållande, om orten skall förvärfva den erforderliga jorden och upplåta den till staten, eller om staten sjelf inlöser den; ty kostnaden i ena fallet och i det andra blir icke enahanda. Man vet nemligen sedan gammalt, att, när staten skall inlösa mark, blifver den vanligen mycket dyr. Deremot antager jag, att, om orterna sjelfve skola tillsläppa den erforderliga jorden, komma de att genom ackord med egaren ställa det så, att det blifver mycket billigare, hvad de särskilda orterna komma att betala, ja, kanske icke ens hälften mot om staten skulle lösa jorden. Det är naturligt, att *någon* tunga för orten måste en sådan inlösen alltid medföra, men jag tror icke, att den blifver synnerligt stor och i statens utgifter blifver det en icke oväsentlig lindring. För min del kan jag således icke finna annat, än att det vilkoret är en mycket billig fordran, när man begär, att staten skall bygga en jernväg, som man icke kan påräkna skall komma att lemna någon stor inkomst och att staten skall tillsläppa sina penningar utan att ens få ränta på dem. Detta med afseende på det föreslagna vilkoret.

Beträffande åter frågan om att nu besluta byggandet af jernvägen i dess helhet förundrar det mig icke, att mången drar sig för ett sådant beslut af det skälet, att trafikinkomsterna för banan synas blifva ringa och statens uppoffringar för densamma undan för undan stora. Å andra sidan åter kan ifrågasättas, om man icke af andra skäl möjligen bör fortsätta med byggandet, skäl som framhållits af såväl Utskottet som flere talare här i dag. Äfven jag skulle bestämdt motsätta mig jernvägens byggande, om den åsigten komme att göra sig gällande, som säger: jag är väl emot att bygga för närvarande men icke framdeles. Jag har verkligen hört personer yttra sig så här, men detta kan jag icke vara med om; jag anser det vara vida bättre att nu besluta sig för att fortsätta med jernvägens byggande, än att afbryta det för ett eller annat år och så börja det igen. De olägenheter, som häraf skulle uppstå, hafva redan påpekats, och de äro otvivelaktigt icke så få. Jag är nemligen förvissad om, att, äfven om Kammaren nu ansåge det icke vara lämpligt att bygga jernvägen längre, skulle det icke komma att stanna härvid, ty man

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)*

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)*

må säga hvad man vill mot byggandet af denna jernväg, så kommer den i alla fall förr eller senare till stånd. Det är så många förhållanden, som i det fallet trycka på, att man kan vara temligen viss på, att byggandet ej kommer att för alltid afstanna; så att de, som på fullt allvar icke vilja fortsätta med byggandet, blifva helt säkert lurade. Men det är icke allenast billighetsskäl, som framhållits för fortsättandet af banan, utan om banbyggnaden afstannar, får man nog höra rop både från arbetarne, som äro vanda vid jernvägsbyggande, och från herrar ingenjörer, jordbruks- och skogsegare i Norrland om huru nödvändigt det är att bygga denna jernväg; trycket kan blifva så starkt att man ej kan hålla igen, utan banans fortsättning går igenom vid riksdagen, utan att man fordrar, att orterna skola lemna något bidrag. Jag anser således, att det är skäl att nu bifalla, hvad som är skäligt, och icke uppskjuta med banans byggande, för att om en tid börja dermed igen. De slitningar, som tid efter annan inträffat i afseende på statens jernvägsbyggnader, hafva icke varit de bästa. Under min riksdagstid har det ett par gånger inträffat, att, när oppositionen mot jernvägsbyggandet blifvit för stark, man gått så långt, att man icke velat bygga någonting alls eller endast mycket litet; men just till följd af att man då gått för långt ned, har det icke dröjt mer än ett par år innan man sökt forcera byggandet, och då har man icke kunnat hejda detta; och så tror jag att det skall gå äfven nu, om man går för mycket ned och icke hejdar sig i det hänseendet. Deremot kan man icke säga, att hvad Utskottet i sitt betänkande uttalar, afser att utöfva något tryck, ty Utskottet föreslår endast att bygga sakta åt norr och så sakta, att man kan räkna på att industrien längs jernvägen hinner utveckla sig; ty det blefve för kostsamt om man bygde så hastigt, att industri och näringar icke samtidigt hunne utveckla sig.

Vidare har Utskottet i sin motivering yttrat, att man icke bör tänka på att för detta ändamål upplåna alla erforderliga medel, ty då mau icke kan räkna på synnerliga inkomster af jernvägen utöfver hvad trafiken kostar, är det icke välbetänkt att för ett sådant statsändamål använda allenast upplånta penningar. Jag hoppas också, att man kan få medel för ändamålet, om man blott söker spara litet mera på andra håll än man hittills gjort, särskildt hvad beträffar anslagen till fjerde och femte hufvudtitlarne. Jag tror man kan med fog påstå att om man ville använda de penningar, som t. ex. äro ifrågasatta till befestande af Waberget, för jernvägsbyggande i Norrland, så vore de bättre använda. Man hade då åtminstone i någon mån bidragit till utveckling af landets förkofran, emedan man kan tänka sig att Norrland i följd deraf blir mer och mer uppodladt och befolkadt och dessa uppostringar sålunda blifva gagnande för det hela. Under sådana omständigheter finner jag icke skäl att afslå Utskottets förslag, utan synes det mig klokare att bifalla detsamma. Men längre än Utskottet gått vill jag för min del icke heller gå. Jag önskar att man kunde vinna mätta i jernvägsbyggandet. Jag hoppas, att de, som komma till riksdagen hädanefter samt de, som nu uttalat sig för användande af statens egna medel, också skola till-

lämpa den grundsatsen att spara hvad som kan sparas och således bereda utväg för hvad som nu blifvit sagdt, samt då icke tänka på att under fjerde och femte hufvudtitlarna göra sådana uppoffringar, som icke behöfvas och som icke tjena till något ändamål, såsom för den fästningsbyggnad jag nyss nämnde.

Jag vill icke vidare upptaga herrarnes tid i denna fråga utan yrkar bifall till Utskottets förslag.

Herr Waldenström: Af den hållna diskussionen framgår tydligt att alla, både de, som tala för Utskottets förslag och de, som tala för afslag, äro ense i den tanken att stambanan förr eller senare måste fortsättas genom Norrland ända till riksgränsen. Under sådana förhållanden torde det icke vara omöjligt att komma öfverens med Herr Carl Ifvarsson i det som han nyss sagt. Anser man verkligen, att banan skall fortsättas, så är det utan tvifvel i alla afseenden bäst att bygga den så småningom undan för undan och icke upphöra med byggandet eu tid för att sedan börja det igen.

Jag talade i mitt förra anförande om de anspråk, som Norrland i detta afseende kan hafva på södra Sverige. Dessa anspråk bestredos af Herr Rundbäck men erkändes deremot på visst sätt af Herr Danielson. Han sade, att Norrland väl kan hafva berättigade anspråk men att det icke borde drifva dem allt för långt. Jag tror dock icke, att det är allt för stora anspråk, att man begär, att banan drages så småningom upp genom öfre Norrland, lika väl som den dragits genom hela södra Sverige och norr ut ända till Ångermanelfven.

Herr Danielson sade, att man hittills byggt jernvägar, som burit sig, men att det icke är tänkbart att den jernväg, som nu är i fråga, skall komma att bära sig. Det är dock ganska vanskligt att säga, om den skall bära sig eller icke. I det hänseendet kan jag hänvisa till hvad jag sade på förmiddagen. Men hvad jag är viss om, det är, att den utveckling af jordbruk och industri i alla riktningar som en jernväg möjliggör, den andliga utveckling hos folket, som en lifvigare samfärdsel medför, samt den besparing af tid, penningar, hästar och redskap, som banan bereder folket, skall för staten vara en fullt tillräcklig vinst på den kostnad, som nedlagts på banan, äfven om icke netto-behållningen af trafiken kommer att lemna så stor procent å byggnadskapitalet.

Man har sagt, att flere län i södra Sverige sakna stambana; och en talare från Blekinge anmärkte särskildt, att hans län icke fått någon stambana. Ja, mine herrar, det beror helt enkelt derpå, att Blekinge är så litet. Det finnes socknar i Norrland så stora, att de kunna stoppa hela Blekinge i ena bakfickan; och hvem har någonsin tänkt på att begära en stambana för hvarje socken i Norrland? Sätt hvarje trakt i Norrland i samma fördelaktiga läge som Blekinge till stambanan, och vi skola icke begära mera.

Herr Danielson anmärkte vidare mot det, som under diskussionen talats om banans betydelse i militäriskt hänseende såsom försvarsmedel, att banan i stället skulle blifva ett trafikmedel för fienden, då han kommer. Det är underligt att resonnera på det sättet. Jag frå-

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)*

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)*

gar: hvad är det som utgör Tysklands förnämsta försvarsmedel gent emot Ryssland och Frankrike, om icke Tysklands ända till gränsen gående jernvägar? Fritt må man säga, att dessa jernvägar äro af vida större betydelse för försvaret än de fästningar, som Tyskland bygt på sina gränser.

Herr Danielson nämnde, att Jernvägsbyggnadsstyrelsen gjort sig skyldig till beklagligt slöseri. Sådant är väl möjligt. Jag kan ej döma deröfver. Om så är, då bör det rättas genom iakttagande af större sparsamhet härefter, men icke är det väl rätt att låta Norrland plikta för det, att Jernvägsbyggnadsstyrelsen till äfventyrs gått slösaktigt till väga på andra ställen.

Sedan nämnde han, att man icke kan beräkna, att det skall blifva någon synnerlig persontrafik på banan, enär det blir 2 mil mellan stationerna. Detta kan dock hjälpas genom anhaltstationer vid vissa vaktstugor; och dessa anhaltstationer behöfva alls icke vålla sådana kostnader, som Herr Rundbäck stälde i perspektiv för Kammarerna.

Herr Rundbäck klagade — något, som är synnerligen betecknande för hans anförande och för hela den ställning, han och hans liktänkande intagit — att arbetarne genom jernvägsbyggnaderna dragas från jordbruket; nu borde genom upphörande med jernvägsbyggandet dessa arbetskrafter återförvisas till jordbruket, hvarigenom jordbrukets nuvarande betryck skulle väsentligen afhjelpas. Då det var fråga om spanmålstullar, sade samme talare, att om det ej blefve tull, skulle en ofantlig mängd jordbruksarbetare blifva lediga, och han frågade, hvart de skulle taga vägen. Någon beräknade dessa ledigblifvande arbetare till — om jag mins rätt — omkring 40,000 personer. Nu deremot säger han, att om vi fortsätta med jernvägsbyggandet, så kunna bönderna icke få det antal arbetare, som de behöfva för att sköta jorden. Jag undrar, hvilkendera af dessa två saker som är sann, ty att icke begge kunna vara sanna på samma gång, säger den enklaste logik i världen.

Ehuru jag alltså anser, att det varit godt om Stats-Utskottets förslag gått litet längre, än det nu gjort, skall jag dock icke framställa något annat yrkande än på bifall till Utskottets förslag.

Herr Arhusiander: Ehuru väl åtskilliga talare här yrkat afslag å förevarande Kongl. proposition och Utskottets betänkande, vågar jag dock hoppas att flertalet af Kammarernas ledamöter anse, det fortsättningen af norrländska stambanan från Sollefteå är en lifsfråga för öfre Norrland.

Denna landsdel är uti stort behof af tidsenliga och snabba kommunikationsmedel för att komma i beröring med öfriga delar af vårt land; och utan statens mellankomst kan icke ett så storartadt och dyrbart företag komma till stånd.

Kongl. Maj:t har också behjertat detta behof för öfre Norrland och derföre nu för Riksdagen framlagt förslag om norra stambanans fortsättande från Sollefteå till Luleå.

Uti den Kongl. propositionen anföras många talande skäl för behofvet, nyttan och nödvändigheten af att Riksdagen nu fattar beslut

om denna banas fortsättande. Ty genom ett afbrytande af statens jernvägsbyggnader skulle stora olägenheter, svårigheter och kostnader uppstå, hvarjemte minskade tillfällen till arbetsförtjenst skulle ytterligare försvåra den redan förut så tryckta ställningen.

Stats-Utskottet har också erkänt vigten af de skäl, som af Kongl. Maj:t anförts för den norrländska banans fortsättande, dock nu icke till Luleå utan endast till Vännäs; och ehuruväl jag för min del helst sett, att hela banans byggande nu blifvit bestämdt, får jag dock på af Utskottet anförda skäl låta mig nöja med hvad af Utskottet föreslagits.

Men Utskottet har föreslagit ett mycket hårdt vilkor för banans erhållande, nemligen det att landsting, kommuner eller enskilde skola släppa till kostnadsfritt all för banan erforderlig jord eller lemna ersättning till staten för den kostnad, förvärfvandets af full dispositions- och eganderätt till sådan mark kan medföra.

Detta vilkor är särdeles svårt och betungande och har icke varit fordradt vid byggandet af stambanor uti andra delar af landet.

Inom de norrländska länen kommer detta vilkor att åstadkomma mycket bekymmer och många svårigheter vid frågan om fördelning af kostnaderna för denna jords inlösen. Till följd af länens vidsträckt- het och vissa kommuners aflägsna läge från den tillämnade jernvägen blir regleringen af dessa kostnaders gäldande ganska svår.

Landstingen kunna svårigen påtaga sig en sådan gemensam utgiftssumma; och för de kommuner, banan kommer att genomlöpa, blifva dessa kostnader för stora att åstadkomma. Af enskilda personer är icke mycket att vänta.

Vesternorrlands län har redan till $\frac{2}{3}$ eller $\frac{3}{4}$ jernvägar utan sådana vilkor, hvarför jag befarar, att landstinget icke vill gå in på att bestrida kostnaden för jordens inlösen, hvilken således skulle komma att drabba den öfre delen af länet, hvarigenom jernvägen skulle framdragas.

Om det varit fråga blott om afrösningsjorden, hade vilkoret icke varit så farligt; men då det nu fordras både in- och afrösningsjord, är vilkoret särdeles betungande och derjemte till penningbeloppet ovisst.

Doktor Widéns reservation om detta vilkors utsträckande endast till afrösningsjord skulle jag gerna sett att Kammaren bifallit. Men då jag antager, att ett yrkande i sådant syfte icke skulle vinna understöd, ber jag att få yrka bifall till Utskottets förslag oförändrat.

I detta yttrande förenade sig Herr *Ol. Melin*.

Herr Jonson i Fröstorp: Då jag icke kunnat vara med om att inom Utskottet tillstyrka bifall till Kongl. Maj:ts proposition i den föreliggande frågan, ber jag att få angifva de skäl, som dervid varit för mig bestämmande. Skälen hvarför jag icke heller kan biträda Utskottets förslag äro desamma, som de som föranleda mig att yrka afslag å Kongl. Maj:ts proposition, då ju skillnaden emellan Utskottets och Kongl. Maj:ts förslag hufvudsakligen endast består deri, att Utskottet inskränkt sig till att endast bestämma rigtningen å en del af

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)*

den jernvägssträcka, som Kongl. Maj:t föreslagit skola framdragas ända till Luleå. Jag kan nemligen icke förstå, att Vännäs kan betraktas såsom någon sådan slutpunkt för den blifvande jernvägen, att det kan vara något bevändt med denna, om den framdrages endast dit och icke till Luleå. Mina betänkligheter att bifalla Kongl. Maj:ts proposition grunda sig hufvudsakligen derpå, att det af jernvägstrafikstyrelsens berättelser visat sig, att de norrländska jernvägarne lemnat en ganska ringa trafikinkomst, och jag fruktar för att, om den nu ifrågasatta jernvägen kommer till stånd, den knappt skall lemna någon profit. En dylik bana bör naturligtvis icke blott bära sitt underhåll, utan äfven i någon mån bidraga till förräntande och afbetalning å sitt anläggningkapital. Att vi redan nu skulle bestämma oss för anläggande af en så lång jernväg, som här är ifrågasatt, kan jag därför icke vara med om, ty här är icke fråga allenast om en summa af $7\frac{1}{2}$ millioner kronor, utan det är fråga om hela kostnaden för jernvägens framdragande till Luleå och derifrån sannolikt ytterligare de $10\frac{1}{2}$ milen till Torneå, och vi äro då uppe på en sammanlagd kostnad af omkring 50 millioner kronor. Att det öfriga landet skulle betala denna skuld, utan att de norrländska jernvägarne sjelfva kunna der- till bidraga, anser jag icke vara rätt. Såsom jag redan nämnt, består enda skillnaden emellan Kongl. Maj:ts proposition och Utskottets förslag deri, att Utskottet icke för närvarande bestämt hela sträckningen af den af Kongl. Maj:t föreslagna jernvägen, äfvensom deri, att Utskottet inlagt det vilkor, att de särskilda orterna, der jernvägen framdrages, skola afstå jord kostnadsfritt för jernvägens behof. Vi hafva likväl hört flere af de norrländske kammarledamöterna beklaga sig häröfver, och särskildt en talare på geflebänken. Han sade att icke någon provins inom landet förut gjort detta och frågade, hvarför då Norrland skulle göra det. Jag ber dock att få upplysa den värde talaren om, att just i den ort, som jag tillhör, nemligen Skaraborgs län, hafva kommunerna kostnadsfritt fått afstå jord till en jernvägs behof och hafva för sådant ändamål fått vidkännas dryga uppoffringar, för några få kommuner, som enligt kostnadsförslag varit upptagna till nära 138,000 kronor. Således finnes det verkligen andra orter i landet, som kostnadsfritt afstått jordområden till statens jernvägar. Men icke heller i denna del är jag fullt tillfreds med Utskottets förslag, ty Utskottet fordrar åtskilligt mera i afseende å sättet hvarpå afståendet skall ske, nemligen att staten skall låta lagfara jorden och för sådant ändamål bekomma lagfartshandlingar derå, då orterna sedermera få betala den kostnad, som expropriationsnämnden bestämmer. Hittills har det tillgått på så sätt, att kommunernas ombud icke fått föra någon som helst talan vid expropriationen, utan jernvägsstyrelsens tjänstemän hafva dragit försorg om detta ärende, och kommunerna hafva fått hålla till godo med att betala, utan att med ett enda ord hafva fått lemna upplysningar i frågan. Jag minnes speciellt beträffande den bana jag nyss nämnde, eller Karlsborgsbanan, att just därför att kommunerna gått in på att lemna så mycket jord, som till jernvägsbyggnaden behöfdes, tog man så stora hanvaktareboställen och så stora jernvägsstationer, att t. ex. den station, som ligger när-

mast till mig, innefattar icke mindre än 10 tunnland 18 kappland. Det vore därför af behofvet påkalladt, att några närmare bestämmelser funnes, hvarefter jordupplåtelsen skulle ske.

Under de många år jag varit vid riksdagen och vid alla de många jernvägsförslag, som här före varit, har man alltid utgått från den synpunkten beträffande den norrländska stambanan, att man icke skulle bygga längre än till Ångermanelfven. Nu är, efter hvad jag finner, jernvägsbyggnaden redan hunnen dit, men ändå är man icke nöjd, och det oaktadt Riksdagen gång efter annan beslutat om inköp af enskilda banor likasom att draga särskilda grenbanor från stambanan. Skulle man nu fortsätta med samma system uppåt, så blir det sannolikt åtskilliga bibanor mellan Sollefteå och Luleå, jag antager åtminstone 5 å 6 stycken. Detta blir ett ytterligare plus i upplåningen och skuldsättningen för statens räkning. Med kändedom sålunda om huru det gått förut, har jag allt för stora betänkligheter för att kunna bifalla förslaget. Man kunde väl dröja några år för att vinna någon erfarenhet om huru trafikinkomsten kommer att ställa sig, när de nuvarande norrländska jernvägarne varit trafikerade en tid, och hade man då anledning att bygga längre, skulle jag för min del då icke hysa så stora betänkligheter som jag nu gör. Jag är förvissad om, att förr eller senare kommer en stambana att läggas i öfre Norrland liksom det nu finnes en sådan i det nedre, men jag tror, som sagdt, att man behöfver större erfarenhet för att finna, huruvida fortsättande af banbyggnaden lönar sig eller icke. Det är väl icke heller så ofantligt stora trafikinkomster att påräkna i öfre Norrland. En talare för en stund sedan ordade härom och framdrog till och med tullfrågan. Men då denna fråga var före, var förhållandet motsatt. Då behöfde Norrland köpa allt möjligt och taga det öfver österhafvet; nu deremot, om man läser så väl Kongl. Maj:ts proposition som jernvägskomiténs betänkande, har Norrland allting sjelf: mycket säd, ladugårdsprodukter i oändlighet m. m. Utskottet sjelf säger på sid. 5, att det skulle blifva en införsel af säd från de södra delarne af landet, som deremot i utbyte skulle få köpa ladugårdsprodukter från Norrland. Jag tviflar på att en sådan trafik skulle komma att ega rum på så långa jernvägssträckor, helst det förut här upplysts, att om man vill taga spanmål från södra delarne af landet upp till Norrland, så kostar det lika mycket som att taga den från Australien. Jag har således icke några stora förhoppningar i det fallet, och några andra stora källor för trafik lär det väl heller icke finnas i Norrland.

På grund af hvad jag sålunda anfört yrkar jag afslag så väl å Kongl. Maj:ts proposition som å Utskottets förslag.

Herr Wikstèn: Då jag varit med vid ärendets förberedande behandling, anser jag det vara min pligt att i frågan säga några ord. Jag skall dock icke upptaga Kammarrens tid med något långt anförande, dels emedan jag dertill icke har tillräcklig förmåga, och dels emedan så mycket är taladt i ämnet förut.

Såsom af betänkandet synes, har jag biträdt den mening, som

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)*

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)*

innehålles i Friherre von Essens reservation. Det är ju gifvet, att för bifall till Kongl. Maj:ts proposition oförändrad tala många skäl. För min del har jag dock ansett, att omständigheterna fordrade vissa eftergifter. Hvad först beträffar det i den Kongl. propositionen föreslagna anslaget af 4 millioner kronor per år, så är jag af den åsigten att, oaktadt föredragande departementschefen noggrant visat att banan, om ett anslag af 4 millioner beviljades, skulle kunna byggas något billigare än om ett lägre belopp skulle användas, trafiken dock skulle hinna bättre ordnas, så att jernvägen från början finge bättre inkomst, derest endast 2 millioner årligen anvisades och jernvägen följaktligen byggdes långsammare. Detta kunde äfven i det hänseendet vara gagnande för staten, att det möjliggjorde anvisandet af väsentlig del af byggnadskostnaden till utgående å riksstaten. Beträffande vilkoret att landstingen eller kommunerna skulle afstå för jernvägsanläggningen erforderlig mark, har jag naturligtvis ansett det vara ganska obilligt, ty man kan ju med skäl fråga sig, hvarför just dessa orter, som längst fått vänta på stambana, skola offra jemförelsevis mer än andra. Men äfven det vilkoret har jag ansett vara jemförelsevis af mindre betydelse, när det gäller att vinna ett stort mål. Jag har därför böjt mig äfven för den meningen. Det är sålunda gifvet, att jag ingalunda nu vill protestera mot Utskottets förslag i denna del. Jag hoppas att, derest frågan helt skulle kunna lösas, orterna nog skola underkasta sig denna uppoffring, ehuru jag medgifver att de, såväl som jag, kunna finna den temligen betungande. Att nu stanna vid Vännäs och således endast besluta att bygga bandelen Sollefteå—Vännäs anser jag icke lämpligt och har för en sådan åsigt icke funnit tillräckliga skäl anförda i Utskottets betänkande. Med förbigående af öfriga skäl mot Utskottets förslag härutinnan, hvilka äfven delvis förut blifvit anförda, skulle jag blott vilja påpeka en omständighet, som jag icke här hört omnämnas, nemligen den att Vännäs ligger midt emot Umeå och Umeå åter midt emot Qvarken. Norr om Qvarken ligger isen vanligen ett par månader af året längre än söder om Qvarken. Således äro de trakter, som ligga norr om Vännäs, de mest vanlottade i fråga om kommunikationer, ty de hafva faktiskt ett par månader kortare sjöfart än de sydligare provinserna i Norrland. Det är äfven visadt, att orterna der äro stadda i minst lika stor utveckling, och att banan der kommer att kosta $\frac{1}{3}$ mindre per bankilometer än den sydligare delen. Under sådana förhållanden har jag icke kunnat finna det vara någon idé att endast besluta byggandet af bandelen Sollefteå—Vännäs. Jag skall, som sagdt, för tidens vinande förbigå många andra skäl, som kunde tala för frågan hel. Utskottet har också velat fästa ett annat vilkor vid frågans afgörande, hvartill jag icke kan finna någon anledning, nemligen det, att Riksdagen åter skall höras i fråga om jernvägens sträckning mellan de punkter, som af Kongl. Maj:t blifvit angifna. Så norrländing jag är, tror jag icke att detta vilkor skulle komma att blifva till något gagn. Det skulle endast bidra att uppröra ortintressena och framkalla intriger, men vara till föga gagn för det rent allmänna. Jag har således icke kunnat biträda den delen af Utskottets betänkande.

Motståndarne till jernvägen hafva sagt, att den icke skall få sådan trafik, att den ens kommer att kunna bära driftkostnaden. Jag vill i det afseendet hänvisa till den utredning, som föreligger, och äfven hemta något stöd i det förhållande, som är ådagalagd genom den stambana som finnes norr om Storvik, ty det är väl en ort, som är ännu glesare befolkad än den, hvarom nu är fråga. Der har det visat sig att, oaktadt trafiken varit ganska dålig, behållningen ändock varit i jemnt stigande. Linien Bollnäs—Storvik, hvaraf sista delen öppnades den 23 September 1878, hade under den första perioden, 1877—1880 en nettobehållning af i medeltal endast 118 kronor per år, men under perioden 1881—84 uppgick nettobehållningen i medeltal årligen till 1,554 kronor, eller 14 gånger så mycket som under den första perioden. Det är ju litet, det medgifves, men det visar i alla fall att trafikinkomsterna varit i jemnt stigande. Enahanda är ungefär förhållandet med linien Ånge—Bollnäs. Några andra nordligare linier, under benämning norra stambanan, finnas ju ännu icke, undantagandes Bräcke—Ragunda, som nyss är öppnad.

Beträffande Norrlands utveckling har så mycket förut blifvit taladt derom, och särskildt har chefen för Civildepartementet så noggrant redogjort därför, att föga torde återstå att tillägga. Dock skall jag be att få vidröra ett par omständigheter, som förut icke blifvit omnämnda. Ser man t. ex. på taxeringsvärdet å fast egendom, skall man finna att under perioden 1870—83, det vill säga under en tid af 13 år, värdet af den fasta egendomen öfver hela riket ökades med 53 procent, under det att ökningen i Vesternorrlands län utgjorde 73, i Vesterbottens 77 och i Norrbottens län ej mindre än 121 procent. Under samma period hade den uppskattade inkomsten af kapital, rörelse eller yrke etc. inom hela riket ökats med 105 procent. Inom Vesternorrlands län har den under samma tid ökats med 162 procent, inom Norrbottens län med 91 procent, således med 14 procent mindre än riksmedeltalet, men i Norrbottens län med icke mindre än 137 procent. Dessa siffror tala för att öfre Norrland är stadt uti en utveckling, som väl kan vara värd någon uppmärksamhet. Huru långt skulle icke dessa provinser utveckling kunna gå, om tidsenliga kommunikationer stode dem till buds, och hvilken ofantlig folkmängd skulle ej der finna sin utkomst? Under nuvarande förhållanden måste, hvilket äfven synes af den jernvägskomités karta, som bifogats betänkandet, befolkningen slå sig ned vid kusten och i elfdalarna. Hvarför? Icke därför, att icke odlingsbar jord finnes på andra ställen, utan därför, att befolkningen der sommartiden har något lättare samfärdsel.

Man har anmärkt, att Blekinge län icke heller fått någon stambana. Man synes föreställa sig, att, om en stambana kommer att dragas genom öfre Norrland, norrländingarne skulle få den så nära sig allihop, att allt vore väl bestämdt i det fallet. Men tänka vi på de stora afstånd, som der finnas, skola vi finna, att mängden ändå skulle få 20 à 30 mil till jernväg, oaktadt stambanan går igenom landet. De flesta skola alltså icke komma så nära jernvägen, som Blekinge till södra stambanan.

Man har äfven påstått, att de 9 millioner kronor, som nu ifråga-

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)*

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)*

satts att inbespara genom billigare byggnads sätt, skulle komma att åtgå utan Riksdagens hörande till byggande af stationshus m. m. För min del anser jag detta vara ett förhastadt uttalande, ty mig vuterligen byggas icke nya stationshus vid en komplett färdig jernväg utan Riksdagens hörande. Ett dylikt påstående är ett skrämskott, som icke är mycket värdt.

Jag skall icke längre upptaga Kammarens tid. Af hvad jag yttrat torde framgå, att jag helst önskar bifall till Friherre von Essens reservation.

Herr Ekman: Jag skall icke inlåta mig på att beröra frågan om nyttan och behovet af en stambana i öfre Norrländ, emedan den sidan af saken enligt min tanke är tillräckligt klargjord dels i Kongl. Maj:ts proposition, dels af jernvägskomiténs utredning, dels af civilministern i hans yttrande i dag på f. m. och dels för öfrigt af en mängd talare. För mig gäller frågan: Skola vi någonsin gå vidare med jernvägsbyggande öfver Ångermanelfven och fortsätta norrut eller skola vi stanna vid denna elf? Är det verkligen meningen att fortgå öfver Ångermanelfven, så anser jag det icke vara rätt, klokt och förståndigt att nu helt och hållet afbryta byggandet, utan att man bör fortgå så småningom utan att forcera arbetet eller drifva det framåt så, att det fordrar orimliga summor hvarje år. Det är så mycket mera skäl att icke afbryta arbetet vid denna tid, som hopar af arbetare nu behöfva arbetsförtjenst, och byggandet af denna bana vore ett lämpligt sätt att lemna dem sådan. En annan sak, som påpekats, torde vara värd att beaktas, den nemligen, att vid statens jernvägsbyggnader är anställd en ingenjör-corps, som behöfver sysselsättning, och hvilken man icke kan afskeda på ett eller annat år, tills frågan om stambanebyggnad i Norrländ åter upptages. Vore meningen att icke gå längre än till Ångermanelfven, kunde jag förstå yrkandet på afslag; men efter hvad jag hört af de fleste talare, är det icke meningen. Man skulle blott för den närmaste tiden icke göra det. Hvarför man *nu* icke vill fortgå vidare skulle hafva sin grund bland annat deri, att man vill pricka jernvägsbyggnadsstyrelsen, hvilken man anser icke hafva fullgjort sin pligt, såsom sig bör; man vill afslå anslaget, säger man, för att få en reform i det afseendet. Jag vågar icke inlåta mig på bedömande, huruvida byggnadsstyrelsen fullgjort sin pligt eller icke; dertill har jag icke förmåga. Men derom är jag öfvertygad, att detta sätt icke är det rätta för vinnande af rättelse i byggnadsstyrelsens åtgöranden. En sådan rättelse bör ske på annat sätt. Jag skall bedja att få betona hvad Herr Carl Ifvarsson sade nyss, att det alls icke är sagdt, om man beslutar att norra stambanan skall fortsättas, att arbetet med densamma skall forceras, utan man kan bygga den så småningom, allt efter som råd och tillgångar medgifva. För min del kan jag alls icke förstå, att man ovilkorligen skall fortsätta med lånesystemet, utan i det fallet skulle jag vilja att en ny bana insloges. Vi hafva nu ett öfverskott i statskassan på mellan 7 och 8 millioner kronor. Hvarför icke taga något af detta öfverskott för att så småningom fortsätta byggandet af den norrländska stambanan? Herr Carl Ifvarsson

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)*

påpekade en sak, som jag förut hade tänkt påpeka, att om man ned-satte anslagen till 4 och 5 hufvudtitlarne och i dess ställe använde dessa anslag till jernvägar för att komma norrländingarne till hjälp i utvecklingen af deras rika tillgångar, så skulle man mycket bättre använda statens penningar. Nu begäres af Kongl. Maj:t en million för innevarande år för att fortsätta den norrländska stambanan och 750,000 kronor för att fullborda stambanan till Sollefteå, således nära 2 millioner. Icke kunna vi behöfva upplåna dessa 2 millioner, när i statskassan finnes ett öfverskott af 7 à 8 millioner. Jag tror att det systemet, att man ovilkorligen, då det är fråga om jernvägar, skall låna från utlandet, måste brytas; när tillgångar finnas, som kunna användas för det ändamålet, så böra de också dertill användas.

En annan fråga är, huru långt man skall utsträcka denna stambana. I detta afseende förefinnas två förslag. Den Kongl. propositionen föreslår till Öfver-Luleå, och Stats-Utskottet till Vännäs. För min del tror jag att den saken är precis enahanda. Det är alldeles detsamma, om man beslutar sig för Öfver-Luleå eller för Vännäs; ty om man beslutar att stambanan skall gå till Vännäs, så är det alldeles klart, att meningen icke är att den skall stanna der, utan att man måste fortsätta den fram till Öfver-Luleå. Men jag tror att det kunde vara godt för norrländingarne att veta fullt bestämdt, att banan skall gå fram till Öfver-Luleå förr eller senare, huru långt tid det än må dröja; jag tror att det skulle vara godt för dem, för ordnandet af deras egna angelägenheter, men jag tror icke att någonting väsentligt hänger derpå. Ehuru jag helst skulle vilja bifalla Kongl. Maj:ts proposition om banans fortsättande till Öfver-Luleå, så skall jag dock ingå på Utskottets förslag för att vinna något, helst jag tror, att det kommer på ett ut, ty, såsom jag sagt, komma vi en gång till Vännäs, så komma vi nog också till Öfver-Luleå förr eller senare.

Vidare hafva vi dessa vilkor, som från norrländingarnes sida betraktats såsom hårda och obilliga. Men för min del anser jag att norrländingarne böra i detta fall gå Stats-Utskottets förslag till mötes. Hvad som är säkert är, att det för det mesta blir afrösningsjord, som kommer att tagas i anspråk; af inrösningsjorden blir det åtminstone en försvinnande litenhet som kommer att behövas; och jag tror, att kommunerna och landstingen skola vara villiga att inlösa den erforderliga jorden.

Det är, Herr vice Talman, på grund häraf som jag för min del kommer att rösta för bifall till Utskottets förslag.

Herr Redelius: Då jag förra gången på förmiddagen hade ordet, uttalade jag mig om denna angelägenhet så, att jag dels af anförda skäl ansåg att frågan om jernvägars dragande genom öfre Norrländ borde bifallas, dels ock å andra sidan uttalade den mening, att statens skuldsättning icke borde förökas, och att den gjorda framställningen följaktligen endast på det vilkor borde bifallas, att statskulden icke förökades och den ifrågavarande banan således utfördes allenast i den mån, statsverkets egna medel dertill lemnade tillgång. Men då jag slutade med att endast yrka bifall till Utskottets betänkande, utan

Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)

att begära proposition på bifall till de af mig uttalade vilkoren, så ber jag att få göra detta yrkande nu.

Jag anhåller om proposition på följande tillägg till Utskottets förslag: "dock under vilkor, att statens skuldsättning derigenom icke ökas, och således ifrågavarande jernvägsbyggnad må ega rum endast i den mån statsverkets egna besparade medel dertill lemna tillgångar".

Herr Jonsson i Myre: Herr vice Talman! Som jag är boende invid Ångermanelfven i vestlig riktning från Sollefteå, och stambanan skall gå norr ut, så att jag i följd deraf ej har något enskildt intresse af stambanans fortsättande norrut, skulle denna fråga mindre vidröra mig; men i betraktande af den utveckling, som pågår i Norrland både med odling och industri, och i betraktande af de stora odlingslägenheter, som kunna odlas och fruktbargöras, om kommunikationer beredas, äfvensom af den vinst, som skulle beredas staten i prisförhöjning vid försäljningen af den årliga utstämplingen af de oerhörda antal timmerträd, som försäljas från kronans skogar i de norra länen, om tillfälle genom kommunikation beredes för den stora mängd sågverk, som äro anlagda vid Ångermanelfven, att som köpare spekulera på nämnde skogseffekter; på dessa angifna skäl så väl som de skäl, hvilka Kongl. Maj:t i sin proposition anført, äfvensom med åberopande af den utredning i ämnet, som jernvägskomitén förebringat, vill jag förorda fortsättning af stambanan norr om Ångermanelfven. Jag är tacksam för att Stats-Utskottet i någon mån omfattar frågan med intresse och till en del tillstyrkt Kongl. Maj:ts förslag; men jag kan icke gilla Utskottets uppfattning om jordfrågan, ty, efter den kännedom jag eger, är det föga hopp att i landstinget och inom kommunerna vinna pluralitet för bifall till den ifrågasatta ersättning af all den jord, som för banan erfordras.

Då banan fortsättes norrut, kommer den att gå igenom inrösningsjord, hvilket alternativ det än blir. Om den skall gå från Sollefteå ned till Björkå å, så skall den gå genom inrösningsjorden i Multrä och Sänga socknar; och om banan går norr ut från Hjelta, så går den genom inrösningsjorden i Eds socken. Dessa trenne socknar äro små kommuner, som skulle blifva allt för mycket betungade med att betala lösen för all den jord, som inom deras kommuner vore för banans anläggande nödig, och emedan det är endast smärre jordegare, deraf största delen i knappa omständigheter, som äro egare till marken der banan kommer att framdragas, så kunna de icke heller på egen hand hafva råd eller förmåga att lemna fri mark.

Jag anser det äfven vara en orättvisa, att de som bo på norra sidan Ångermanelfven skola lemna fri mark, då staten betalat marken för alla af staten förut byggda stambanor, och de som bo ända invid elfven på södra sidan hafva erhållit betaldt för den jord, som de till banan afstått. Följden kommer att blifva den, att de helt simpelt komma att vägra lemna fri mark, och då är hela målet förfeladt. Af dessa här framhållna förhållanden anser jag Doktor Widéns reservation hafva större skäl för sig än Utskottets förslag, eftersom enligt

denna reservation landsting, kommuner och enskilde endast skulle lemna afrösningsjord och skogsmark kostnadsfri.

I det skick, hvari frågan nu står, vill jag icke göra något särskildt yrkande.

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)*

Herr Öberg: Herr vice Talman! Jag skall icke inlåta mig vidlyftigare på frågan om nyttan, behovet och nödvändigheten af ifrågavarande bana för öfre Norrländ; jag skall endast dertill åberopa Kongl. Maj:ts proposition, jernvägstrafikstyrelsens och komiténs samt Stats-Utskottets utlåtanden, hvari omtalas hurusom i öfre Norrländ under senare tider synnerlig utveckling skett i alla afseenden. Jag ber derjemte få uttala min tacksamhet till dem, som här uttalat sig för den ifrågavarande jernvägen; men jag kan icke uttrycka någon tacksamhet till dem, som yrkat afslag och sålunda velat, att öfre Norrländ icke skulle blifva likställt med öfriga delar af riket.

Jag skall nu bedja att få bemöta någon af de talare som sagt, att en stambana i Norrländ icke skulle bära sig. Ja, om man tager hänsyn endast till trafiken å bandelarne Storlien—Ånge och Ånge—Östersund, så är det nog sant, att en jernväg i dessa öfre fjelltrakter och bygder icke bär sig; men i nedre landet och mot kustsocknarne, der den större befolkningen är, bär sig jernvägen nog och till och med bättre än inom andra delar af landet. Det är för öfrigt temligen hårdt att, då det är fråga om en jernväg för öfre Norrländ, denna landsdel, som väntat längst för att komma i åtnjutande af sådana fördelar, som jernväg medför, ja, väntat en mansålder, efter det andra fått sådana, man likväl i olikhet med andra orter skall nödgas vidkännas så hårda vilkor, som här föreslås, att uppföra fri jord för jernvägen af så väl in- som afrösningsmark. Det är smärtsamt att behöfva underkasta sig detta.

Man kan icke neka att de, som motsätta sig jernvägens fortsättning genom öfre Norrländ, med en viss skicklighet talat för att man skall vänta med byggandet till en framtid; men jag har likväl icke funnit, att de skäl de härvid anført kunna hafva någon rättvis giltighet. Antydningvis och ej ogenomskinligt har ock framkastats, att denna fråga har någon sorts sammanhang med tullfrågan. Jag tror, mine herrar, icke att det är välbetänkt att söka repressalier i slika fall; utan tvärt om hoppas och ber jag, att man af sådana oskäl och grunder icke måtte sätta sig på tvären.

Denna jernväg, som var ärnad att dragas fram ända till Luleå, har Utskottet begränsat till Vännäs. Jag tror likväl att det varit förmanligare så väl för staten som för de enskilde att bestämma hela sträckningen på en gång; ty sedan bansträckningen blifvit beslutad, och allmänheten fått kännedom derom, börja i närheten deraf snart en hop arbetsföretag, odlingar, byggnader och industriella anläggningar att komma till stånd, samt än vidare derigenom folkökningen, och hvarigenom statens inkomster af banan ock desto förr komma att ökas. Beträffande vidare frågan om trafikinkomsterna, ber jag derjemte att få påpeka en annan omständighet, nemligen den rika

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)*

tillgången på statens stora skogar i Norrland. Om en jernbana komme till stånd i öfre Norrland, hvilket högre värde skulle icke dessa statens skogar erhålla, och hvilken afverkning skulle man i öfrigt ej der komma att motse. Ty det torde få erinras, att prisen ställa sig så, att då från öfre Norrlands skogsparker timmerträds utstämpling för afverkning derifrån måste säljas för öretal, det deremot kan betingas kronor i nedre Norrland.

Man bör dessutom icke lemna obeaktad den omständigheten, att för försvaret af landet är det en olägenhet, att man i Norrland icke har annat än några hundratal soldater och båtsmän förutom beväring, då deremot de södra delarne af riket dessutom ega befästningar, hafva krigssjöflottor i hamnar och fördelen af bekväma jernvägar, andra transportmedel och kommunikationer året om. Om öfre Norrland erhöle jernvägsförbindelser med södra och andra delar af riket, så blefve det derigenom mera trygghet för landet, att vi icke, såsom nu, blifva lemnade aldeles till spillo åt fienden, om han kommer att inbryta.

Mycket mera skulle i saken kunna anföras, men jag skall icke vidare uppehålla Kammarens redan hårdt anlidade tid, utan ber att få instämna med dem, som yrkat bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Danielson: Jag tror icke representanterne från Norrland hafva anledning att taga denna sak så vemodigt, som de synas vilja göra. Jag anser, att man i detta fall som i alla andra bör se på hela landets intresse, och huruvida företaget kan gagna det allmänna, och då tror jag ingen med fog kan påstå, att här föreligger just ett sådant fall. Man har sökt jäfva uttalandet, att banan på en lång framtid icke komme att bära sig; men denna sanning står dock kvar, och därför tror jag det vara nödigt ordna saken på annat sätt, om man vill hafva en jernväg i öfre Norrland. Vi böra icke heller förglömma något, som är en gifven följd af denna stambana, nemligen att man sedan måste hafva bibanor till städerna. Vi hafva en sorglig erfarenhet i detta hänseende; vi hafva på några år fått tre bibanor i Norrland, och på samma sätt komme det nog att gå äfven framgent der uppe. Kongl. Maj:t har ju dessutom redan antydt detsamma, ehuru man icke velat taga den omständigheten i betraktande. Ser man på kartan, finner man dock aldeles tydligt, att bibanor måste byggas till städerna och andra större platser.

Jag begärde emellertid ordet egentligen för att lemna en uppgift på huru trafiken å den ifrågasatta banan kan komma att ställa sig i förhållande till ångbåtstrafiken. Jag har här en tabell, som är uppgjord på grund af så sannolika beräkningar som möjligt, och jag har tagit medeltalen för ett visst område och gjort beräkningarna efter den taxa, som gälde för statens jernvägar år 1880. Jag skall nu endast nämna några varor, för att fatta mig så kort som möjligt. Beräkningarna afse vägen mellan Stockholm och Luleå och en vikt af 5,000 kilogram. Frakten skulle då blifva för:

	Per ångbåt.		Per jernväg.	
	Kr.	öre.	Kr.	öre.
Bly	90	—	278	50
Kaffe	117	50	278	50
Sill, saltad, i tunnor	75	—	179	—
Fläsk	117	50	278	50
Färger, alla slag	235	—	895	—
Gryn, åtskilliga sorter	77	50	179	—

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)*

Gå vi till trävaror, så kosta de 60 kronor på ångbåt och 134 på jernväg. Vidare kostar sill 90 kronor på ångbåt och 134 kronor på jernväg; koppar 117 kronor 50 öre resp. 278 kronor 50 öre; mjöl, ärtor och gryn 53 kronor resp. 134 kronor, potatis 73 kronor 50 öre resp. 179 kronor, spanmål 47 kronor 50 öre resp. 179 kronor, smör 117 kronor 50 öre resp. 209 kronor, socker 106 kronor resp. 278 kronor 50 öre; ved 27 kronor 60 öre resp. 134 kronor o. s. v. Herrarne se här af, att det vore alldeles omöjligt för jernvägen att konkurrera med ångbåtarna. Då svaras: man får sätta ned jernvägsfrakten. Det kan man visserligen, men då blir det ändå omöjligare för jernvägen att bära sig; och sätter man ned frakten lika lågt som ångbåtarna, blir det åter en omöjlighet för dessa att fortsätta sin trafik, åtminstone icke utan att gå med förlust. Men som det väl icke är tänkbart, att jernvägarne kunna sänka sina frakter lika med ångbåtarnes, få nog jernvägstågen gå tomma, åtminstone i fråga om passagerare, under sommarmånaderna.

Gör jag en jämförelse mellan passagerareafgifterna å jernvägen och å ångbåt, gestaltar sig förhållandet på samma sätt. Så kostar t. ex. för resa mellan Holmsund—Umeå—Stockholm och tvärt om en första klassens biljett på ångbåt 20 kronor och på jernväg 63 kronor, och utsträcker färden till Skellefteå, blir kostnaden 25 kronor resp. 70 kronor 80 öre, till Piteå 30 kronor resp. 77 kronor 80 öre och till Luleå — d. v. s. hela vägen upp — 35 kronor resp. 85 kronor 40 öre. Ej heller hvad angår passagerare. Kan man således tänka sig någon möjlighet för jernvägen att täfla med ångbåtarna; och i fråga om godstrafiken under vintern, då bottniska viken är tillfrusen, är det heller icke mycket hopp att den skall blifva så synnerligt gifvande, enär norrländingarne på grund af den stora skilnaden i fraktafgifterna å jernväg och ångbåtar nog skola veta att ännu medan de sistnämnda äro i gång för godt pris få sina vinterförråd hemfraktade. Således för anläggandet af en jernväg, som skulle blifva i saknad af både passagerare- och godstrafik, i synnerhet under den blidare årstiden, kan man väl icke gerna ställa så stora fordringar på staten, som här ifrågasättes. — För öfrigt, komme man väl en gång till Luleå, hade man den välsignade Gellivarabanan med sina anspråk på statsunderstöd; och till hvilka oerhörda kostnader i det oändliga, detta skulle leda, torde jag knappt behöfva påpeka. Dylika affärer i framtids-

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)*

perspektiv borde väl dock mana till försigtighet samt att icke genom ett beslut i den riktning Stats-Utskottet här föreslagit bereda våra efterkommande en oerhörd skuldsättning. Jag har hört uppgifvas att de bibanor, om hvilkas framtida byggande i Norrländ Kongl. Maj:ter ger oss en antydan, beräknas skola kosta 12 millioner kronor. Redan här hafva vi ytterligare en stor uppoffring i temligen säker utsigt, och våra vänner norrländingarne få icke undra så mycket på deras sträfvan, som sätta sig mot ett förslag, som synes bära så vidlyftiga och kostsamma affärer i sitt sköte.

Vilja landsting och kommuner för ändamålet bidraga med något väsentligt belopp, så är det ju möjligt att staten kan bidraga med ett låneunderstöd, ja, jag går så långt, att staten kan gifva en tredjedel af anläggningskostnaden till skänks, enär erfarenheten ådagalägger att de jernvägar, som byggas och trafikeras af enskilde, alltid blifva billigare både i fråga om byggnadssätt och driftkostnader. Men att staten skall taga hand om hela företaget, helst som det gäller att bygga jernvägen i en ödemark, det är för mycket begärdt. Icke ens det spekulativa och rika England skulle, derom är jag öfvertygad, våga sig på att anlägga en jernväg i sådana ödemarker som dem, hvarom här är fråga.

I anledning af att en talare sökt tyda den af mig åberopade reservation, som en af denna Kammares ledamöter afgifvit mot Stats-Utskottets utlåtande 1881 i då förevarande fråga om jernväg i Norrländ, vill jag härom icke tvista, utan blott hänvisa till sagda reservation.

Hvad angår det klandrade vilkoret, att — under förutsättning att det förevarande jernvägsprojektet i öfrigt gillades — egarne af s. k. in- och afrösningsjord skulle vara förpligtade att afgiftsfritt upplåta sådan, så anser jag detta vara af så ringa betydighet, att det knappt är värdt att nämnas. Och hvad beträffar att det skulle vara så orimligt att nu inställa jernvägsbyggandet i Norrländ, därför att man hade en så stor tillgång på materiel derstädes — som det uppgifves till 20,000 kronors värde — så inser jag icke hvad som hindrar trafikstyrelsen att för framtida behof taga dessa spadar, hackor m. m. i förvar. Äfven detta anser jag vara en allt för ringa småsak att tala om såsom skäl för ett fortsatt jernvägsbyggande. Såsom ett ytterligare skäl härför har man anfört de många jernvägsingeniörer, som för närvarande finnas lediga. Men herrarne komma väl i håg, hurusom vi vid 1881 års riksdag anslago 40,000 kronor för att som gratifikation tilldelas de ingeniörer, som icke vidare kunde erfordras vid statens jernvägsbyggnader, och var då meningen att afstanna med jernvägsbyggnadsarbetet i Norrländ inom en snar framtid. Jag tror icke heller, att man på något sätt förnärmat deras rätt, ty de hafva icke varit anställda på fast stat. I öfrigt ber jag få erinra, att det redan finnes omkring 3 millioner kronor för nästa år anslagna för jernvägsanläggningar i Norrländ. Jag tror ock, som jag redan sagt, att, om vederbörande landsting ordna frågan på ett annat sätt, Riksdagen nog tager saken i vidare betraktande och möjligen kan bifalla densamma.

Jag skall icke inlåta mig på talet om 5:te hufvudtiteln. Jag tror, att den saken icke bör här inblandas, ty den hör icke alls hit.

Hvad i öfrigt kunde vara att för min åsigt anföra, skall jag förbigå. Jag

tror, att hvad jag sagt är det väsentliga af hvad som kan sägas för afslag å Utskottets och Kongl. Maj:ts framställning, och vidhåller derfor mitt förra yrkande.

Herrar *Börjesson, Nilsson* i Vrångebol och *Jönsson* i Mårarp instämde med Herr Danielson.

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)*

Herr Sven Nilsson: Jag hade knappast ämnat att begära ordet i denna fråga, emedan jag tänkt att andra utskottsledamöter skulle uppträda till försvar för Utskottets förslag. Men då jag nu begärt ordet, har det skett hufvudsakligen därför, att jag icke velat lemna obemötta de talares yttranden, som gått ut på ett strängt klandrande af norrländingarne för det de försvarat Kongl. Maj:ts proposition samt uti ifrågavarande hänseende framkommit med allt för stora anspråk i jemförelse med andra delar af landet. För min del kan jag icke ingå på en sådan uppfattning, ty Norrland är äfven ett svenskt landskap, och man bör tillgodose jemväl denna landsdel, om det är nyttigt för staten och samhället. Om också från de södra delarne i riket skulle lemnas Norrland något mer bidrag än som från denna landsdel kommit dem till del, så tror jag likväl, att det är högst orätt att bedöma frågan på det sättet, som de flesta talare gjort, hvilka yrkat afslag å Utskottets förslag. Det kan ju hända, att man i ett eller annat fall förr lemnat liknande bidrag af statsmedel till andra delar af landet, som icke för tillfället varit särdeles fördelaktiga för staten, men man har då ej hört något klander från Norrland. Jag tror, att man i förevarande fall bör taga hänsyn till i främsta rummet, huruvida den ifrågasatta jernvägsförbindelsen är nyttig för landet i allmänhet, och i andra rummet om jernvägen är af behofvet påkallad för Norrland. För min del kan jag icke finna annat, än att man i begge dessa hänseenden måste lemna ett jakande svar. Det är otvivelaktigt, att en sådan landsdel, som saknar förbindelse med de öfriga delarne af riket under en stor del af året, är i behof af kommunikationsmedel för att genom att komma i närmare beröring med det öfriga landet reda sig och täfla med dessa landsdelar, och sådana kommunikationer kunna icke åstadkommas på annat sätt än genom att bygga jernvägar. En jernvägsförbindelse, som är så ofantligt nyttig för en landsdel som den ifrågavarande, måste också, enligt min åsigt, vara till gagn för den öfriga delen af landet, som derigenom sättes i en närmare förbindelse med Norrland, hvilket nu är allt för främmande för oss i allmänhet.

Nu har man emellertid målat föreliggande förslag i de mest mörka färger, som man kunnat påfinna. Men jag ber få hänvisa Kammarens ledamöter till Riksdagens protokoll vid föregående tillfällen, då beslut fattats om anläggning af stambanor. Herrarne skola deraf kunna se, att samma dystra farhågor uttalats då som nu. Landets välfärd har stått på spel för hvarje jernvägsbit, som staten beslutat bygga. Allmän ruin har alltid dervid förebådats. Men erfarenheten har dess bättre sedermera visat, att dessa farhågor i sjelfva verket varit ogrundade. Det är också min fullkomliga öfvertygelse att, när den nu ifrågava-

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)*

rande banan blifvit byggd och man fått någon tids erfarenhet, det också i detta fall skall visa sig, att banan bär sig bättre än man nu bebådar.

Den siste ärade talaren har gjort upp en beräkning i afseende å ångbåts- och jernvägstrafiken i Norrland och har dermed velat visa, att det skulle vara aldeles omöjligt för en norrlandsbana att bära sig. Jag tror, att man icke behöfver gå långt för att visa, att dylika beräkningar icke kunna vara af någon större praktisk betydelse. Om vi gå till den kustbana från Skåne till Göteborg, som bygges af ett enskildt bolag, så föreställer jag mig, att detta bolag tagit hänsyn till den redan befintliga kommunikationen till sjös och med afseende härå gjort upp sina beräkningar. Emellertid har bolaget beslutat bygga banan, och jag tror att, när bolaget så gjort, det haft god förhoppning om att banan skall komma att bära sig. Jag tror att, om man gör upp sådana beräkningar, som den ärade talaren gjort, man bör grunda dem på erfarenhetsrön. Om vi gå till väga på det sättet, så skola vi finna, att det gifves andra jernvägar i vårt land, som längre eller kortare tid varit trafikerade och hvilka hafva att täfla med kommunikationer till sjös, men att dessa jernvägar ändå bära sig. Det är dessutom att märka att, då förbindelsen mellan Skåne och Göteborg å sjön är öppen nära hela året om, så har den norrländska banan att uthärda täflan med sjökommunikationen under endast en del af året.

Jag tror således att man icke har så starka skäl för det antagande, att icke jernvägen skall kunna bära sig, som en talare framhöll, och jag är, såsom jag redan förklarar, af den åsigten, att när man kommit något längre fram i tiden, skall man också finna att denna jernväg liksom de flesta andra i vårt land bär sig bättre än man nu föreställer sig.

I afseende å den summa, som Stats-Utskottet föreslagit skola årligen användas för jernvägsbyggandet, hade jag önskat att man skulle kunnat fixera denna till sitt belopp. Stats-Utskottet har i sitt betänkande uttalat såsom ett önskningsmål, att icke mer än 2 millioner kronor skulle årligen för detta ändamål användas. För min del har jag ansett detsamma bort begränsas till $1\frac{1}{2}$ millioner kronor. Jag vet visserligen att man icke kan uppställa detta såsom vilkor, emedan den ena Riksdagen naturligtvis kan upphäfva hvad den andra beslutat, i annat fall skulle jag yrkat antagandet af ett sådant vilkor, men då sådant är ändamålslost, vill jag för min del lägga regeringen liksom norrländingarne på hjertat att åtminstone icke forceras jernvägsbyggandet genom Norrland fortare än som Stats-Utskottet tänkt sig, och detta därför, att jernvägen derigenom måste kunna bära sig bättre. Ty det är gifvet, att om man forcerar jernvägsbyggandet genom dessa glest befolkade trakter, så skola de, som spått att jernvägsbyggnaderna genom Norrland icke skola komma att bära sig, blifva sannspådda, och detta därför att jernvägen icke bör byggas fortare än befolkningen hinner växa till, på det att armar der må finnas, tillräckliga för att dels odla den omkring jernvägen befintliga jorden och dels på annat sätt, genom industriella anläggningar m. m., bereda jernvägen trafik,

hvilket icke torde blifva möjligt, om man skall bygga för 4 millioner kronor om året. Det är därför jag önskar att åtminstone icke högre utan snarare lägre belopp än det Stats-Utskottet tänkt sig — nemligen 2,000,000 kronor årligen — må användas för jernvägsbyggnader i Norrland. Jag tror också att norrländingarne kunna vara nöjda med detta belopp, emedan det är alldeles uppenbart, att om jernvägen kommer att bära sig, det också skall vara en ökad förhoppning för Norrland att få bygga vidare. Visar det sig deremot att, såsom nu förespeglats, jernvägen icke kommer att bära sig, så är det alldeles uppenbart, att motståndet för fortsättningen af banan blir mycket starkare, och att det således fortare blir slut med jernvägsbyggandet i Norrland, än om det visar sig att det verkligen *kan* i en framtid bära sig.

Nu har man sagt att vi skola dröja med byggandet, det är god tid och norrländingarne skola icke förlora på att vänta; den tid kommer snart, då man kan uppställa sådana vilkor, att man kan gå in på ett sådant förslag o. s. v. Och det var en talare, Herr A. Rundbäck, som just framställde ett sådant skäl, att han icke kunde för närvarande vara med om att bygga utan i samband med andra vilkor. Jag vet icke hvilka vilkor denne talare åsyftade, det må jag erkänna, jag har visserligen hört talas om några, som ej hafva sammanhang med denna fråga, men jag hoppas att aldrig några andra vilkor skola komma i fråga för byggandet af jernvägar i Norrland än dem man ser i det för Riksdagen framlagda förslaget, eller Stats-Utskottets betänkande. Jag tror att dessa äro de bästa, och de som nu äro kända för Stats-Utskottet äro också klart och tydligt framställda i betänkandet. Dessutom torde det vara allt skäl att börja byggandet snart, medan alla materialier äro billiga, som skola till jernvägen användas.

Man har sport klagomål från norrländingarnes sida öfver mot dem visad obillighet deri, att man fordrat att landsting, kommuner eller enskilde skola släppa till jord för jernvägens behof. En af Stats-Utskottets ledamöter har redan svarat norrländingarne härpå, och det svaret synes mig mycket riktigt, emedan jag icke kan tänka mig att detta blir så särdeles dyrt för norrländingarne, ty det är uppenbart att största delen af den jord, som komme att användas, är afrösningsjord, ehuru en del odlingsbar, men för närvarande dock af ringa värde. Det är endast jernförelsevis små bitar af den odlade jorden, som komma till användning för jernvägen. Men det är klart, att skall staten expropriera denna jord, så blir det mycket dyrare, än om kommunerna skola släppa till eller bekosta den.

En talare på kalmarbänken, Herr Redelius, hade också ett yrkande, som gifvit mig anledning till närmare skärskådande. Han yrkade nemligen, att derest detta förslag skulle bifallas, borde det vilkor bifogas, att derigenom icke statens skuldsättning skulle ökas, och att icke heller byggandet skulle fortgå annorledes än i den mån statsinkomsterna sådant medgäfve. Jag kan icke förstå att det är möjligt att taga in ett sådant vilkor i beslutet, så vida man nemligen vill bygga några jernvägar. I afseende å det förstnämnda af dessa föreslagna vilkor är nemligen uppenbart, att det kan medföra oberäkneliga

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)*

Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)

kostnader för staten, om man beslutar sig för att bygga jernvägar och tvingas att taga upp lån inom landet. Den ärade talaren måste medgifva, att det kan blifva så mycket dyrare, att det omöjliggör att bygga alls. Och skall man vänta och icke bygga förr än efter hand som statens inkomster dertill lemna tillgång, så kunna sådana händelser inträffa, att man måste stanna af med allt jernvägsbyggande, såvida Riksdagen ej beslutar pålägga folket nya skatter, hvilket man nog från vissa håll vill sätta i förening med byggandet af jernvägarne genom Norrländ, men som jag likväl tror icke skall lyckas. Jag har för min del intet emot att vi bygga jernvägar med inhemska penningar, och att man således slutar upp med att härför låna utifrån; men jag vill öfverlemna denna fråga i regeringens händer. Jag är också viss derpå, att om det är möjligt för regeringen att låna upp penningar inom landet på lika billiga vilkor som i utlandet — ja låt vara till och med något dyrare — så går regeringen nog den vägen, ty det är ju hos oss alla ett önskningsmål, att den utländska skuldsättningen så mycket som möjligt begränsas.

Slutligen skall jag be att få erinra en talare om en sak med anledning af hans mot Stats-Utskottet framkastade beskyllning för inkomseqvens. Han uppgaf sålunda, att en del af Stats-Utskottets ledamöter, som nu röstat för den ifrågavarande jernvägen, haft *en* motivering *ett* föregående år, och en annan i det föreliggande betänkandet. Ehuru en annan statsutskottsledamot redan svarat härpå och med goda skäl försvarat Utskottet, tror jag att dertill må kunna fogas det tillägg, nemligen att den kan försvara sig bättre, som, efter att för några år sedan hafva varit af en åsigt, genom erfarenhetens rön kommit till en annan, än den, som har en åsigt den ena dagen och en annan den andra.

Jag yrkar bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Svensson i Lösen: Jag hade icke ämnat begära ordet, men ett par yttranden hafva fälts, emot hvilka jag funnit mig föranlåten göra några anmärkningar. Då jag nu emellertid begärt ordet, skall jag fatta mig så kort som möjligt. Men jag börjar med den förklaringen att jag kommer att yrka *afslag*, och detta på hufvudsakligen samma skäl, som de af Herrar Per Persson och Abraham Rundbäck framställda.

Den senare talaren erinrade om flera af de svaga skäl, som framdragits till försvar för denna jernvägsbyggnad, och jag skall icke upprepa dessa.

Det är icke underligt att norrländingarne ifrigt åstunda en jernväg; det ligger i sakens natur. Men de må icke heller å sin sida anse underligt, att vi å vår sida något öfverväga de kolossala utgifter, som äro förenade med byggandet af en bana, hvilken, efter hvad en talare på gefleborgsbänken helt öppet förklarade, icke kan sluta förr än vid riksgränsen.

Jag sade att jag icke skulle mycket erinra om de svaga skäl, som anförts för ifrågavarande jernvägsanläggning, men jag kan dock icke underlåta att uttala min förvåning öfver ett af dem. En af talarne

från Norrland upplyste nemligen Kammarens ledamöter derom, att Östersund låge midt i Sverige, och att Sundsvall och Hudiksvall låge i dess sydligare hälft. Jag tror att hvarenda folkskolepilt har reda på den saken.

En talare yttrade på förmiddagen, att banan är af synnerligt stor vigt för vårt land ur strategisk synpunkt. Ja, det skälet är ej nytt, utan har jag under hela min riksdagstid alltid hört dessa strategiska skäl anföras, så snart det varit fråga om en jernvägsbyggnad. Men samme talare nämnde tillika, att Norrland ofvanom Ångermanelfven icke hade mer än 800 man — åtminstone icke mycket mer — till sitt försvar, hvadan det vore nödvändigt att bygga jernvägar dit, så att trupper lätt kunde kastas dit upp; och en talare, Herr Waldenström, tog Tyskland till exempel på den kraft, hvarmed man, när man har att förfoga öfver ett utveckladt jernvägsnät, kan kasta trupper åt hvilket håll af landet man vill. Hvilken människa som helst bör väl dock kunna inse, att förhållandet med det stora och mäktiga Tyskland, inklämdt mellan stormagterna, icke kan hafva någon tillämpning på Norrland eller något att göra med den sak, som nu är i fråga.

Herr Waldenström nämnde också, att Blekinge vore så litet, att det funnes socknar i Norrland, som vore större än hela Blekinge, ja detta landskap vore så litet, att en norrländing beqvämt kunde stoppa det i rockfickan. Ja, jag gifver honom rätt deri, att Blekinge är mycket litet; men jag tror, att när man i riksförsamlingen debatterar en sak sådan som denna, så skall man gifva bättre skäl än så. Jag tror också, att de som Herr Danielson gaf på förmiddagen voro styfvere. Han erinrade om att Blekinge, Halland och Kalmar län hade en större folkmängd än det öfre Norrland, som här är fråga om. Men jag vill nu upplysa Herr Waldenström om, att det lilla Blekinge håller 1,500 man för försvaret; och deraf kan man draga slutsats om hvad det är för skillnad mellan lilla Blekinge och det stora öfre Norrland, som trots sina stora socknar icke har mer än 800 à 1,000 man att ställa till landets försvar.

Jag skall icke uppehålla tiden längre, utan vidhåller hvad jag börjat med, nemligen att yrka afslag å detta betänkande.

Herr Näslund: Såsom representant för en ort, som till någon del beröres af den ifrågasatta jernvägen, har jag ansett mig böra begära ordet för att yttra några ord, men härvid skall jag icke uppehålla mig med några statistiska uppgifter, ty de finnas att inhemta såväl af komitébetänkandet som af den Kongl. propositionen, utan afser jag med mitt uppträdande endast en önskan att få uttala min protest emot billigheten och rättvisan i de vilkor, som blifvit i Stats-Utskottets utlåtande framställda, att nemligen för jernvägens fortsättning norr om Ångermanelfven både in- och utegor skola kostnadsfritt för staten tillsläppas vare sig af kommuner, landsting eller enskilde.

Ehuru jag icke kan inse rättvisan i dessa vilkor, är det likväl icke min afsigt att på något sätt klandra Utskottet för dess åtgörande, utan anser jag det tvärt om vara min pligt att hembära dess ledamö-

*Ängående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)*

Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)

ter min tacksamhet för den välvilja, hvarmed de, åtminstone i någon mån, sökt tillmötesgå Norrlands intressen.

Under nuvarande omständigheter, då mången protektionist ansett det förmånligast att hafva kunnat sammankoppla tull- och jernvägsfrågorna, inser äfven jag att Utskottet för sitt åtgörande haft skäl; ty, om Utskottets förslag hade varit något liberalare, så torde ringa utsigt för dess framgång hafva förefunnits. Men om, det oaktadt, jag såsom representant från ett län, som i första hand beröres af detta förslag, finner mig föranlåten protestera mot det obilliga och orättvisa deruti, att länet och orten, hvarigenom banan är afsedd att framgå, skola kostnadsfritt tillsläppa mark till en utsträckning och till expropriationsbelopp, som man icke på förband ens kan beräkna, så kan väl detta icke förvåna någon inom denna Kammare. Förhållandet är nemligen det, att den föreslagna jernvägen kommer att beröra endast det nordvestra hörnet af Vesternorrlands län, och att detta län i sin helhet icke i egentlig mening kan sägas ega något särskildt intresse för jernvägens fortsättning längre norrut, då endast omkring $\frac{1}{5}$ af länet kan anses vara deraf intresserad. Att under sådana förhållanden ringa utsigt förefinnes, att länets landsting skall bevilja de för expropriationen af den erforderliga marken behöfliga medel, inses nogsam af en hvar. Återstår således det fåtal kommuner, som af banan skulle komma att omedelbart beröras. Men äfven dessa, åtminstone en del af dem, komma efter min övertygelse att, utan bidrag af landstingsmedel, känna sig urståndsatta att fullgöra alla med anskaffning af den erforderliga marken förenade kostnader och på samma gång blifva i mistning af jernvägens många och för landets framtida utveckling i såväl ena som andra hänseendet oberäkneliga fördelar.

Jernvägens fortsättning från Sollefteå norrut, om förslaget derom nu vinner Riksdagens bifall på af Stats-Utskottet uppställda villkor, blir dock till sist beroende på Vesternorrlands läns landstings intresse och offervillighet för de orter, jernvägen kommer att genomlöpa. Herrarne finna således, att jag icke hyser stora förhoppningar om att de tre nordligaste länen denna gång skola erhålla någon jernväg, och jag skulle nästan hellre önska att frågan fölle här vid riksdagen än genom landstingets anslagsvägran, ty i förra fallet tror jag jernvägsfrågan fölle framåt, men i det senare deremot tvärtom.

För att likväl icke gå landstingets blifvande beslut i förväg, skall jag anhålla att få yrka bifall till Stats-Utskottets föreliggande betänkande.

Herr Jönsson i Gammalstorp: Då denna frågas utgång omfattas med stort intresse i den ort, jag tillhör, har jag ansett mig icke böra underlåta att gifva till känna min ståndpunkt i afseende på densamma. Jag skall emellertid, i anseende till den långvariga diskussionen, icke onödigtvis upptaga Kammarens tid, utan vill, refererande mig till de skäl, som under diskussionen blifvit anförda, inskränka mig till att yrka afslag å såväl Kongl. Maj:ts proposition som å Stats-Utskottets utlåtande.

Herr Andreasson: Inom Stats-Utskottet har jag biträdt det beslut, hvartill Utskottet kommit, emedan jag ansett Norrland hafva berättigade anspråk på att komma i åtnjutande af stambana, då Norrland bidragit till öfriga stambanor inom landet. Norrlands läge gör äfven, att detsamma under vintertiden icke har några kommunikationer, och därför är det origtigt att låta denna landsträcka längre vara i afsaknad deraf. Jag tror icke att de skäl, som talaren på kalmarbänken anförde i afseende på trafiken, hålla sträck. Visserligen hyser jag icke någon förhoppning om att denna stambana att börja med skall lemna ränta på det å densamma nedlagda kapitalet; men denna omständighet bör icke afskräcka oss. Mot den ärade talare, som ytttrade, att han i förevarande sak såge på landets väl, vill jag göra den erinran, att äfven jag gör detta och att jag icke fäster mig vid något serskildt ortintresse, men deremot alltid söker verka för att den ena landsorten må komma i åtnjutande af samma förmåner, som kommit andra landsorter till del, och jag gör detta här så mycket hellre, som ifrågavarande landsdel endast sommartiden har kommunikationer med det öfriga landet. En blifvande jernväg kan väl icke upptaga täflan med dessa kommunikationer sjöledes, men detta hindrar icke att densamma i framtiden kan komma att bära sig någorlunda väl.

Man har sökt framhålla vigten af att beslut redan nu fattades om stambanans framdragande ända till Luleå. För min del anser jag, att man icke bör fatta ett beslut, som icke kan gå i verkställighet på mindre än 10 eller 12 års tid, utan att man bör besluta sig för en mindre sträcka i sender och framdeles efter sig företeende omständigheter besluta den ytterligare utsträckning af banan, hvartill skäl kunna förefinnas.

Hvad beträffar Utskottets förslag, att kommuner, landsting eller enskilde skulle kostnadsfritt afstå för jernvägsanläggningen erforderlig mark eller ock lemna staten ersättning för den kostnad, som förvärfvandet af densamma kunde medföra, så anser jag detta förslag vara ganska välbetänkt, dels därför att, då denna bansträckning sannolikt icke lär komma att bära sig så bra som jernbanorna i det öfriga landet, det icke kan anses för mycket, att de, som skulle få den största nyttan af banan, äfven finge vidkännas någon uppoffring för densamma, och dels emedan jag tror, hvad förut äfven blifvit framhållet, att denna uppoffring icke skulle blifva så stor, i jemförelse mot hvad det skulle kosta staten, om den vore nödsakad att förvärfva sig den för anläggningen erforderliga jorden, och detta därför att erfarenheten visat, huru staten ofta fått betala ett oerhördt högt pris vid expropriation af jord, hvilket icke af kommunerna, på sätt nu föreslagits, torde blifva fallet, helst jernvägen skulle komma att gå genom trakter i landet, der jordens värde icke ännu är så stort.

För öfrigt vill jag endast hänvisa till de skäl, som Utskottet framhållit för sitt förslag, och till dem, som här blifvit af Herr Carl Ivarsson anförda. Jag yrkar således bifall till hvad Utskottet hemställt.

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)*

*Angående
anslag till en
stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)*

Herr Dahn: Jag skall icke yttra mig om befogenheten eller obefogenheten af denna jernväg, ty det har från skilda håll talats tillräckligt derom. Men då de, som uttalat sig emot befogenheten af densamma, anse att banans anläggande i alla fall endast kan uppskjutas, men icke hindras, så hemställer jag till dessa herrar, om det verkligen kan vara skäl att göra frågan om norrländska stambanans fortsättning till en politisk agitationsfråga, om jag så får säga, som hvarje år återkommer, kanske konvojerad af en pansarbåt och lastad med ett apanage. För min del tror jag det icke, och därför kommer jag att rösta för bifall till Utskottets förslag.

Herr Magnusson: Jag har begärt ordet endast för att tillkännagifva min ställning till denna fråga. Jag får då säga, att jag gent emot hvad den siste talaren anförde och med hänsyn till den svåra ekonomiska kris, hvaraf vårt land nu är hemsökt, icke kan annat än yrka afslag å såväl Kongl. Maj:ts proposition som Utskottets förslag.

Herr Sällström: Det var endast med anledning af den siste talarens yrkande som jag ännu en gång begärde ordet. Då jag nemligen nu hört, huru stämningen är inom Kammaren, och dervid funnit att det af Friherre von Essen med flere reservanter gjorda förslag, till hvilket jag förut yrkat bifall, icke tyckes hafva utsigt till framgång, ber jag att få återtaga detta mitt yrkande och förena sig med dem, som yrkat bifall till Utskottets förslag.

Häruti förenade sig Herr *J. W. Lindh.*

Herr Zimdahl: Vid den nu långt framskridna tiden skall jag hafva den takten att icke i någon nämnvärd mån taga Kammarens tid i anspråk. Men då vi nu stå inför denna för Norrländ och äfven för det öfriga Sverige så viktiga frågas afgörande, kan jag icke underlåta att ställa en varm bön till dem, som antingen äro emot saken eller till äfventyrs stå vacklande, att lemna alla bialsigter och enskilda intressen å sido och se frågan ur rent fosterländsk synpunkt. Sker detta, tror jag icke att man kan annat än bifalla Utskottets förslag. Jag vill icke uppträda såsom spåman eller framkomma med några hotelser, men jag tror, att det icke ligger utom sannolikhetens område, att effekten af ett afslag här kan blifva en helt annan än man tänkt sig.

För min del kommer jag att rösta för bifall till Utskottets förslag, därför att det nu ej förefinnes utsigt att vinna något bättre.

Med Herr Zimdahl instämde Herrar *Wallmark* och *Nygvist.*

Öfverläggningen var slutad. Sedan yrkandet om bifall till Herr Frih. von Essens reservation numera återtagits, återstodo yrkanden om dels bifall till Utskottets hemställan oförändrad, dels bifall till det af Herr Redelius framställda ändringsförslag, och dels slutligen afslag å såväl Utskottets hemställan som Kongl. Maj:ts i ämnet afåtna proposition. Herr vice Talmannen gaf propositioner å hvart och ett af

dessa yrkanden och förklarade sig anse röstöfvervigt förefinnas för yrkandet om bifall till Utskottets hemställan i oförändradt skick. Votering begärdes och försiggick, sedan till kontraposition antagits yrkandet om afslag, i enlighet med följande nu uppsatta och af Kam-maren godkända omröstningsproposition:

Angående anslag till en stambana genom öfre Norrland.
(Forts.)

“Den, som bifaller i oförändradt skick hvad Stats-Utskottet hemställt i 2:dra punkten mom. a) af Utskottets utlåtande N:o 40, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Kam-maren afslagit såväl Utskottets omförmälda hemställan som Kongl. Maj:ts i ämnet aflåtna proposition.“

Omröstningen utvisade 95 ja och 102 nej; varande alltså beslut fattadt i enlighet med nejpropositionens innehåll.

I mom. b hemställde Utskottet, att en inom Andra Kam-maren, af Herr O. Schenström väckt motion, i syfte att vid förekommande frågor om bifall till vidare byggande af statsbanor det vilkor måtte dervid inrymmas, att räler dertill skulle användas uteslutande af svensk tillverkning, icke måtte till någon vidare Riksdagens åtgärd föranleda.

Efter uppläsande af denna hemställan anförde:

Herr Schenström: Efter den utgång hufvudfrågan af denna punkt fått, återstår för mig endast att beklaga, att min motion icke kan vinna framgång.

Vidare yttrades ej. Kam-maren biföll Utskottets hemställan.

Punkten III.

Bifölls.

Efter föredragning af *punkten IV*, deri Utskottet hemställt, att en inom Andra Kam-maren, af Herrar S. M. Olsson och M. Tysk väckt motion om anvisande såsom bidrag utan återbetalningsskyldighet för byggande af jernväg från Mora vid sjön Siljan öfver Malung till Karlstad af 3,250,000 kronor ej måtte vinna Riksdagens bifall, begärdes ordet af

Angående ifrågasatt statsanslag för anläggning af jernväg från Mora till Karlstad.

Herr S. M. Olsson, som yttrade: Ehuru saken torde på förhand vara klar, kan jag dock icke underlåta att med anledning af Utskottets motivering göra några erinringar.

Utskottet har förnekadt, att giltig orsak förefinnes att frångå den vanligen följda grundsatsen, att staten ej bör med direkt anslag utan återbetalningsskyldighet understödja enskilda jernvägsanläggningar.

Angående
ifrågasatt
statsanslag
för anlägg-
ning af jern-
väg från
Mora till
Karlstad.
(Forts.)

De skäl, som under ärendets föregående utredning för sådant anslags beviljande blifvit anförda, äro emellertid i hufvudsak följande:

att uti vårt lands jernvägsnät så väl statsbanor som enskilda jernvägar hafva åstadkommits genom statens understöd i en eller annan form och att därför den bygd, som nu är i fråga, till dessa jernvägar i sin mån bidragit utan att af dem hafva någon nytta;

att det icke förnekats, att förhållandena under den tid som gått, lagt hinder i vägen för en fullt rättvis fördelning mellan landets olika delar af de fördelar, som genom förbättrade kommunikationer vinnas, och att därför den ifrågavarande bygden utan klagan funnit sig i nödvändigheten att på sätt som skett deltaga i bördorna, utan att få del af fördelarne, men att det å andra sidan genom den utredning, som gifvits åt det ifrågavarande jernvägsförslaget, blifvit tydligt ådagalagdt: att den tid nu är kommen då behofven af förbättrade kommunikationer för ifrågavarande bygd äro så tvingande, att de icke längre kunna åsidosättas, och att tidpunkten för statens ingripande för samma behofs fyllande nu tydligen är inne, i det att uppskof icke längre, utan verkligt betydande statsekonomisk förlust och icke utan fara för ortens ekonomiska och sociala förhållanden, kan medgifvas;

att det genom de motionen åtföljande handlingarna blifvit fullständigt bevisadt, att staten såsom enskild skogsegare skulle draga en direkt fördel af den ifrågasatta jernvägen, hvars kapitalvärde är mer än dubbelt så stort som det anslag, hvilket för utförandet blifvit ifrågasatt, och att staten af denna anledning har ett kraftigt skäl, som icke i jemförlig grad förefunnits vid någon af landets förr ifrågasatta enskilda jernvägsbyggnader och knappast vid någon af dess statsbanor, att på ett verksamt sätt ingripa för företagets utförande; samt

att staten genom detta senare skäl gent emot ifrågavarande jernväg får samma intresse som de enskilde, hvilka för dess utförande måste genom aktieteckning bidraga, och specielt större sådant intresse än någon enskild person eller kommun, i det att värdet af de statens skogar, som ligga inom jernvägens trafikområde, är långt större än värdet af dem, som tillhöra någon enskild eller någon kommun, och att staten af denna anledning bör känna sig manad att ikläda sig de förbindelser, som den af enskilde, hvilka äro i samma läge, för enskilda jernvägars åstadkommande fordrar.

Med anledning af dessa omständigheter har man hoppats, att statsmagterna skulle finnas benägna att genom tillmötesgående af den nu gjorda framställningen fylla ett för denna trakts sunda utveckling oundgängligt behof och att godtgöra en brist, hvaraf den till följd af omständigheternas magt länge lidit. Man har hoppats detta så mycket mer, då det nu, såsom tydligt visats, kan ske i samband med bevakande af statens egna ekonomiska intressen, på så sätt att den begärda hjälpen för staten kommer att medföra direkt vinst men icke förlust.

Utskottet har anmärkt, att de af motionärerne anförda fall, då enskilda jernvägsbolag erhållit liknande statsbidrag, skilja sig mycket från det nu föreliggande. Denna anmärkning synes mig i viss mån riktig, men skillnaden ligger deruti att här, förutom de skäl till in-

gripande från statens sida, som vid andra liknande fall förekommit, finnas sådana, som för denna bana äro egendomliga, samt att de anförda skälen äro starkare och mera talande, än som för någon enskild jernvägsbyggnad förut torde hafva varit framlagda.

Utskottet anför, att det utan föregående utredning på enskild motionärs framställning ej torde vara lämpligt anvisa ett betydligt statsanslag. Då emellertid ifrågavarande jernvägsförslag erhållit en omsorgsfullare och fullständigare utredning, än som torde kommit något privat jernvägsföretag i vårt land till del; då denna utredning dessutom är i viss mån af officiel natur, i det att den varit ledd af Konungens Befallningshafvande i Kopparbergs län, kan jag ej förstå denna invändning annorlunda, än att Utskottet anser företaget vara af den omfattning och betydelse, att beslut om detsamma bör föregås af en utredning, som verkstälts eller åtminstone godkänts af regeringen. Denna min uppfattning synes bekräftad af den omständighet, att Utskottet ej på enskild motionärs framställning, utan först på grund af Kongl. proposition, vill anvisa det ifrågavarande anslaget.

Med anledning af den enhällighet, hvarmed Utskottet afstyrkt motionen, synes emellertid ringa utsigt vara för handen, att densamma för närvarande skall kunna vinna Riksdagens bifall, men då Utskottet hänvisar till den utredning, som i motionen blifvit lemnad; då samma utredning tillsammans med hvad som här i största korthet blifvit anfördt visar: att det ifrågavarande företaget är i högsta grad behöfligt; att utförandet knappast kan uppskjutas; att statens understöd i den form, som är begärd, är nödvändigt och i hög grad berättigadt; att beloppets storlek är fullt motiveradt genom statens direkta vinst och enskildes exempel; och då slutligen Utskottets afstyrkande hufvudsakligast tyckes bero på den omständighet, att utredningen icke varit verkställd genom regeringen, och att förslaget icke kommit till Riksdagen från regeringen, vågar jag, för att möjliggöra en ändamålsenlig lösning af denna fråga, på hvars utgång öfre Dalaortens väl eller ve är beroende, uttala den förhoppning, att regeringen och Riksdagen åt densamma skall egna den uppmärksamhet, som dess vikt kräfver. Jag gör för närvarande intet yrkande.

Vidare anförde:

Herr Jansson i Krakerud: Jag skall såsom vanligt söka fatta mig så kort som möjligt, i synnerhet som jag ganska väl kan finna, att detta förslag icke har stora sympatier ens inom denna Kammar. Då jag läste Utskottets motivering, hvori säges, "att Utskottet ej ansett motionärernes framställning innefatta giltig orsak att nu frånga den vanligen följda grundsats, att staten ej bör med anslag utan återbetalningsskyldighet understödja enskildes jernvägsanläggningar", så syntes detta mig vara principiellt riktigt; men då jag vidare såg, att Utskottet hänvisat till motionärernes motivering, sökte jag taga kännedom om de grunder, på hvilka de yrkat bifall till motionen, och då synes mig att Utskottet bort tillstyrka bifall till densamma, ty af Konungens Befallningshafvandes femårsberättelse framgår, att krono-

*Angående
ifrågasatt
statsanslag
för anlägg-
ning af jern-
väg från
Mora till
Karlstad.
(Forts.)*

*Angående
ifrågasatt
statsanslag
för anlägg-
ning af jern-
väg från
Mora till
Karlstad.
(Forts.)*

parkerna i de två län, banan skulle dragas genom, utgöra en areal af 374,160 tunnland skogsmark. Då nu alla de kommuner, som beröras af denna jernväg, antecknat sig för ansenliga belopp i detta jernvägsföretag, synes mig som om staten, hvilken der eger så stora skogsmarker, äfven bort hafva tillgodosett sina egna intressen, lika väl som de enskilde skogsegarne. Åtminstone är jag benägen för att tro att, om Stats-Utskottets ledamöter egt en så stor skogsareal i närheten af den utaf motionärerne föreslagna bana som t. ex. 374,160 tunnland, de sjelfva icke skulle tvekat att anteckna sig såsom delegare i detta bolag för att få en kommunikationsled till Venern. På detta sätt kunde man komma fram med virket och få valuta för de kapital, som förut nedlagts i jernvägsföretaget. Men nu har Stats-Utskottet afstyrkt framställningen, och jag skall därför icke mycket orda om saken. Jag kan dock icke underlåta att uttala den uppfattningen, att det är rent af en olycka för dessa orter att hafva kommit i beröring med statens skogsmark, ty om det, såsom jag nämnde, hade varit enskilda personer, som egt dessa skogar, så tror jag att aktiekapitalet utan tvifvel redan varit fullteckadt, synnerligast när man lägger märke till att det för närvarande icke finnes någon möjlighet att få något nämnvärdt för skogen, som eges vare sig af staten eller den enskilde. Man finner nemligen i motionen, att trävarurörelsen efter hand blifvit koncentrerad hos några få stora bolag på ett sådant sätt, att rörelsen i dessa bolags händer i sjelfva verket antagit karakteren af ett tryckande monopol. Dessa bolag, som för närvarande äro två till antalet, sluta sig tillsammans och bestämma ett visst pris så väl för statens som för enskilda personers skogar. Således har staten att välja mellan att taga hvad bolagen behaga gifva eller också låta skogen stå och ruttna. Det synes mig icke vara riktigt klokt af staten att låta ett par bolag behandla sig på sätt som sker, i synnerhet som staten icke saknar resurser för ett annat system. När jag tänker på huru staten gick tillväga i fjol, då det var fråga om att inköpa en bibana för Hudiksvall, och ser huru ringa sympatierna nu äro för denna bana, så kan man lätt blifva frestad att utbrista: "de, som magten hafva, regera i denna världen". Det har synts mig, som om detta företag bort hafva vunnit sympatier, i synnerhet som det antagligen skulle blifva ganska vinstgifvande. Jag skulle således här vilja tillämpa ett yttrande af en denna Kammares ledamot. Han sade att alla, som vilja vara med om att spara med statens medel, borde yrka bifall till då ifrågavarande jernvägsföretag, då staten sannolikt äfven på detta företag skulle komma att förtjena, synnerligast som en jägmästare beräknat denna fördel till cirka 7,500,000 kronor. Detta skulle blifva den direkta vinsten, och då synes det vara ganska klokt att för det ändamålet bevilja ett anslag på 3,250,000 kronor. Så kommer härtill den indirekta vinsten på afsättning å skog för kolning m. m., som nu icke på vilkor kan tillvaratagas.

Jag har, som sagdt, då motionären sjelf icke gjort något yrkande utan nöjt sig med hvad som skett, icke heller anledning att framställa något sådant, men jag skulle dock vilja uttala den önskan, att herrarne ville taga saken i öfvervägande och tänka litet närmare på densamma.

För min del anser jag den vara ganska viktig, synnerligast därför att jag icke kan finna att staten skulle förlora på att hjälpa dessa kommuner, hvilka sakna kommunikationsmedel, lika väl som de orter, hvarom förut här i afton varit på tal, och hvilka lika mycket äro medlemmar i samhällskroppen som de sistnämnda.

*Angående
ifrågasatt
statsanslag
för anlägg-
ning af jern-
väg från
Mora till
Karlstad.
(Forts.)*

Herr Carl Ifvarsson: Herr Talman! Jag skall icke besvära Kammaren med något längre anförande. Jag skall blott, hänförande mig till hvad Utskottet yttrat i sin motivering, bedja att få säga, att jag anser Utskottet hafva goda skäl för sitt afstyrkande förslag, till hvilket jag således anhåller om bifall.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats slutad samt efter af Herr vice Talmannen i sådant afseende gifven proposition, blef Utskottets hemställan af Kammaren bifallen.

§ 2.

Anmälades och godkändes Bevillnings-Utskottets förslag till Riksdagens skrivelser till Konungen:

N:o 25, angående stämpelafgiften,

N:o 26, angående villkoren för tillverkning af bränvin, och

N:o 27, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition med förslag till förändrad lydelse af § 26 mom. 5 i förordningen angående villkoren för försäljning af bränvin och andra brända eller destillerade spirituösa drycker den 29 Maj 1885.

§ 3

Justerades protokollsutdrag.

§ 4.

Ledighet från riksdagsgörömalen beviljades Herr *H. A. Sjöcrona* under fjorton dagar från och med den 14 dennes.

En af Herr *A. P. Lind* framställd anhållan om ledighet under fjorton dagar från och med den 30 i denna månad begärdes på bordet och bordlades.

Härefter åtskildes Kammarens ledamöter kl. $\frac{1}{2}$ 11 e. m.

In fidem

A. E. J. Johansson.