

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1886. Första Kammaren. N:o 25.

Onsdagen den 7 April.

Kammaren sammanträdde kl. 7 e. m.

Upplästes ett inlemnadt läkarebetyg af följande lydelse:

Att ledamoten af Riksdagens Första Kammare Brukspatron *L. Wærn* på grund af sjukdom tills vidare är förhindrad att deltaga uti Riksdagens förhandlingar, intygas.

Stockholm den 5 April 1886.

Jonas Wærn,
Med. D:r.

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

N:o 25, angående stämpelafgiften;

N:o 26, angående villkoren för tillverkning af brännvin; 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 brännvin och andra brända eller destillerade spirituösa drycker den 29 Maj 1885.

Justerades fyra protokollsutdrag för denna dag.

Fortsattes föredragningen 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.

Punkten II.

Mom. a).

Herr Almén: Ingalunda inbillar jag mig att kunna anföra några nya skäl af synnerligt värde, och ännu mindre vågar jag smickra mig

*Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrländ.*

(Forts.)

*Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrrland.
(Forts.)*

med hoppet, att jag genom dessa skäl skulle kunna öfverföra någon till den äsigt, jag lyser angående rättvisan och billigheten af stambanans framdragande genom Norrrland i dess helhet. Norrlands representanter hafva under många år med synnerlig beredvillighet och med för dem rätt känbara uppförfingar i sin mån bidragit till de stambanor, som nu finnas i landet, och äfven lemnat bidrag till många enskilda jernvägar. Och de hafva gjort detta i den förhoppning, att turen en gång skulle komma äfven till dem att få nytta af detta samfärdsmedel, hvarförutan ingen landsdel i längden kan gå framåt eller följa med framåtskridandet i öfriga delar af landet.

Under sådana omständigheter synes mig rättvisa och billighet kräfva, att omsider turen må komma äfven till norrländingarne. Och ingen torde väl kunna bestrida rättmätigheten af detta anspråk. Frågas då, hvarför det nu skall vara så svårt att åt dem bereda en förman, hvaraf rikets öfriga delar redan så länge varit i åtnjutande. Jo, säger man, Norrrland är så fattigt och glest befolkadt, att jernvägar icke bära sig derstädes. Och så tänker man så här: vi gifva på båten både rättvisa och billighet och taga blott den ekonomiska sidan af saken i betraktande.

Men jag frågar, om det är rätt och billigt att så behandla denna stora del af vårt land, som dessutom gått framåt och utvecklats sig med större steg än andra delar af riket. Och ändå äro just de dåliga kommunikationerna det väsentligaste hindret, för att Norrrland skall kunna gå framåt på det sätt, som det förtjenar och hvaraf det är mäktigt.

Ingallunda vill jag förneka den stora betydelsen af frågans ekonomiska sida. Men då borde också de, som äro så rädda för att en jernväg genom öfre Norrrland ej skall bära sig, för konsekvensens skull ej voterat anslag till många andra banor. Då har man ej varit så rädd för utgifterna. Jag vill ej erinra om de många tillfällen, då man ej fäst någon vikt vid jernvägens rentabilitet, utan blott nämna ett par exempel derpå. Så vidt jag vet, frågade man ej efter huru banan från Bräcke till Storlien skulle bära sig, icke heller i afseende å bansträckan Laxå—Charlottenberg eller åtminstone linien Karlstad—Charlottenberg. Men i samma mån man visat sig vilja, oberoende af banans rentabilitet och af kärlek till broderlandet, göra något för detta, så torde med fog den frågan kunna framställas: bör man älska sin broder mera än sina egna barn? Norrlands behof förtjena väl ändå lika mycket afseende hos Riksdagen som Norges.

Mig synes det vara det allra naturligaste anspråk från norrländingarnes sida att få en jernväg genom hela landskapet, då de år ut och år in röstat för banor inom alla landsändar och sedan få vara med om att betala derför åsamkade skulder. Nu fordrar man att dessa aflägsna norrländska provinser skola fortfarande släppa till de penningar, som på dem belöpa, för att förränta och amortera dessa skulder. Det är då i sanning väl mycket begärddt, att Norrrland skall delvis betala jernvägars anläggning inom andra provinser men sjelft vara i saknad af de samfärdsmedel, som äro villkoret för utveckling och framåtgående öfverallt, och i synnerhet inom dessa provinser, med sina rika resurser, men der afstånden äro så betydliga, att man ej kan tillgodo-

göra sig landets rikedomar, och der man dessutom under minst halva året är utestängd från kommunikationer med det öfriga Sverige.

Ingen lärer väl kunna förneka att billigheten kräfter, att äfven Norrland slutligen får en stambana framdragen genom alla dess provinser. Dock synas mig äfven andra skäl kraftigt tala för denna jernväg.

Ikke tilltror jag mig att döma om vårt försvarsväsen i allmänhet, men här synes mig frågan om jernvägens betydelse för Norrlands försvar så lättfattlig, att äfven jag tilltror mig ett omdöme derutinnan. Har en gång en mäktig granne från öster fått fast fot i Norrbotten, så — och vi veta ju, att aptiten kommer medan man äter — förefaller det mig, som om han, såsom vi nu hafva det ställdt, lätt nog skulle kunna gå igenom hela Skandinavien från Haparanda ända ner till Sveriges sydligaste udde, förutsatt att icke under tiden en annan mäktig granne tagit om händer den sydliga delen af vårt land.

Man kan ju kalla detta för fantasier, långt aflägsna från verkligheten; men för mig är det ej så. Ja, jag tvekar ej att rösta för flera millioner till denna bana; ty jag finner detta vara ett vida bättre användande af penningar till vårt försvarsväsen än att lägga ner dem i kanoner och krigsfartyg. Ja, kommer ej stambanan att gå ända upp till Luleå, så blir det en lätt sak för en fiende att taga hela det öfre Norrland. Således ett ytterligare skäl för min åsigt om behovet af banans utsträckning ända till Luleå.

På dessa grunder, rättvisa och billighet mot Norrland, som skattat och fortfarande får skatta för alla Sveriges stam- och många dess bibanor, och då man förr ej frågade efter rentabiliteten, när det gälde banorna till Norge, och emedan jag dessutom anser penningarne här bättre använda, än om de kastas ut på försvarsväsendet, röstar jag af fullaste öfvertygelse och med godt samvete för stambanans fortsättande genom *hela* Norrland.

Frågas sedan, på hvilka villkor och för huru lång väg man nu skall rösta. I afseende på väglängden synes mig, att staten bör bygga banan så lång, att den når till målet.

Så vidt jag läst handlingarna, har man föreslagit att bygga banan ända fram till Luleå, bestämt vissa punkter, der den borde gå fram, men för öfrigt förbehållit Kongl. Majt och Riksdagen att besluta den särskilda riktningen mellan dessa. Med sådana försigtighetsmått vet jag ej, hvarför man ej nu skulle kunna rösta för banans framdragande till Luleå. Man säger: vi kunna börja med Vännäs och sedan fortsätta. Härpå svarar jag, att om man nu röstar för jernvägen endast till Vännäs, så går man nog sedan längre. Men från statens synpunkt sedt, bör man redan nu besluta banan ända till Luleå. Då äro split och obehag med detsamma försvunna, och dessutom blifver rentabiliteten större, om man från början bestämmer sig för att gå ända fram, ty den egentliga inkomsten af en jernväg kommer ju, efter hvad erfarenheten ådagalagt, alltid först sedan banan under längre tid varit begagnad. Vill man således att banan skall från början någorlunda bära sig, bör man ock från början bestämma den slutpunkt, man tänkt sig.

I fråga om villkoren i öfrigt, så hafva vi äfven der olika förslag.

*Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)*

Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)

Men den enklaste rättvisa gent emot Norrland bjuder att icke här uppställa hårdare villkor än för öfriga statsbanor. Men hvarför har man då uppställt så stränga fordringar? Jo, svarar man, det är för den glesa befolkningens skull. Det är återigen detsamma som att säga: rättvisa och billighet bry vi oss ej om, då det gäller stambanor i Norrland. Och man har fordrat att för den ifrågasatta stambanans fortsättande skulle åt staten kostnadsfritt afstås *all erforderlig mark*. Men jag finner det i hög grad orättvist att gå längre, än en reservant, Herr Widén, föreslagit, som derifrån velat undantaga inrösningsjorden. Och nog vore det väl också bra hårdt, att den som blott eger en liten torfva — och i Norrland egas ju inrösningsjorden gemenligen af mindre jordbrukare — skall utan någon som helst ersättning nödgas afstå densamma åt jernvägen. Det kan gå an för de större jordbrukarne att skänka bort sin inrösningsjord, men ej för de smärre. Jag anser därför, i likhet med nämnde reservant, att staten bör betala för sådan jord. Denna fråga, som för mig gestaltar sig så enkel och naturlig, måste förefalla många helt annorlunda. När norrländingarne nu i så många år fått med tålmod vänta på sin jernväg, så ger man den först så ringa anslag, att man ytterligare i många år får vänta på att få den färdig, och uppställer sedan så hårda villkor, att norrländingarne sjelfva knappast veta, om de kunna gå in på att lemna de fordrade garantierna, helst de ej veta huru långt denna bana skall komma att gå.

Frågas åter å andra sidan: böra de, som intressera sig för denna bana, spänna bagen så hårdt, att de få allt eller intet? Bättre då att säga, som bonden sade vid tinget: »nådig lagman, full rättvisa begär jag ej, får jag bara någon, så är jag belåten», och antaga reservantens, Herr Widéns förslag, eller Friherre von Essens, hvilket eljest är det bästa.

Jag har yttrat mig i den fulla öfvertygelsen att billighet och rättvisa påkalla, att Norrland åtminstone kan få hoppas att en gång få sin jernväg framdragen till Luleå. Och huru skulle det se ut om vi, efter att förut hafva beviljat anslag för jernvägar till Norge, nu röstade emot en sådan inom vårt eget land, och dertill i trakter, som visat större framsteg än öfriga delar af riket, men fortfarande lida brist på kommunikationsmedel?

Jag hyser därför den lifliga förhoppning, att Norrland får denna stambana i enlighet med Friherre von Essens förslag, men på de villkor, i afseende på det kostnadsfria afståendet af jord för jernvägsanläggningen, som af Herr Widén föreslagits.

Herr vice Talmannen: Då fråga om den norrländska jernvägens utsträckning norr om Ångermanelfven nu föreligger, ber jag att i Kammarrens minne få återkalla, huruledes den tid ej är så aflägsen, då man trodde att stambanan skulle stanna vid Gefle—Dala-jernväg, och huru, sedan den öfverskridit denna gräns, man antog att tvärbanan genom Jemtland skulle blifva gräns för stambanan. Men båda dessa synpunkter äro för länge sedan öfvervunna i samma mån följande Riksdagar beviljat regeringens framställningar om jernvägarnes framdragande längre i norr.

Jag tror, att förhållandet skall blifva enahanda vid denna riks-

dag, då frågan gäller att framdraga banan norr om Ångermanelfven. Jag är öfvertygad att Riksdagen skall honorera de förbindelser, den har gent emot Norrland, och jemväl bereda denna stora och omfattande del af vårt land den utomordentliga förmån, som ligger i en järnväg, den der bygges af statsmedel, hvilket är så mycket angelägnare der, som man icke kan fordra att i så vidsträckta trakter de enskilda krafterna dertill skulle vara tillräckliga, eller ens kunna i någon vidsträcktare mån dertill medverka, åtminstone icke förr, än staten själf byggt den linie, till hvilken sedan andra linier må kunna anknyta sig. På valet åter emellan Kongl. Maj:ts proposition och Stats-Utskottets tillstyrkan, tror jag icke att det ligger någon synnerlig vikt. Jag är fullt öfvertygad om, att hvad helst man beslutar, äfven om man nu stannar vid Vännäs, skall man, så snart man närmar sig denna punkt, inse, att nödvändigheten att derefter fortgå ända till Luleå blir lika stor, som då man närmade sig Storvik, att derifrån gå vidare. Att stanna vid Vännäs är praktiskt omöjligt. Emellertid kan jag icke instämma i Stats-Utskottets yttrande, att nödig »varsamhet kräfver att Riksdagen ej beslutar utförande af en så stor järnvägsanläggning, som Kongl. Maj:t föreslagit, från Sollefteå ända till Luleå, utan inskränker sig till det afgörande, som nu kan vara behöfligt och lämpligt, och derigenom åt kommande Riksdagar bevarar möjligheten att, efter då sig företeende omständigheter, besluta, huru vida ifrågavarande järnvägsarbeten böra ytterligare fortsättas eller icke». I afseende på Stats-Utskottets yttrande i öfrigt skall jag endast fästa mig vid två omständigheter.

Utskottet har ansett att de medel, som för anläggningen erfordrades, borde till en del anvisas att utgå å riksstaten. Jag sympatiserar på det högsta dermed. Om de rika tillgångarne fortfara att flöda in till statskassan, anser jag det vara fullkomligt riktigt att i ej ringa skala under goda tider använda en del af öfverskottet till direkta anslag för denna järnväg. Deremot vill jag icke anses hafva godkänt att, på sätt Utskottet yttrat, inskränka för framtiden de årsbelopp, som skulle användas, till omkring två millioner kronor. Erfarenheten visar, att man gör klokast uti att öfverlemnna åt framtiden att bestämma, hvad som då kan vara det lämpligaste.

Jag skall ej framställa något yrkande mellan Stats-Utskottets och Kongl. Maj:ts förslag, men anhåller på det högsta att få afstyrka Kammaren att afslå järnvägens framdragande norr om Ångermanelfven.

Friherre Klinckowström: Här är så mycket taladt om denna järnväg både vid denna och föregående riksdagar, att jag tror Kammaren kan vara tillräckligt belåten dermed. Jag tror också, att det tjänar till ganska litet att vidlyftigt tala derom, därför att Kammarens ledamöter nog lära hafva stadgat sin åsigt och redan fattat sitt beslut.

När banan från Bräcke till Sollefteå vid 1881 års riksdag afgjordes, var jag äfven här närvarande och tog mig då friheten att framställa de skäl på grund hvaraf jag ansåg, att en jernbana icke borde byggas i Norrland längre norrut, än Riksdagen redan hade beslutat. Min röst lyckades icke då att göra sig gällande, utan jernbanebyggandet fortsattes, och nu har, sasom Kongl. Maj:ts proposition visar, Riksdagen för järnvägsanläggningar i Norrland, inberäknadt bibanor och den öfver

*Anslog till
en stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)*

*Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)*

Östersund gående banan till norska gränsen, haft en kostnad af 68,295,000 kronor. Den tid, när jernbanor först anlades i Norrland, uttalades med allt skäl den åsigt, att bibanor från sjelfva stambanan ut till kusten skulle bekostas genom enskilda personer eller genom kommuners medverkan med sina tillgångar. Så byggdes, som herrarne påminna sig, banan mellan Sundsvall och Torpshammar, banan Hudiksvall—Näsviken—Ljusdal och banan Söderhamn—Bergvik—Kilafors. Men icke lång tid derefter och senast i fjor hafva vi inlöst dessa enskilda banor och jemte inlösen deraf bekostat dels deras ombyggnad, dels deras förening med stambanan genom Norrland. Alla dessa bibanor för den redan färdiga stambanan i Norrland hafva derigenom kostat staten 17,421,184 kronor. När nu denna nya bana föreslås, som är afsedd att gå ända upp till Öfver-Luleå, och sålunda förbinda svenska stambanenätet med den bana, som man hoppas skall komma till stånd mellan Ofoten och Gellivare till Luleå, såsom äfven förespeglas i den Kongl. propositionen, böra vi se till, hvilka kostnader deraf skola uppkomma. Jag tror det är alldeles riktigt, att derigenom åtskilliga bibanor skola komma att byggas, för hvilka sannolika kostnaden skulle komma att utgöra: för en bana Gottne—Örnsköldsvik, 26 kilometer, 1,150,000 kronor; för en bana Vännäs—Umeå—Holmsund, 43 kilometer, 2,200,000 kronor och slutligen för bibanor ifrån stambanan till Skellefteå, Piteå och Nordmaling, omkring 70 kilometer, 6,797,000 kronor. Alla dessa fem bibanor skulle således i sin helhet komma att kosta 10,147,000 kronor. Om man nu efterser, hvad hela denna affär kommer att stå staten till — ty vi måste väl, om vi vid denna riksdag endast besluta så stor del af stambanan, som Stats-Utskottet föreslagit, eller ungefär en tredjedel af densamma, dock derigenom anses hafva gifvit på hand hela banans anläggning; och kommer denna bandel en gång att blifva färdig, är det icke mycket troligt, att något starkt motstånd kommer att ega rum för fortsättningen af öfriga två tredjedelar — skall man finna, att det är ganska betydliga summor, som här äro i fråga. Går jag i det afseendet till de olika kostnadsförslag, som blifvit uppgjorda för fortsättande af stambanan från Sollefteå till Luleå, finner jag, att de beräknade kostnaderna varierat ganska mycket. Enligt Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens komités kalkyl skulle kostnaden utgöra 36,574,681 kronor, men enligt jernvägskomiténs kalkyl skulle kostnaden uppgå till allenast 27,437,750 kronor, under det att Herr Civilministern i sitt betänkande till statsrådsprotokollet förmenar, att denna stambana icke skulle kunna byggas för mindre än 30 millioner kronor. Jag tror för min del, att Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens komités kalkyl är den rigtige och visst icke för hög och anser derfore, att om till dess omkring 36½ millioner läggas de 10 millioner, som bibanorna skulle kosta, hela kostnaden skulle komma att utgöra något öfver 46½ millioner kronor. Mine herrar, detta är således den egentliga frågan, fastän för närvarande det stannat vid ett ganska modest pris, det vill säga vid endast en million kronors utgift vid nästa statsreglering; men vårt beslut kommer ovilkorligen att draga med sig den stora utgiften för hela stambanan, det vill säga för banans byggande i dess helhet till Öfver-Luleå med bibanor, såsom ock chefen för Civildepartementet antydt.

Är det nu verkligen skäl att anlägga en sådan dyrbar stambana i sådana ofantliga obygder, som här är fråga om? Man har gjort sig mycken möda och besvär att tala om Norrlands framtida utveckling i både kultur, industri och invånareantal, men det har ganska litet att göra, synes det mig, med denna fråga om en jernväg. Det är visserligen mycket sant, att banan skulle komma att löpa utefter Norrlands mest bebyggda delar, det vill säga floddalarna, men dess hela näringslif går långs efter elfvarne och dess största industrialster, trävarorna, begagna sig litet eller intet af jernvägar utan följa den billigare vägen, det vill säga de stora elfvarne ut till kusten, der vanligen sågverken ligga, och der träet förädlas och sedermera från kuststäderna skeppas till utlandet. Jag tror, att det här vid lag skulle fortfarande komma att gå på samma sätt och att således en jernväg verkligen icke på långt när skulle få den vikt, som Kongl. Maj:t och Stats-Utskottet förespeglat och som man här föreställt sig.

*Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)*

Är det, mine herrar, rättvist, att det öfriga landet skall bekosta en stambana i en landsdel, som ingenting sjelf vill göra för dess kommunikationsväsende? Jag tycker det ligger en stor orättvisa deri att begära, att staten skall bevilja eller besluta en jernväg i en ofantlig del af landet eller inom tre norrländska län, då invånarne intet vilja göra sjelfva. Jag kan knappast fatta något sådant. Om vi betrakta förhållandena vid 1884 års slut, finna vi, att hela riket då hade statsbanor till en längd af 2,312 kilometer och privatbanor till en längd af 4,288 kilometer. Således hade de enskilde genom sina uppoffringar och sina omsorger förskaffat sig privatbanor till en betydlig längd, hvilka banor understödde stambanorna och äfven på ett ofantligt sätt ökade kommunikationerna. Dessa privatbanors längd uppgick till nära nog dubbelt det antal kilometer, som staten bekostat inom olika provinser. Hvad har deremot Norrland gjort i den vägen? Norrland hade vid 1884 års slut statsbanor af 679 kilometers längd, men af privatbanor endast 226 kilometer. Och af dessa privatbanor var det, såsom bekant, åtskilliga, som staten löste in, nemligen Hudiksvall—Ljusdals-banan och Söderhamn—Kilafors-banan eller tillhoppa 31 kilometer. Sedermera har Sundsvall—Torpshammar-banan, utgörande 62 kilometer, också öfvergått från privatbana till statens bana. Vi se således, att Norrland har försvinnande litet af privatbanor. Norrländingar och de som taga Norrlands försvar hafva väl mycket lifigt, men icke alltid rättvist och billigt sagt, att de öfriga delarne af Sverige voro försedda med stambanor och att Norrland blifvit styfmoderligt behandladt. Min föregående framställning deremot visar, att det i sjelfva verket är alldeles tvärt om; och det finnes derjemte, mine herrar, provinser i Sverige, som till kultur, odling och näringar vida öfverträffa de norrländska länen, men som icke hafva någon stambana. Jag vill i det afseendet endast nämna Kalmar län. Der funnos privatbanor vid 1884 års slut till längd af 318 kilometer, men staten hade der ingen stambana. I Gotlands län hade, såsom bekant, anlagts visserligen endast 57 kilometer jernväg på enskild bekostnad, men staten hade der ingen enda kilometer stambana. I Blekinge län var det på samma sätt. Alla dess 70 kilometer jernväg hade enskilde genom egna uppoffringar bekostat. Halland hade 79 kilometer enskilda jernvägar,

Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)

men ingen jernväg som staten bekostat. Är det då rättvist, att Norrland, som man säger vara ett uppåtsträfvande och i många hänseenden så mycket lofvande land, icke skall göra något sjelf för erhållande af ett kommunikationsmedel, som det så mycket lofprisar? Jag finner det icke vara rättvist och billigt.

Om vi gå till den utredning, som vid 1884 års slut är gjord öfver jernvägarne i Sverige och som återfinnes i trafikstyrelsens årsberättelse för det året, finna vi, att i hela Sverige hade af 6,600 kilometer jernväg staten anlagt endast 2,312 kilometer och enskilda bolag eller kommuner 4,288 kilometer. Det utgör för hela landet för hvarje 10,000-tal af invånarne 15 kilometer jernväg. Men huru slår denna jämförelse ut beträffande de jernvägar, som finnas i Norrland? Jo, af Norrlands fem län har Jemtland det största antal kilometer jernväg i hela landet, jämfördt med dess befolknings storlek, nemligen 37,88 kilometer på 10,000 invånare. Ingen landsdel i hela Sverige kan i det afseendet mäta sig med Jemtland, äfven om man sammanlägger statsbanor med privata banor. Men nu är det väl att märka, att Jemtland af sina jernvägar icke anlagt en enda kilometer på egen bekostnad. Jag har nyss nämnt, att Kalmar, Gotlands, Blekinge och Hallands län icke alls hafva några statsbanor men ganska betydliga privatbanor. Och om jag nu till de banor, som redan äro byggda i Norrland, skulle lägga den föreslagna jernvägen från Sollefteå till Luleå, som utgör omkring 535 kilometer och skulle kosta 30 millioner kronor, samt de snart eller sent tillkommande utfartsjernvägarne till kusten, utgörande 140 kilometer, så skulle på det viset *Norrland erhålla för hvarje 10,000-tal invånare 23,22 kilometer jernväg*, eller mer än de flesta provinser i Sverige, äfven de mest befolkade och bäst kultiverade ega. Är det då icke rättmätigt, att man säger åt Norrland: må norrländingen sjelf göra något för sina jernvägar och icke hoppas blott på möjligen starka kotterintressen, som söka forcera jernvägsbyggandet? Mig synes det billigt. Sedan, när man fått se, huru stora intressen den norrländska befolkningen verkligen har, kan ju staten träda emellan och hjälpa till.

I fråga om befolkningens antal i Norrland, jämförd med hela vårt lands befolkning, har jag gjort en beräkning och kommit till följande resultat: hela rikets folkmängd utgjorde år 1883 ett antal af 4,603,595 personer. Norrland hade vid samma tid ett antal invånare af 654,441 personer. I skatter till staten betalade hela riket 15,086,180 kronor, men deraf de 5 norrländska länen endast 1,678,085 kronor. Och till rustning och rotering, som väl få räknas med såsom en vigtig skatt, helst då fienden intränger i landet, beräknas för hela rikets invånare 5,556,146 kronor, men för Norrland endast 515,733 kronor. Om vi nu se, hvad detta gör, finna vi, att det visar, att ehuru hela Norrlands befolkning utgör omkring $\frac{1}{7}$ af hela rikets, utgör denna landsdels samtliga skatter till staten endast omkring $\frac{1}{9}$ af hela rikets och dess bidrag till indelta arméns och båtsmanshållets underbåll endast $\frac{1}{11}$ af hela rikets. Således finna vi äfven i det fallet Norrland vara högst betydligt gynnadt på bekostnad af hela riket. Nu begär Norrland det oakadt ett så ofantligt tillskott för sina fördelar af samtliga skatter eller lån, att jag finner det verkligen icke vara fullt riktigt att bifalla en sådan begäran.

Man har äfven talat om den rentabilitet eller nettoreveny, som dessa banor skulle inbringa åt staten. Den som något sysselsatt sig med dessa ämnen, måste finna dessa beräkningar rent af *löjliga*. Det hade varit mycket närmare till hands att efterse, hvad Norrlands nu varande trafikerade järnbanor inbringa åt svenska staten — och huru faller då svaret ut? Jo så, att enligt trafikstyrelsens berättelse för år 1883 nettorevenyen utgjorde för bansträckan Storlien—Östersund, 162 kilometer, 0,01 % af byggnadskapitalet; för bansträckan Östersund—Torpshammar, 140 kilometer, 0,86 %; för bansträckan Ånge—Bollnäs, 167 kilometer, 0,83 % och endast för bansträckan Bollnäs—Storvik, 100 kilometer, uppgick nettorevenyen till 1,77 % af byggnadskapitalet, allt för år. Huru då så väl jernvägskomitén i sitt betänkande som Kongl. Maj:t i den afgifna propositionen kan komma fram med förespeglningar om en revent af 2,87 %, enligt komiténs yttrande, som dock i den Kongl. propositionen rättas till 1,6 % af byggnadskapitalet, det kan jag icke förstå eller fatta. Kongl. propositionen säger nemligen, att i början efter banans byggande, de första åren sålunda, inkomsten icke gerna kunde sättas högre än till 1,6 %; men erfarenheten har, såsom jag nyss visade genom trafikstyrelsens egen berättelse öfver norrländska stambanenätets inkomster, ådagalagt, att äfven dessa 1,6 % äro alldeles för högt beräknade. Då man nu vet, att de kapital, som fordras för jernvägsbyggandet och som staten upplånar i främmande land, draga olika räntor ända till 5 och 6 % eller vanligen något lägre numera efter de lofvärda bemödanden, som Riksgäldskontoret gjort att konvertera våra äldre lån, men i allt fall öfver 3½ % med alla omkostnader inberäknade, ser man, att dessa stambanebyggnaders fortsättande i Norrland kommer att inleda staten i utgifter för räntor och amortering på dessa lån till ganska betydliga belopp. Är det då skäl att göra dessa uppoffringar för vinnande af så tvifvelaktiga fördelar? Jag tviflar derpå.

*Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)*

Vår nuvarande jernvägsskuld uppgår till öfver 230 milloner kronor, såsom en talare på förmiddagen upplyst om. Annuiteter och räntor derå utgöra enligt 1886 års riksstat 12,788,565 kronor.

Men, säger man, bland andra goda saker såsom lockbete för denna högst fantastiska byggnadsfråga, här finnas äfven *militära* fördelar att bevaka. Det låter litet underligt i chefens för Civilepartementet mun, när han börjar på att gifva sig ut på en så hal is som de militära förhållanden, hvilka han väl icke kan vara bekant med. Jag tror att denna bana i militäriskt hänseende är mera till skada än till gagn för vårt land, om man afser Norrlands försvar. Då frågan om Gellivarebanan var före, uttalade jag mig ganska bestämdt, hvilka faror denna bana medförde för våra militäriska förhållanden under kritiska omständigheter och svårigheter, i synnerhet till följd af vår grannes benägenhet att sätta sig fast vid vesterhafvet, der Ryssland sedan årtal söker en isfri hamn för dess blifvande operationer mot England. Om denna bana en gång blefve färdig — hvilket, efter det uttalande en ärad talare på förmiddagen hade rörande våra finansiella förhållanden, är mer än tvifvelaktigt — skulle jag beklaga vårt land, ty det vore mera än blotta funderingar, att det skulle vara att gynna vår fiende i militäriskt hänseende; och hvad den banan beträffar, som en gång

Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrland.

(Forts.)

färdig, skulle sluta sig till Luleåbanan, är det intet tvifvel, att denna bana blefve ännu mera lämpad att gynna eu fiendes förehafvanden. Derjemte är att märka, att det finnes ingenting lättare än att från Finlands kust kasta öfver så mycket trupper, som erfordras för att spärra och skada jernvägen på ett sätt, som icke tillåter banans reparation, och som sätter oss ur stånd att för våra trupper begagna banan, likasom det icke är någon svårighet för en fiende att genom tillfälliga befästningars anläggande göra det omöjligt för de öfriga delarne af landet att komma till Norrland. Denna bana skulle således komma att gynna fienden mera än oss, då vi derigenom skulle kunna komma att förlora en del af landet, hvadan något skäl icke förefinnes till detta jernvägsbyggande från militärisk synpunkt. — Se vi på sträckningen af banan, finna vi, att den varierar mellan 1 och 3 mil från kusten. Det är nästan på de flesta ställen det längsta afståndet från kusten och det är ofantligt lätt för en fiende att der förstöra banan, så att vi för militära ändamål få liten eller ingen nytta af densamma.

Jag tror, att bakom alla dessa företag af stambanebyggnader ligga helt andra grunder, än de som förekomma i Utskottets betänkande. Jag tror helt enkelt, att bakom förslaget ligger nödvändigheten för oss att skaffa oupphörliga lån och att indraga främmande penningar i landet för att kunna uppehålla våra näringar och — jag måste verkligen tillägga det — var njutningslystnad. Men i längden kan detta ju icke gå. Det måste en gång brista sönder. Då vore det väl bättre och försigtigare att i tid draga in på denna »näring», så att säga, och söka genom besparingar förskaffa oss nödigt rörelsekapital i stället för att oupphörligt låna upp penningar för att lefva af.

På alla dessa skäl får jag för min del förena mig med de herrar, som yttrat sig och yrkat afslag å Stats-Utskottets förslag och äfven på Kongl. Maj:ts förslag rörande denna punkt samt å den reservation, som här af friherre von Essen anförts och vunnit understöd.

Herr Casparsson: Då man erinrar sig de strider, som egt rum i fråga om den första fortsättningen af den norra stambanan, då man erinrar sig de noggranna, detaljerade undersökningar, som då skedde, så får man erkänna, att den parlamentariska jernvägsapparaten har blifvit ofantligt mycket förenklad. Kongl. Maj:t föreslår här en jernväg af 53 mils längd, hvars utgångspunkt ännu icke är fullt bestämd, på hvilken hela sträckning det endast finnes *tre* bestämda punkter angifna och som slutligen utmynnar i en jernväg, som, såsom en talare på förmiddagen upplyste, ännu hänger i luften; och det icke minst märkliga är, att i den mån, som banan kommit till trakter, hvilka för flertalet af representanter äro mer eller mindre obekanta, i samma mån blifva undersökningarne allt torftigare. Det är af denna orsak som jag tror, att Stats-Utskottets försigtighet varit välbetänkt, speciellt beträffande sträckningen mellan Vännäs och Luleå. Denna är 32 mil och på den finnes blott en punkt bestämd, hvilken bana skulle beröra.

När Riksdagen år 1870 beslöt den första fortsättningen af norra stambanan, inskränkte den sig till att besluta sträckningen Upsala—Storvik, 14 mil. År 1873 beslöts fortsättningen från Storvik till Hybo och eventuellt till riksgränsen, med rättighet förbehållen för Riksdagen

att pröfva de punkter, som banan under fortsättningen skulle beröra, och slutligen 1876 blef sträckningen till riksgränsen fullt bestämd. Afståndet mellan Storvik och Torpshammar är 24,8 och derifrån till riksgränsen 27,8 mil. Nu har Stats-Utskottet föreslagit, att man skulle besluta ytterligare en sträckning af 21 mil. Jag tror att, innan Riksdagen beslutar fortsätta längre, det vore skäl att afvakta det ekonomiska resultatet af de redan färdigbyggda stambanorna i Norrland, på det att icke *Ängermanelfven* måtte äfven i finansielt hänseende göra skäl för sitt namn, ty den erfarenhet, vi hittills haft om banorna norr om Bollnäs, är icke uppmuntrande. En föregående talare har anført en del siffror, som äfven jag ämnat anföra. Jag skall därför inskränka mig till att blott i största korthet få uppgifva de resultat, som dessa banor lemnat. Departementschefen anför på sidan 12 i bilagan till den Kongl. propositionen, att man kan beräkna, att den nu ifrågasatta banan skall strax efter sin anläggning lemna en inkomst af 2,985 kronor per kilometer. Han beräknar driftkostnaden till 70 procent och således skulle nettointkomsten blifva 895 kronor 50 öre per kilometer. Ser man på inkomsterna af de redan färdigbyggda norrländska stambanorna, så utgöra de per bankilometer för banan Storlien—Östersund åren 1881—84 229 kronor; Östersund—Torpshammar 1878—80 748 kronor, men under åren 1881—84 1,015 kronor. Här är dock att märka, att denna högre inkomst till en del kommit deraf, att jernvägsbyggnadsstyrelsen på den färdigbyggda delen af jernvägen fraktat effekter för stambanebyggnaderna norrut; för sista året, 1884, hade inkomsterna också nedgått till 769 kronor. Bansträckan Änge—Bollnäs lemnade 1881—84 en nettobehållning af 506 kronor. Alltså hafva inkomsterna i alla dessa fall varit lägre, än hvad det har blifvit beräknadt, att den nu föreslagna jernvägen genast skulle komma att inbringa.

Nettobehållningen i förhållande till anläggningskapitalet var för banan Storlien—Östersund 1881—84 0,30 procent; för Östersund—Torpshammar 1868—80 1,09 procent och åren 1881—84 1,38 procent, som dock för 1884 nedgått till 1,06 procent; för Änge—Bollnäs 1881—84 0,73 procent. Ser man efter hvad de nedre delarne af den norra stambanan under de första åren efter sin tillkomst lemnat, är förhållandet helt annorlunda. Jag skall dervid icke tala om jernvägen mellan Upsala och Stockholm, ty der råda alldeles exceptionella förhållanden, utan endast om erfarenheten från sträckorna Upsala—Sala och Sala—Krylbo. Beträffande Upsala—Sala-banan veta de, som då deltog i behandlingen af frågan om norra stambanans sträckning, att de trakter, denna bandel skulle genomgå, utmålades såsom en fullkomlig ödemark, men under de 3 första åren efter dess byggande lemnade banan Upsala—Sala en nettobehållning af 2,376 kronor per kilometer eller i förhållande till anläggningskostnaden 2,90 procent och under de sista åren, 1881—84, har den lemnat respektive 3,353 kronor och 3,64 procent. Sträckan Sala—Krylbo lemnade under de första åren 1873—75 1,641 kronor och under åren 1881—84 2,724 kronor, eller i procent 1873—75 2,08 och 1881—84 2,98.

Det synes således, att förhållandena på den nedre delen af den norra stambanan hafva gestaltat sig helt olika, emot hvad de gjort på

*Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)*

*Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrland.*

(Forts.)

den öfre delen, så att jag tror, att den betänksamhet, som Utskottet har uttalat, har varit väl motiverad.

Stambanan i nedre Norrland har enligt uppgift i statsrådsprotokollet kostat 68,295,000 kronor och den nu föreslagna banan är beräknad till 27 à 28 millioner, men man kan vara säker, att kostnaden nog går till 30 millioner. Jag föreställer mig, att det icke får vara likgiltigt, huru rentabiliteten af 100 millioner kommer att ställa sig. Af dessa orsaker har jag biträdt den meningen, att man borde iakttaga försigtighet.

Jag skall nu öfvergå till den reservation, som jag har afgifvit. Jag menar dock icke den, som finnes intagen i Stats-Utskottets betänkande N:o 40, hvilken har tillkommit genom ett misstag, utan den rättade, som är inom Riksdagen utdelad. Jag har nemligen föreslagit, att det skulle uppställas såsom vilkor, att rälér af svensk tillverkning företrädesvis skulle användas. Stats-Utskottet har anført ett yttrande af föreståndaren för tekniska högskolan mot användandet af svenska rälér, men jag vill fästa uppmärksamheten derpå, att detta yttrande är baserat på den förutsättningen, att tillverkningen af svenska rälér skulle ske med träkol; han säger nemligen, att storleken af vår jern-tillverkning är beroende af våra skogstillgångar. Men, efter hvad jag inhemtat, kunna rälér tillverkas af Martingöt med användande af gas, beredd af torf eller svenska stenköl, sasom bränsle, eller ock af Bessemerstål med en väsentlig tillblandning af koks till bränslet, hvarigenom användningen af träkol betydligt förminskas. Vidare anmärker föreståndaren för tekniska högskolan, att genom tillverkning af rälér här i landet skulle vår export af andra jerneffekter minskas, men detta förefaller mig vara ett egendomligt skäl, när vara jernverks-egare klaga öfver, att exporten af andra jerneffekter just hämmats genom de skyddstullar, som i utlandet uppställts mot svenskt jern. Men jag frågar: har det visat sig, att den svenska rältillverkningen nödvändigt måste blifva så mycket dyrare än den utländska? Jag har genom trafikstyrelsen erhållit följande uppgifter. 1868 levererade Motala verkstad till trafikstyrelsen 30,000 centner till ett pris af 10 kronor 50 öre. Priset på engelska rälér uppgick då till 9 kronor 48 öre, men dertill kom frakt och assurans, 75 öre per centner, och lägges detta till, så blir skilnaden i pris mellan svenska och engelska rälér icke mera än 27 öre. 1870 levererade Motala 25,000 centner till ett pris af 8 kronor 75 öre, engelska rälér kostade då på engelska marknaden 7 kronor 60 öre; med tillägg af 75 öre blir det 8 kronor 35 öre och prisskilnaden var således 40 öre. 1874 levererade Smedjebackens valsverk 12,000 centner till ett pris af 14 kronor, Grängeshammar 12,000 centner à 11 kronor och andra tillverkare 80,000 centner till ett pris af 10 kronor 50 öre à 11 kronor, och samma år intogs från Creuzot 11,950 centner till pris af 12 kronor 5 öre, således högre än hvad de svenska rälérna i vissa fall stält sig. Jag tror därför icke, att det ännu är så alldeles säkert, att under alla förhållanden de svenska rälérna behöfva blifva väsentligt dyrare än de utländska. För Trafikstyrelsens räkning inköptes år 1875 15,000 centner svenska stålrelér till ett pris af 9 kronor och år 1876 34,928 centner svenska jernrälér à 7 kronor

97 öre; men sedan 1876 hafva räler för Trafikstyrelsens räkning utslutande tagits utifrån.

Trafikstyrelsen använde under de tio åren 1876—85 utländska räler för ett sammanlagdt belopp af 6,782,900 kronor. På de utländska räler, som för jernvägsbyggnadsstyrelsens räkning intagas, har jag icke kunnat erhålla bestämd uppgift; men jag har fått den upplysning, att det användes mellan 2 och 3,000 tons, i medeltal således 2,500 tons eller 60,000 centner, och antages priset till 4 kronor 50 öre, så gör detta en summa af 270,000 kronor om året. Lägges dertill hvad som användts för Trafikstyrelsens räkning, kommer man till en årlig summa af 948,290 kronor. Jag föreställer mig, att dessa beställningars effekterande inom landet för bruks- och jernhandteringen skulle haft en betydelse, som varit ganska beaktansvärd.

Den norrländska jernvägen, utdragen ända fram till Luleå, skulle utgöra en sträcka af 536 kilometer. Om man beräknar, att det åtgår 1,462 centner räler af 27,7 kilograms vikt per meter, så skulle det erfordras 783,632 centner för hela banan. Det är naturligtvis för mig omöjligt att beräkna, hvad skilnaden kan vara mellan utländska och svenska räler, men jag antager, att om de utländska kunna lemnas till 4 kronor, så skulle de svenska kunna lemnas till 5 kronor per centner, och det gör en prisskilnad för hela denna jernväg af 783,632 kronor. Detta är visserligen ett ganska beaktansvärdt belopp, men i förhållande till anläggningssumman, 28 millioner, är det dock icke så ofantligt stort. Detta är debetsidan. På kreditsidan kommer, att för tillverkningen af 7,000 tons eller 168,000 centner räler behöfvas 110,000 dagsverken. Det gör för hela den quantitet, som behöfves för de norrländska jernvägarne, en summa af något öfver 500,000 dagsverken. Under en tid, när vi se, huru våra arbetare strömma ut ur landet af brist på arbete, och se, huru de små etablissementer hafva svårt att hålla sig uppe och endast kunna göra detta genom att afskeda en del af sina arbetare och i allmänhet inskränka sin tillverkning, och att blott de största ännu kunna lemna fullt arbete åt sina arbetare, så tror jag, att den summa, som staten möjligen skulle komma att betala mera för svenska än för utländska räler, icke förtjenar så mycket afseende gent mot det tillfälle, som beredes att derigenom skaffa användning åt det inhemska arbetet. Jag har just i dag hört den uppgiften — jag vill dock icke stå för dess riktighet — att det är två verk, som lemnat anbud å tillverkning af svenska räler till ett pris 40 procent högre än det i utlandet gällande, och priset i engelska marknaden lär för närvarande vara 2 kronor 80 öre per centner. Detta låter fabulöst lågt och jag törs, som sagdt, icke stå för uppgiftens riktighet. I så fall skulle det svenska anbudet vara 1 krona 12 öre högre per centner, och det gör för hela jernvägsanläggningen en tillökning af 887,000 kronor. På kreditsidan bör ock sättas, att skrotvärdet af de svenska rälerna är högre än af de utländska; dertill kommer vidare den trafik, som tillföres statens jernvägar genom forslingen af alla de materialier och de tillbehör, som behöfvas för denna tillverkning. Jag tror således icke, att förlusten för staten skulle blifva synnerligen beaktansvärd.

Hvad jag i denna fråga tänker, må Kammaren tillmäta föga eller

*Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrländ.*

(Forts.)

*Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)*

intet värde, men jag vill därför anförä hvad fullt sakkunniga auktoriteter sagt i ämnet. Vid 1869 års riksdag var denna fråga på fullt allvar före. Stats-Utskottet egnade saken en mycket omsorgsfull utredning, infortrade bland annat yttranden från myndigheterna. Jernvägstrafik- och byggnadsstyrelserna afgäfvö ett gemensamt, väl motiveradt, långt utlåtande, hvori de säga: »Lika med komiterade äro äfven styrelserna öfvertygade, att svenskt träkolstackjern, ändamälsenligt behandladt, bör lemna rälér af varaktigare beskaffenhet än de engelska, på samma gång som det återstående materialet, sedan rälerna blifvit såsom sådana obrukbara, onekligen eger, om icke för sjelfva jernvägarne ett högre värde i förhållande till inköpspriset, likväl en större användbarhet till andra ändamål än allenast för omvalsning till nya rälér». Sedan anmärkes det fel, som vidlåder de svenska rälerna och i viss mån äfven de utländska, och så fortsätta styrelserna: »Kan nu, såsom styrelserna förmoda, detta fel i det närmaste förekommas vid tillverkning af rälér af svenskt jern, kommer användandet af ändamälsenligt beredda svenska jernrälér vid underhållet af öfverbyggnaden på de färdiga banorna att öfverensstämma med en god hushållning, äfven om ett något högre pris måste för dem erläggas, än som behöfver betalas för engelska af det slag, som vid byggnaden af banorna blifvit nedlagda». Jag är dock skyldig att nämna, att på detta ställe är det fråga om jernrälér och icke om stålrelér. Vidare yttra styrelserna: »Ett annat viktigt skäl att söka åstadkomma en inhemsk rälstillverkning förefinnes äfven. Komiterade omnämna i sitt sista betänkande den framtida fördelen att kunna vid inhemsk verkstad omarbota de från banan upptagna felaktiga rälerna och ifrågasätta till och med att staten, vid bristande tillgång på enskilda valsverk, skulle för egen räkning anlägga ett sådant». Detta afstyrka de, men säga: »Enligt både i England och Tyskland vunnen erfarenhet synes nemligen sistnämnda sätt att använda obrukbara rälér vara det mest ekonomiska; och är det troligt, att sådana rälér likasom hela rälér af *bessmerstål* innan kort böra kunna tillverkas för ett pris, som föga skall öfverstiga priset för svenska jernrälér, och som till och med bör medgifva utförsel»; och vidare: »af de skäl, som här ofvan blifvit anförda, anse styrelserna det vara lämpligt, att Trafikstyrelsen nu erbjuder svenska jernstillverkare tillfälle att under år 1868 och närmast följande år leverera vissa efter det sannolika behöfvet för uthyte beräknade quantiteter rälér af så väl jern som äfven af *bessmerstål* eller sammansatta af både stål och jern». Vidare vill jag anförä ett yttrande af Öfverdirektör Elworth, äfven intaget i Stats-Utskottets betänkande, hvilket lyder sålunda: »Rälerna till en mil jernväg af statens konstruktion skulle då komma att kosta 113,400 riksdaler. Samma sträcka af engelska rälér, till ett medelpris af 6 riksdaler per centner, kostar endast 97,200 riksdaler; men oakadt sitt högre pris torde *de svenska vara att föredraga*, till följd af den större uthållighet man med säkerhet kan påräkna hos dem och den deraf följande mindre underhållskostnaden.»

Vidare har Trafikstyrelsen ensam afgifvit ett yttrande, deri följande uttalande förekommer: »Då endast Motala bolag med säkerhet kan leverera ett större parti rälér under 1868 och det fortrade priset 10 riksdaler 50 öre centuern för stålrelér icke öfverstiger hvad till god-

heten dermed jämförliga utländska sådana sannolikt skulle härstädes kosta, så anser styrelsen, för sin del, skäl att antaga bolagets anbud för ett parti af 30,000 centner samt att med Smedjebackens valsverksbolag uppgöra öfverenskommelse om 30,000 centner jernräl till ett pris 7 riksdaler 50 öre centnern att levereras under instundande tvenne af år.» Sedan styrelsen derefter fäst uppmärksamheten på den större kostnad, som derigenom skulle uppstå, fortsätter styrelsen: »Ehuru betydlig den ifrågasatta utgiften är, anser dock styrelsen densamma fullkomligt rättfärdigad, ej mindre derigenom att användandet af de båda sorterna räler till utbyten på de lifligast trafikerade linierna enligt styrelsens öfvertygelse otvifvelaktigt i framtiden betalar sig genom besparing i underhållskostnaden, än ock genom den kraftiga lyftning, som dessa beställningar äro egnade att gifva åt landets jernindustri. Räler af bessemerstål blifva dagligen allt mera efterfrågade i alla länder med lifligt trafikerade jernvägar och sedan det nu gjorda anbudet gifver grundade anledningar, att sådana kunna härstädes produceras till i det närmaste samma pris som i utlandet, så torde det ej vara tvifvel underkastadt att, om en stålrästellverkning inom landet till följd af en större leverans till statens jernvägar kommer i gång, äfven en betydligare afsättning till utlandet må kunna påräknas.»

Sådana voro tankarne på den tiden hos de auktoriteter, som hade att afgifva yttranden i frågan. Men huru kommer det sig då, att rällstillverkning ej kommit till stånd här i landet? Ja, svare den det kan! Jag minnes, att i min ungdom inträffade det, att linieskeppet Oden strandade vid Jutska kusten. Befälhafvaren sade, att det kom sig af »outredda naturkrafter». Man gjorde sig då lustig deröfver, men man har sedan funnit, att så verkligen var förhållandet. Det är möjligt, att så går äfven här. Men en verkande kraft, som icke är outredd, var, att på den tiden voro vi beherskade af ekonomiska doktriner, hvaraf en lärde, »att priset bestämmes af tillgång och efterfrågan», och en annan att man skulle köpa, »der man får varan billigast». Jag får säga, att när våra landsmän få fatt i en abstrakt teori, då blir jag rädd. När den franska espriten, eller det anglosaxiska praktiska förståndet omfattar en teori, så knäcker den skalet och behåller kärnan; men när den germaniska grundligheten eller det nordiska allvaret skall tillgodogöra en teori, så svälja de både skalet och kärnan.

Jag yrkar bifall till min reservation.

Herr Widén: Den Kongl. propositionen om den ifrågavarande stambanebyggnadens fortsättning genom öfre Norrland har af dess befolkning helsats med oblandad glädje. Ett betydligt steg är genom detta förslag taget till en närmare förbindelse mellan Norrland och rikets sydligare provinser. Derefter har Norrlands befolkning länge trängtat. Den vill ingenting hellre än att få öppna en lifvigare kommers med rikets sydligare delar i stället för att, isolerad som den nu är från hjertat af moderlandet, mer än tillbörligt vara hänvisad till grannarne i öster och vester. Samma tillfredsställelse, som vi erfarit öfver den Kongl. propositionen, hafva vi också känt öfver Utskottets förslag, för så vidt nemligen som detta har velat främja hvad som lofvats i den Kongl. propositionen. Afvikelserna åter i Utskottets

*Anslag till
en stambane
genom öfre
Norrland.*

(Forts.)

Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrrland.

(Forts.)

förslag från Kongl. Maj:ts proposition hafva dock helt naturligt måst vålla oss ganska stora bekymmer.

Rörande den förkortning af jernvägen, som Utskottet föreslagit, hafva andra talare yttrat sig, så att jag deröfver icke behöfver vidare uttala mig. Men öfver det särskilda vilkor åter, som Utskottet föreslagit för stambanans ytterligare fortsättning, att nemligen de norrländska provinserna skola kostnadsfritt upplåta *all* den mark, som för banans anläggning är erforderlig, måste jag beklaga mig. Jag gör det särskildt därför, att detta vilkor alldeles förrycker den fråga, som här föreligger. Så vidt jag kan förstå bör denna fråga anses som en stor *fosterländsk* fråga. Genom det nämnda vilkoret åter har den blifvit neddragen till en helt inskränkt *provinnsfråga*. De menliga följderna häraf för den norrländska landsdelen hafva redan låtit höra af sig under diskussionen från flere talare, som rent af yrkat på afslag å den Kongl. propositionen. Ty de hufvudsakligaste skälen dertill hafva vi ju hört dem hemta just från den origtiga synpunkten, att här icke vore fråga om en fosterländsk stambana, som gälde hela landets välfärd och gägn, utan endast om en bana för provinsen Norrrland och dess särskilda nytta. I detta missrigtade åskådningssätt är det, som man här gjort upp kalkyler om, huru mycket jernvägar Norrrland fått till skilnaden från det öfriga landet, liksom om icke Norrrland skulle höra till fäderneslandet eller som om icke fäderneslandet i sin helhet skulle hafva något gagn af jernvägarne i Norrrland. Huru sked den uppfattning är, att den kostnad, som nedlägges på Norrrlands kultur och kommunikationers förbättring, icke skulle på samma gång gälla fäderneslandets väl i det hela, behöfver jag ej framhålla i denna Kammar. Också har Utskottet i strid mot sin i öfrigt intagna ståndpunkt gjort det sjelft på sidan 12 af sitt utlåtande.

Jag ber att få uppläsa några ord af hvad Utskottet här yttrar. Vi läsa: »Af hvad här öfvan blifvit ur statsrådsprotokollet anfördt framgår ovedersägligen, att Norrrland är stad i en utveckling, som visar sig i ökad folkmängd och företagsamhet, men som enligt sakens natur ej kan annat än hämmas deraf, att bristen på kommunikationer i så hög grad försvårar tillvaratagandet af denna landsdels rika och mångfaldiga naturliga produkter. I samma mån Norrrlands utveckling fortskrider — och den kan enligt Utskottets uppfattning i vissa delar af de norra landskapen blifva högst betydlig — i samma mån vinner landet i sin *helhet* derpå, och särskildt *staten* har ett mycket stort intresse att i Norrrland tillgodose, beroende på det ökade värde, dess *skogsdomäner* skulle genom förbättrade kommunikationer erhålla. För Norrrland sjelft är det naturligtvis ett trängande behof, som nog förtjenar att af statsmakterna fortfarande behjertas, och hvars tillgodoseende ej utan obillighet torde kunna afvisas, att sättas i en bättre förbindelse med de öfriga delarne af riket än den, som sjöledes kan ega rum och hvilken vanligen under halfva året är stängd.»

Tydligare kan icke sägas att denna fråga är en hela rikets angelägenhet i så väl ekonomiskt som kommersielt hänseende. På andra ställen framhåller Utskottet ifrågavarande jernvägs anläggning såsom lika behöflig och gagnelig för hela vårt fädernesland i politiskt och strategiskt afseende. Huru har då Utskottet kunnat komma till det

påstående på 15:de sidan, att icke staten *rätteligen* bör vidkännas kostnaden för förvärfvande ens af *någon* del af den för ifrågavarande bana erforderliga mark, utan att de norrländska provinserna sjelfva skola göra detta. Jo, svarar Utskottet, »i betraktande deraf, att den trafikinkomst, som af de ifrågasatta norrländska jernvägarne synes kunna påräknas, torde väsentligt komma att understiga trafikinkomsten å statens öfriga jernvägar». Jag tillåter mig fråga: hur vet Utskottet detta? Här är nu endast fråga om *begynnelsen*. Se vi efter, hvilka trafikinkomster, som uppstått af de banor, som först blifvit anlagda, så finna vi att t. ex. i det rika Skåne under de första åren nettoinkomsten icke uppgick till mer än $\frac{69}{100}$ procent eller till icke stort mer än $\frac{1}{2}$ procent. I den närmast liggande trakten af Göteborg, der man hade kunnat vänta en större trafikinkomst, der gick den icke ens upp till $\frac{1}{2}$ procent. Efter den utredning, som komitén rörande den norrländska banan har lemnat, skall likväl trafikinkomsten på densamma redan från början uppgå till $1\frac{6}{10}$ procent. Här gifves således en mycket bättre utsigt för denna banas trafikinkomst, än som visade sig i början för de banor, hvilka blifvit anlagda i rikets sydligare provinser. Men låt nu också vara, att trafikinkomsten på de norra jernvägarne icke skulle komma att gifva så hög procent i framtiden ens, som nu är fallet med de öfriga provinserna, så måste man likväl fråga, hvarför skall Norrlands jemförelsevis fattiga befolkning anses skyldig till att fylla denna brist, eller hvarför skall denna befolkning särskildt få sig pålagd en tribut, som icke användts i de öfriga provinser, der stambanor blifvit anlagda? Jag behöfver väl knappast försäkra, att Norrlands befolkning med all flit söker bearbeta och odla den landsdel, som fallit på dess lott. Jag tror icke, att befolkningen i de södra delarne af landet skall kunna berömma sig af någon trognare vård om sin ärfda gamla odalbygd, än den Norrlands folk egnat det nybygge, som tillfallit dem. Särskildt må det tillåtas mig att erinra derom, att Norrlands bebyggare med sitt arbete på de senare åren åstadkommit en export af skogseffekter, som endast för Vesternorrlands län har gått upp till 50 millioner kronor per år. Jag tror, att rikets öfriga provinser böra se denna stora export med glädje. Den täcker ju en icke ringa del af den import, som under samma år egt rum för landet i sin helhet. Jag vill icke här uppehålla mig vid de öfriga naturliga rikedomar, som finnas i Norrland och som genom jernvägsanläggningar blifva tillgängliga för fäderneslandets sydligare delar, jag skall ej heller vidare uttala mig rörande de mäktiga vattenfallen, som, sedan bättre kommunikationer blifvit införda i Norrland, kunna gifva de sydligare provinsernas kapitalstarka män tillfälle till att på billiga villkor upprätta etablissemang för en omfattande och liflig industri. Jag anser tillräckligt att här endast hafva gifvit några antydningar derom, att de jernvägar, som byggas i Norrland, icke endast skola vara till gagn för dessa provinser, utan att de skola tillskynda hela riket fördelar. Under sådana förhållanden kan jag icke annat än vid detta tillfälle bestrida rättmätigheten af det öfverraskande nya villkor, som Stats-Utskottet fäst vid sin tillstyrkan af den Kongl. propositionen, då det fordrar, att Norrlands landsting och kommuner skola upplåta *all* för jernvägsanläggningen erforderlig mark kostnadsfritt. Hade

Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)

Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)

Utskottets fordran stannat vid upplåtande af den så kallade utmarken eller afrösningsjorden, så hade vilkoret känts åtminstone mycket drägligare, men fordran på inrösningsmarken derjemte måste ju kännas allt för hård för våra små hemmansegare. Men här är icke endast fråga om den tunga, som kommer att tillskyndas Norrländ, här bör äfven beaktas det trassel och de mångahanda svårigheter, Norrlands landsting komma att möta för att med kommunerna genomföra hvad Utskottet fordrar. Och huru obetydlig är ej i jemförelse härmed den vinst, som statsverket, i sin helhet sedt, skördar af allt detta! Mig synes, att det vore en ringa ting för riket i dess helhet att här, ej mindre än å andra delar i landet, der banor för statens räkning framdragits, bekosta hvad som fordras för att inlösa den mark, som behöfves till den ifrågavarande jernvägsanläggningen. En gång förut för många år sedan uppstüldes i riksdagen ett enahanda vilkor för jernvägsanläggningen i mellersta Sverige, men frågan derom föll då, med särskild hänsyn till den stora kostnad, som dervid skulle drabba Stockholms stad för centralstationens upprättande. Hvarför icke nu taga samma skonsamma hänsyn till Norrlands förhållanden, som då fästes till Stockholms? Jag tror mig icke heller taga miste om det sanna förhållandet, om jag vågar säga, att ledamöterna från Första Kammaren i Utskottet, och särskildt de ledamöter, som suttit på den afdelning, der frågan först behandlades, icke varit hågade att knyta vilkoret om kostnadsfri jordupplåtelse vid tillstyrkandet af den Kongl. propositionen. De hafva helt visst nödda och tvungna måst ingå härpå. Och det är bland annat äfven därför jag hoppats, att samtliga ledamöterna i denna Kammare nu skulle vilja befria Norrländ åtminstone från den hårdaste och mest svårhandterligaste delen af den särskilda skatt eller tull, som Utskottet affordrat Norrlands mindre bemedlade bygder, då det tillstyrkt stambanans införande öfver Ångerman-elfven fram emot Umeåelfvens stränder inom Vännäs kommun. Jag vågar alltså vördsamt hemställa om den lilla ändring i Utskottets förslag till kläm, att i stället för »all mark», som till banan erfordras, sättes: »all afrösningsmark», som till banan erfordras, så att förslaget får följande lydelse: att Kongl. Maj:ts förevarande proposition må på det sätt bifallas, att Riksdagen *dels* beslutar, att en stambana af samma spårvidd och med samma öfverbyggnad som de öfriga stambanorna genom Norrländ, men med iakttagande af vissa förenklingar i byggnadssättet, skall anläggas från Sollefteå eller lämplig punkt i dess närhet öfver Skorped till Vännäs, med rätt för Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter å linien mellan banans utgångspunkt och Skorped, hvilka jernvägen bör genomgå, samt under vilkor i öfrigt, att förslag till jernvägens sträckning mellan Skorped och Vännäs varder för en kommande Riksdag framlagdt, och att landsting, kommuner eller enskilde antingen kostnadsfritt för staten afstå all för anläggningen erforderlig afrösningsmark eller ock lemna staten ersättning för den kostnad, förvärfvandet af full dispositions- och eganderätt till sådan mark kan medföra, *dels* ock för påbörjandet af berörda stambana för år 1887 anvisar ett anslag af en million kronor.

Jag anhåller vördsamt om proposition på detta mitt yrkande

Grefve Sparre: Då det af Herr Casparsson afgifna yttrande berör hvad som i mom. b) förekommer, tager jag mig friheten hemställa, att äfven detta moment måtte nu föredragas.

*Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)*

På gjord proposition medgaf Kammaren, att mom. b) i punkten II af förevarande utlåtande finge behandlas i sammanhang med mom a).

I följd häraf upplästes

Mom. b).

Grefve Sparre: Jag har alltid varit öfvertygad att stambanan i Norrland måste utsträckas förbi Ångermanelfven, ehuru jag visserligen, när frågan behandlades i riksdagen år 1881, ett ögonblick tvekat, huruvida man icke borde hvila några år, innan man vidare fortsatte med stambanebyggandet norr om Ångermanelfven. Kort förr än frågan 1881 behandlades i riksdagen, hade vi nemligen genomgått en svår jernvägskris. Jernvägshypoteksfonden var nyss bildad och allmänt hörde man sägas, och det med skäl, att jernvägsbyggandet var för mycket forceradt. Kort förut hade Riksdagen äfven haft att betäcka en statsbrist. Det var därför icke underligt, att tveksamhet rädde, huruvida man borde stanna någon tid på vägen eller icke. Men sedan dess hafva förhållandena utvecklats sig så, att de skäl, som då förelägo till tveksamhet, icke vidare finnas. Ett nytt skäl för fortsättande af den norrländska stambanan har dessutom tillkommit, nemligen att det finska jernvägsarbetet har fortskridit så långt, att det redan nästa år kommer fram till Uleåborg. Detta utgör ett viktigt skäl från Sveriges sida att icke stanna med jernvägsbyggandet vid Ångermanelfven. Att detta skäl sedan tillkommit, torde framgå deraf, att ännu uti den kejsrerliga propositionen till 1882 års finska landtdag icke var fråga om, att denna Österbottensbana först skulle byggas, utan föreslogs i stället till anläggning en del af mellersta stambanan i Finland, nemligen från Davidstad till S:t Michel. Jernvägs-Utskottets betänkande förordade denna bana, ehuru med flere reservanter, och Utskottets förslag bifölls af Ridderskapet och adeln; men de tre andra stånden satte Österbottensbanan främst på dagordningen, och deras mening blef landtdagens. Denna *senare* tillkomna omständighet tror jag gör det till en pligt för oss att icke nu stanna med jernvägsarbetena. Det synes mig äfven, att Norrland med sina stora och rika resurser har rättighet att fordra, hvad som är främsta villkoret för dess utveckling, nemligen lättade kommunikationer. Detta är hvad Norrland med sina långa afstånd behöfver i främsta rummet, det är vår pligt att tillgodose detta behof, och jag tror icke, att man härvidlag får räkna provins efter provins och se efter huru mycket den ena och den andra fått i förhållande till sin folkmängd. Man bör se frågan ur en större synpunkt, ur ren svensk allmän synpunkt. Ur denna synpunkt har man att främja utvecklingen, hvar detta bäst behöfves, och den främjas hvad Norrland beträffar först och främst genom anslag till jernvägar.

Det har framhållits af en talare, att vi den senaste tiden under

Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)

djupaste fred betydligt ökat vår statsskuld, och deri såg han en stor betänklighet. Ja, det är sant, våra skulder äro icke små, men man glömmar alltid att omtala, att våra tillgångar stigit samtidigt. Jag ber att härvid få fästa uppmärksamheten derpå, att de bidrag, som ärligen till förräntande af statens återstående skuld, sedan de enskilda jernvägarne betalt sin ränteannuitet, och sedan statens jernvägar inbetalt den afkastning för året, som de kunna inbetala, har utgjort för de sista fyra åren i medeltal en utgift af 692,878 kronor; jag afser endast den del af annuiteten som afser ränta. Jag frågar då, om detta är en hög betalning för den stora fördelen att hafva ett jernvägsnät, som sträcker sig från Skåne genom hela landet till Ångerman-elfven, om icke tillgångarne härigenom blifvit så oändligt mycket större, att denna utgiftssiffra måste anses försvinnande liten. Jag tror, att hvar och en måste jakande besvara denna fråga. Det är sant, att vi hafva lånat penningar härtill, men skulderna motsvaras fullt af ökade tillgångar; en kort redogörelse för detta förhållande under de senaste femton åren torde ej vara utan intresse. Jag tager till utgångspunkt det lånebemyndigande, som lemnas för hvarje år, och jag tror, att man genom att uttaga medeltal för hvarje 5-årsperiod skall få en ganska korrekt bild af förhållandet. Under åren från och med 1871 till och med 1875 lemnades lånebemyndigande på 56,600,000 kronor eller i medeltal för år 11,320,000 kronor. Under den nästa femårsperioden 1876—1880 utgjorde beloppet 40,757,931 kronor, hvilket för år utgör 8,150,986 kronor. Åren 1881—1885, den sista femårsperioden, har siffran gått ned till 30,156,500 kronor eller 6,031,300 kronor om året. Det har således skett ett bestämdt nedgående från något öfver 11 millioner den första perioden till 8 millioner den andra och 6 millioner den tredje, men under samma tid hafva icke oväsentliga kapitaliseringar egt rum. Till byggnader och materiel vid statens redan färdigbyggda jernvägar, hvilka utgifter förut blifvit bestridda af lånta medel, har för åren 1883—1887 anslagits af skattemedel ett belopp af 4,600,000 kronor. Under 1882—1886 har statsverkets grundfond ökats med 6,200,000 kronor. Derjemte hafva vi för 1885—86 till framtida behof, nemligen byggande af riksdagshus, anslagit 1,484,500 kronor och till ökande af Riksbankens grundfond under de fem åren 1882—1886 afsatt 6,926,638 kronor. På Riksdagens beslut beror nu, om än vidare dertill skall afsättas 1,473,009 kronor eller 2,773,009 kronor. Under åren 1881—1885 har statsskulden amorterats med 9,753,345 kronor. Sammanlägger jag dessa poster för de olika, nära sammanfallande åren, så träffar jag en summa, som ungefärligen uppgår till det belopp, som staten under dessa upplånat. Om man än kan säga, att vi genom dessa lån dragit en vevl på framtiden, så bör man dock erinra sig, att samtidigt äfven vunnits, utom värdet af de för lånen byggda jernvägarne, en ungefärligen lika stor kapitalisering framtiden till nytta. Ur finansiell synpunkt tror jag således icke, att man kan hafva något skäl att nu vilja stanna med jernvägsbyggandet. Vill man bygga jernbanor i Norrland, så tror jag att det måste erkännas, att man bör genast börja med detta arbete. Ett af de skäl, som framhållits för att icke stanna med jernvägsbyggandet, har en talare funnit stöta på statssocialism. Vi kunna dock lugnt

lemnna detta skäl å sido och endast fästa oss vid hvad statens egen fördel fordrar, och för staten är det en fördel, om jernvägsbyggandet skall fortsättas, att hafva en öfverd stad af ingenjörer och arbetare och att hafva arbetsmateriel färdig att begagna. Ur denna synpunkt tror jag att, om vi vilja fortsätta jernvägsbyggandet norrut, så böra vi fortsätta nu genast.

*Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)*

Men om jag i detta fall är fullkomligt nöjd med Kongl. Maj:ts förslag; om jag äfven önskar att utan afbrott fortsätta den norra stambanan; om jag än tror att det är en ovilkorlig pligt att bereda äfven öfre Norrland detta första vilkor för dess utveckling, så har jag dock icke kunnat gå så långt som Kongl. Maj:t derutinnan, att redan nu bestämma slutpunkten för denna bana till Öfver-Luleå. Jag tror, att bestämmandet af en punkt så långt aflägsen icke är af behovet påkalladt; jag tror, att beslutet i allt fall innebär detsamma, som att vi skola gå fram till Lule-elf; men jag vill icke nu hafva denna punkt Öfver-Luleå fastslagen. Fråga kan nemligen vara, vid hvilken punkt norra banan bör sluta, antingen vid Öfver-Luleå eller någon annan punkt. Denna fråga torde i första rummet bero på, om man önskar gå längre än till Lule-elf, om man vill gå ända fram till Haparanda eller icke, och i denna fråga vill jag ännu icke fatta mitt beslut. Jag tvekar nemligen mycket, huruvida man bör gå fram med banan ända till gränsen. Dertill kommer, att om vi besluta oss för Öfver-Luleå, så blifver banans ändpunkt en station på Luleå—Ofotens-banan 3½ mil från Luleå. Vi stå då vid valet, om vi skola frångå vår grundsats att icke hafva enskilda banor till utfartsvägar, eller om vi skola inköpa denna bana. Allt detta är frågor, som vi nu icke behöfva lösa. Det må väl sägas, att det kan vara skäl att Norrland får i tid veta, hvar jernvägen skall gå fram, så att man kan bereda sig härpå, och trafiken derigenom blifva bättre, när banan en gång kommer till stånd. Men om Utskottets tanke skulle vinna genklang, om meningen är, att vi skola inskränka jernvägsbyggandet till 2 millioner om året, så och då anläggningskostnaden från Sollefteå till Vännäs är 13½ millioner kronor samt för nästa år icke är afsedt högre anslag än 1 million, så erfordras för att komma fram till Vännäs 6 år utom det, hvars anslag vi i år bestämma. Det återstår ändå att bevilja ett mindre belopp äfven för det sjunde året.

Vidare säges att, om man nu beslutar hela banan, så slipper man några jernvägstvister vid Riksdagen; sådana äro så förhatliga. Nej, det slippa vi icke! Har man än fastslagit hela linien, så kommer det att blifva strider om beloppet och dessa har erfarenheten lärt mig kunna blifva lika svåra.

Utskottet har uppställt några vilkor, som blifvit af en del talare bemötta. Utskottet har såsom vilkor fordrat, att all den för anläggningen erforderliga jord skulle lemnas utan ersättning. Jordlösen för hela banan går till 650,000 kronor för de tre länen, deraf för linien Sollefteå—Vännäs ensamt till 285,000, hvaraf för Västernorrlands län 194,000 kronor. — Man har sagt, att sådana fordringar icke förut blifvit framställda; men jag ber få erinra, att förut likartadt bidrag lemnats vid en bana. — Jemtland har dessutom lemnat 900,000 kronor, således vida större bidrag än det, som nu ifrågasättes för hela denna

*Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)*

bana. Jag hemställer huruvida i jämförelse med de stora bidrag, som andra län fått teckna för enskilda jernvägsanläggningar, det här kan anses så orimligt, att dessa län, för den vida större fördelen att få en stambana, få lemna jord för 650,000 kronor. Det län, som, enligt hvad man sagt mig, skulle blifva svårast att förmå fullgöra detta prästandum, är det, som först beröres af jernvägen, nemligen Vesternorrlands län, men dels har Vesternorrland redan förut fått en ganska betydlig sträcka jernväg utan att anspråk gjorts gällande i detta afseende, dels synes det mig ock att, då Utskottet såsom bidragande nämnt »lands-ting, kommuner eller enskilde», det må kunna finnas former att lösa svårigheterna äfven der. Jag för min del tror icke, att detta vilkor är obilligt. Jag tror man kan ega rätt att fordra det, och jämföres detsamma med de utgifter, andra landsdelar fått underkasta sig, äro siffrorna icke afskräckande höga.

Jag vet, att här kommer att ifras för den längre sträckningen; men jag föreställer mig att den sträckning, Utskottet nu föreslagit, i sak betyder detsamma, fastän det icke blifver uttaladt. Vi slippa derigenom att binda oss, då vi icke behöfva binda oss. Man bör lemna åt framtiden en fråga, som den, bättre än vi, kan lösa. Jag tror man kan fatta detta beslut i lugnt medvetande, att man väl främjat en bana genom Norrländ.

Man har äfven önskat, att såsom vilkor skulle uppställas det endast rärer af svensk tillverkning skulle vid jernvägens byggnad användas. Utskottet har i detta afseende meddelat ett uttalande i ämnet af öfverdirektören Knut Styffe, hvilken deri säger, bland annat, följande:

»Äfven med den tull af 2,50 kronor per 100 kilogram, som sökandena föreslagit, torde vara ovisst, om en tillverkning af jernvägs-skenor här skulle kunna blifva lönande, och om, genom en tull å sådana, flera verk skulle föranledas att egna sig åt tillverkning deraf, har man allt skäl befara, att de allesammans komme att arbeta med förlust.»

Utskottet har i följd af detta utlåtande inskränkt sig till ett generelt uttalande icke endast om rälerna utan äfven om andra alster af svensk industri. Det säger i fråga härom:

»Utskottet är förvissadt, att Kongl. Maj:t ej lär underlåta att på så väl ifrågavarande som alla andra områden, der staten är i tillfälle att för sina behof använda alstren af svensk industri och produktionsförmåga, tillse, att sådant eger rum så vidsträckt, som förhållandena, utan åsidosättande af andra samhällsintressen, medgifva.»

Om hvad Utskottet föreslagit vinner Riksdagens bifall, kommer detta naturligen att ingå i skrifvelsen till Kongl. Maj:t. Jag tror derföre, att Utskottets yttrande härom innehåller allt hvad man behöfver uttala. Det är vidsträcktare än hvad Herr Casparsson föreslagit. Jag hemställer följaktligen om bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Bennich: De af Kammarens ledamöter, som någon längre tid deltagit i Riksdagens förhandlingar, torde erinra sig att från första stunden, då fråga förekom om jernvägsanläggningar i Norrländ, jag varit en liflig förespråkare för dessa jernvägar. Jag var förr repre-

sentant för ett norrländskt län och man ville deri se en anledning till mitt förord. Jag är icke numera representant för någon norrländsk ort och har der icke något enskildt intresse, men jag ber att få förklara, att min öfvertygelse om angelägenheten af ett fortsatt byggande af jernvägar genom Norrland icke är mindre fast än förr. Det kommer sig deraf att jag i olikhet med flertalet af Kammarens ledamöter väl känner Norrlands förhållanden och att jag under loppet af mer än ett fjerdedels sekel besökt större eller mindre delar af Norrland och derunder varit i tillfälle att förvärfva mig visshet derom, att Norrland för sin utveckling är fullt ut i lika stort behof af jernvägar som någon annan del af vårt land. Och icke nog dermed att Norrland är i behof af jernvägar, utan det ligger i fosterlandets intresse att detta behof blir tillfredsstäldt ju förr desto hellre. Jag vet att Norrland är mäktigt af stor utveckling, att Norrland har odlingslägenheter, om hvilkas betydelse och värde man i mellersta och södra Sverige icke gör sig något riktigt begrepp, men att dessa odlingslägenheter, dessa tillfällen till utveckling icke kunna komma att tillgodogöras af brist på det viktiga kommunikationsmedel, hvarom här är fråga. Här har talats om att Norrland har sin naturliga kommunikationsled i Östersjön. Hvilken del af landet, som ligger vid vatten, har icke sina naturliga kommunikationsleder i segelbara sjöar, kanaler m. m.? men icke har det åberopats mot byggande af jernvägar i södra och mellersta Sverige. Så mycket mindre bör det kunna åberopas i afseende å den del af landet, der vattenkommunikationerna under längsta tiden af året äro stängda af is. De statistiska uppgifter, som äro meddelade dels af komitén och dels i Kongl. Maj:ts proposition, hafva blifvit till riktigheten ifrågasatta af en och annan talare, men från dessa talares sida har jag aldrig hört erkännande af andra siffror än dem de sjelfva uppställt, och hvilkas värde jag deremot har anledning att icke skatta särdeles högt. Det är min öfvertygelse att vare sig Riksdagen nu beslutar jernväg endast till Vännäs eller ända fram till Luleå, så måste, till följd af sakens egen natur, — jag behöfver härvid icke vädja till rättvisa och billighet — jernvägen komma till Luleå, om icke till Haparanda. Men det skulle vara mycket tillfredsställande för Norrland och mycket lyckligt för de åtgärder, som under förväntan af jernvägen komme att förberedas och vidtagas, om beslutet att bygga jernväg ända fram till Luleå nu kunde blifva Riksdagens. Jag vill emellertid för närvarande inskränka mig att förorda jernvägens byggande norrut från Sollefteå och förbehålla mig att, sedan diskussionen vidare fortgått och man kan bedöma hvad som är klokast att förorda, sluta mig till den ena eller andra meningen i fråga om jernvägens utsträckning för närvarande.

En talare har framhållit en tanke, hvilken han förband med åtskilliga tillvitelser mot frihandlarne, nemligen att staten borde vid byggande af sina jernvägar, så vidt ske kunde, använda svensk materiel och svenska jernvägsskenor. Denna tanke anser jag mig, trots våra meningsskiljaktigheter i öfrigt, kunna understödja och det i synnerhet under den närvarande tiden. Vid ett föregående tillfälle hade jag anledning uttala mig om hvad stundens ställning kräfde och jag uttalade då den mening att här förestode stor arbetslöshet och stor

*Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)*

*Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrrland.
(Forts.)*

industriell förlägenhet, som påkallade statens uppmärksamhet. Jag anser mig med mina frihandelsgrundsatser kunna väl förena det anspråk, att vi under sådana tider som de närvarande icke allenast fortsätta att bygga jernvägar och dermed bereda arbetsförtjenst och befordra företagsamheten, utan äfven att vi för dessa jernvägar, som staten bekostar, till och med böra göra någon uppoffring, på det att svenska verkstäder må få leverera hvad de kunna åstadkomma. Jag ber att få fästa uppmärksamheten derpå, att jag gör en bestämd skilnad mellan den uppmuntran, som man vill bereda industrien genom att pålägga andra samhällsklasser beskattning i form af tullar och anspråket på att staten för sina ändamål bör se till, att under vissa omständigheter arbete kan beredas en arbetslös befolkning. Det är icke socialism utan det är mensklighet, som bjuder att man vid sådana tillfällen som de nuvarande och de närmast förestående icke slår döförat till för behofvet att bereda arbetsförtjenst. Jag är således icke emot att i det Riksdagens beslut, som kan komma att fattas, inrymma en sådan mening, som herr Casparsson förfäktat.

Herr Widmark: Hvar och en, som med uppmärksamhet genomläser det nu förevarande betänkandet, torde få den uppfattning att detsammes premisser icke stå i samklang med de slutsatser, hvartill Utskottet kommit, och med det förslag till beslut Utskottet framlagt.

Utskottet börjar, sedan det redogjort för Kongl. Maj:ts propositions väsentliga innehåll, med att säga, att det är ovederläggligt att Norrland är stadt i utveckling, visande sig i ökad folkmängd och företagsamhet, men att saknaden af tidsenliga kommunikationer hämmar denna utveckling och försvårar tillgodogörandet af de rika och mångfaldiga naturliga produkter, som derinom finnas. Det framhåller vidare, att staten har ett särskildt intresse af att stambanan varder fortsatt genom öfre Norrrland till följd af det ökade värde, de derstädes belägna stora skogsdomänerna skulle erhålla. Utskottet erkänner ock att Norrrland har berättigade kraf på att få en kommunikationsled sådan den ifrågasatta samt att denna fordran icke utan obillighet låter sig afvisas.

Utskottet öfvergår derefter till de strategiska skälen och framhåller dervid, att vårt land bör ställas i beqväm och snabb förbindelse med Norrrland för att kunna försvaras. Detta anses vara af stor vikt och för vissa fall nära nog nödvändigt. Ändtligen anför Utskottet det politiska skäl, som talar för en stambanas dragande så fort som möjligt upp genom Norrrland. Detta har afseende på den finska befolkningen i Norrbottens län och det förhållande att jernvägen inom Finland allt mer och mer närmar sig riksgränsen.

När jag läste detta allt, glädde det mig och jag hoppades att öfre Norrrlands berättigade kraf skulle varda redan nu fullt tillgodosedda; men härefter börjar nu Utskottets sitt återtag, börjar anslå annan ton. Man skall, säger Utskottet, blott bygga så småningom, man skall se till att äfven andra statsbehof varda tillgodosedda, man skall gå varsam till väga och icke taga för sig för mycket. Man bör nu stanna vid Vännäs, man bör afvakta erfarenhet om trafik på de redan anlagda jernvägarne i Norrrland, man bör icke för många år binda kommande

Riksdagar och man bör åt dessa bevara möjligheten att besluta, »hur-
vida ifrågavarande jernvägsarbeten böra ytterligare fortsättas eller
icke». Herr vice Talmannen har redan förut påvisat detta yttrandes
innebörd och mot det inlagt gensaga. Det är väl emellertid tänkt
så, eftersom det står der! Jag får säga att för befolkningen i öfre
Vesterbotten och Norrbotten är detta uttalande den reellaste kalldusch
öfver dess förhoppningar, Utskottet kunnat komma fram med, och jag
vill äfven för min del protestera mot hvad Utskottet sålunda yttrat.

Man skall — heter det — stanna vid Vännäs! Hvarför? Jo, därför
att man en gång beslutat bygga jernväg mellan Bräcke och Sollefteå,
derför att det icke är hvarken för kort eller för långt emellan Sol-
lefteå och Vännäs, derför att Umeå ligger på samma breddgrad som
Vännäs, derför att Uleåborg ligger midt för Piteå! Hade Utskottet
föreslagit att nu skulle fattas beslut om byggandet af jernväg mellan
Sollefteå och punkt vid Piteåelf, då hade jag kunnat fatta det sist
anförda skälet.

Utskottet säger att staten rätteligen icke bör bekosta den för an-
läggningen erforderliga jorden till stambanorna i Norrland. Detta är
en sak, som jag icke vill opponera mig emot, äfven om jag icke kan
anse den fullt rigtig, ty jag håller för, att landstingen och kommunerna
eller enskilde böra åtaga sig något för att få en sådan stor fördel,
som ligger i erhållandet af en stambana, men jag säger detta under
den förutsättningen att Riksdagens beslut nu skall vara att banan
skall byggas ända till Öfver-Luleå. Beslutas nu icke banans utsträck-
ning till Öfver-Luleå utan blott till Vännäs, så skall man t. ex. sex
år härefter få besluta jernvägens fortsättning mellan Vännäs och Skel-
lefteå och sex år derefter om den återstående delen mellan Skellefteå
och Luleå. De som makten hafva att gifva och taga, de kunna då
komma med ytterligare vilkor, och dessa vilkor kunna vara sådana,
att de för landsting och kommuner eller enskilde icke vara bärbara,
och att de fördelar, man vill gifva en ort genom stambanor, kunna
genom de uppoffringar, hvarmed de skulle köpas, blifva befolkningen
derinom till tunga i stället för gagn.

Hvad skall det vara för en fördel att nu blott besluta jernvägs-
anläggning mellan Skellefteå och Vännäs? Det sades nyss här, att
det icke var så farligt att hafva dessa jernvägsstrider vid Riksdagen,
men mig förefaller det, som om dessa strider hade en förmåga att
förrycka allt riksdagsarbete och att göra vänner osams. Jernvägsfrågorna
skapa mycken oro och framkalla många intriger. Det förefaller mig
derföre som vore det mycket bättre att få frågan afgjord med ens.
Om det varit någon fördel dermed hade man ju lika väl bort besluta
för delar af stambana, när frågor tillförene förevarit vid Riksdagen om
andra stambanor. Hvarför beslöt man t. ex. icke bana endast till
Östersund i stället för med ens till riksgränsen, hvarför icke endast
till Södertelje i stället för med ens till Göteborg? Då man der beslöt
hela sträckningen, hvarför icke göra så nu? Man har här sagt: »Hvar-
för nu hålla på Öfver-Luleå! Det är så säkert att, kommer jernvägen
till Vännäs, så kommer den också till Öfver-Luleå. Varen derför all-
deles lugna, bryn er icke om att yrka derpå!» Hafva vi, mine herrar,
framtiden i våra händer? Hvilken kan förutsäga kommande Riksdagars

Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)

*Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)*

beslut? I dag har jag hört att många nihilister finnas i fråga om jernvägsbyggande i Norrland, motståndet växer och svårigheterna att drifva igenom beslut derom växa år från år. Vi veta sålunda icke, hvilka åsigter om sex år äro rådande i Riksdagen, vi veta icke, om det då är möjligt att genomdrifva ett beslut om jernvägsbyggnad till Skellefteå eller Öfver-Luleå, ej heller kunna vi göra oss en föreställning om de villkor, som, för händelse af att detta lyckas, Riksdagen då kan komma att knyta vid ett sådant beslut.

Jag tror icke, att det lönar sig att här tala om de ekonomiska fördelar för Sverige och speciellt för Norrland, som skulle stamma af stambanorna. Det lönar icke att tala om att det finnes ofantliga tillfällen till utveckling i jordbruk och industri inom öfre Norrland. En norrländing, han må känna till förhållandena huru väl som helst inom sin födelsebygd, när han söker göra dessa kunniga för dem, som bo i södra och mellersta Sverige, när han för dem omtalar hur det är, när han säger att det är så eller så, svarar man honom icke något, rycker tilläfventyrs blott på hufvudet, men man tror honom icke. Man anser att det är öfverdrift i hvad som meddelas och att berättaren är sangvinisk. Men om ingen vill sätta tro till de ekonomiska skälen, lär vi deremot icke någon kunna förneka de militära och politiska skälens ofantligt stora vikt i nu förevarande fråga. Dessa skäl tala för ett beslut om banans fortsättning till och fastläsande af Öfver-Luleå såsom slutpunkt. För det folk, som bygger och bor deruppe i öfre delen af Vesterbottens och Norrbottens län, kan det icke vara annat än en fördel att veta något visst i detta afseende, att veta att banan skall i sinom tid komma till nyssnämnda ställe. Jag fäster mig icke så mycket vid huru fort den kommer dit. För mig framstår det såsom ytterst viktigt, att man redan nu skall kunna säga till detta folk: »Ni skolen få jernväg!» och detta gör Riksdagen genom att nu besluta anläggning af jernväg från Sollefteå till Öfver-Luleå.

Undra icke på, Herr vice Talman, att jag här har försökt framhålla att stambanan bör gå till Luleå elf, undra icke på att jag gjort anmärkningar mot, känt mig mindre tilltalad af och icke funnit mig tillfredsstäld med Utskottets betänkande! Jag vet fullväl att flertalet af Stats-Utskottets ledamöter från denna Kammar äro böjda för en jernvägsanläggning norrut, till punkt vid Luleå elf, vet ock att det varit för dem med stora svårigheter förenadt att uti Utskottet få igenom ett förslag, sådant som det förevarande, men när man ser huru motståndet växer, när man hör att mäktiga stämmor höja sig för att inbyggarna i de nordligaste delarne af vårt land skola sjelfva med hjälp i form af statslän bygga jernvägen, så ser man en fara uti uppskofvet och man börjar frukta för att det en annan gång skall blifva omöjligt att genomdrifva ett beslut om fortsättning af denna jernväg såsom stambana. Hvad under då, om man vill begagna sig af »nuet» för att få frågan i sin helhet igenom, på det att Sveriges gränslän ej måtte känna sig och i verkligheten varda isolerade från öfriga delar af Sverige. I ett fjerdedels sekel har jag haft min verksamhet i Norrbotten, jag tror mig känna land och folk och jag vet att det landet är förtjent att länkas fast vid fäderneslandet. Man har der mången gång framställt till mig den frågan: »När skola vi få jernväg?» Jag har alltid svarat:

»Lugna er, jag är öfvertygad att den tiden skall komma!» Detta har varit mitt svar. Det har gifvits af fullaste öfvertygelse. Varder nu beslutet det, jag önskar, så har jag inläst mitt ord; blifver det icke så, beslutas nu icke banan till Öfver-Luleå, skulle det smärta mig, ty jag är ej längre fullt viss derpå att det kan komma att infrias. Jag anholder om bifall till Friherre von Essens reservation.

*Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)*

Herr Smith: Den provins jag representerar har i förhållande till sitt taxeringsvärde den största in-tecknade skuldsomma af alla provinser i vårt land, men den har det oaktadt icke fått hvarken stambana eller ens något lån för någon af sina enskilda banor, utan har måst skaffa sig sjelf de penningar, den behöft för att bygga sina jernvägar, endast med undantag af någon ringa statshjelp för den del af Karlskrona—Vexjöbanan, som genomgår provinsen, och hvilken hjelp lemnades derför att staten behöfde denna bana för sin flottstation i Karlskrona. Ingen skulle därför hafva större anledning än jag att protestera mot ett fortsatt jernvägsbyggande norrut, ett fortsatt utgifvande af penningar, hvartill denna provins äfven måste bidraga, men jag är hitsänd icke för att representera endast en provins, utan för att verka för hvad som är hela Sveriges gagn. Jag tror för min del att det är till gagn för hela Sverige att bygga jernväg till Luleå, men icke från den synpunkten, som de norrländska representanterna framhållit, att vi nemligen skulle hafva skyldighet dertill. Jag tror att vi hafva uppfyllt vara skyldigheter mot Norrland. Denna landsdel har fått jernvägar i högre grad än någon annan provins. Dess jernvägar lemna den minsta inkomsten af alla landets jernvägar. Norrland har icke bidragit med någon skatt till landets öfriga jernvägar, ty dessa lemna redan nu ränta på anläggningskapitalet, såsom af Herr Grefve Sparre här blifvit upplyst, då han nämnde att staten endast betalar 690.000 kronor om året för dem. Vid sådant förhållande har Norrland icke bidragit med något till de jernvägsanläggningar, som egt rum i det öfriga landet, och därför böra Norrlands anspråk icke vara allt för höga. När nu Norrlands representanter begära att man skall köpa deras jord, som har ganska ringa värde, synes det mig som om de sköte öfver målet, ty enligt min åsigt är det väl det minsta man kan begära, att de skola med tacksamhet erbjuda den jord, som erfordras, utan ersättning. Jag utgår i denna fråga från den synpunkt, att det är icke endast Norrlands invånares, utan hela Sveriges inbyggares väl, man tillgodoser genom byggande af denna bana. Norrland har rikedomskällor, som ännu ingen i den öfriga delen af landet förstår att uppskatta, och det dröjer länge innan mau blir i tillfälle att fullt uppskatta dessa. Skola de emellertid kunna tillgodogöras, är det nödvändigt att bygga jernvägar deruppe. Det är gifvet att en så liten befolkning icke kan åstadkomma privatbanor, liksom i tätare befolkade trakter. Staten måste därför bygga banan men icke endast för norrländingarnes skull, utan därför att vårt eget intresse bjuder oss att gå så långt. Vårt eget intresse bjuder oss det, ty Norrlands export är stängd 6 à 7 månader om året. Om vi nu bygga stambanan till Luleå och sedermera möjligen få bibanor derifrån till vesterhafvet, så kunna vi tillgodogöra oss Norrlands export af trä hela året om, och Norrland

*Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrrland.*

(Forts.)

kunde derigenom få sälja sina produkter hela året, under det att dessa nu ofta måste säljas till vida lägre pris än om de kunde skeppas i den mån utlandet behöfde dem. Orsaken hvarför Norrrland får så låga pris, är den korta skeppningstid Norrrland har. Genom att bygga jernväg till Luleå och sedan fortsätta till Norge, blir detta hinder undanröjdt och Norrrland vunne möjligheten af att få högre pris och bättre afsättning. Det är dessutom sannolikt att äfven andra alster än de nu vanliga kunna i Norrrland uppdagas och blifva föremål för export och således äfven väga tungt i vågskalen. Vi skulle sålunda tillgodose hela Sveriges väl genom att bygga stambanan icke blott till Vännäs, utan ända till Luleå. Gå vi nu endast halfva vägen och stanna vid Vännäs, veta vi icke om och när det blir möjligt att få den öfriga delen.

Det är gifvet att de personer, som komma att bygga tvärbanan, icke heller kunna skaffa sig de nödiga medlen, om statsbanan ej kommer till Luleå. Man har här i dag om Luleå—Ofoten-banan rent ut brukat ordet »skoj». Jag för min del anser att, om Sverige kunde utan utgifter få en bana af så lång distans som Luleå—Ofoten-banan byggd, det vore skäl att icke motverka utan snarare understödja detta företag, och det tror jag man skulle göra genom att nu besluta stambanans utsträckning ända fram till Luleå. Jag tror, det vore mycket lättare att uppsöka utländska kapital för Luleå—Ofoten-banan, om utlandet visste, att staten byggde bana till Luleå. Tvärbanan komme icke blott att få trafik från Gellivara, utan blefve en naturlig utfartsväg för alla de produkter, som öfre Norrrland hade att exportera. Det blefve då möjligt att för hela Norrrland få ett jernvägsnät, som vore till gagn för hela fosterlandet. Det vore ingalunda skadligt att nu fatta beslut om hela sträckningen, ty det blefve derigenom klart för öfre Norrrland hvad det hade att rätta sig efter och det kunde bygga sin framtid på detta beslut. Nu kan öfre Norrrland icke lita på framtiden, utan måste afvakta hvad komma skall.

Man har här i dag talat om svårigheten att skuldsätta landet och att skaffa penningar. För min del tror jag icke att detta har någon svårighet. Det bevisas bäst deraf att vi vid hvarje nytt lån fått lägre och lägre ränta. Och för öfrigt, är då summan, som erfordras för ifrågavarande jernväg, så stor, att den icke kan anskaffas, äfven om vi icke skulle få någon ränta alls på kapitalet? Få vi låna dessa 30 millioner till $3\frac{1}{2}$ procent, så är utgiften icke mer än något öfver 1 million om året. Kan icke Sverige betala detta för att få jernväg ända till Luleå och derigenom öppna provinsens rikedomskällor, hvilka nu äro stängda? Jag tror icke att Sverige är så fattigt, att det icke kan bära en sådan utgift, och därför vill jag hoppas att denna Kamrars beslutar jernvägens byggande ända till Luleå på en gång. Jag kan icke tänka mig att i detta ögonblick någon svårighet möter för fattande af ett sådant beslut, som icke mer än väl uppväges af fördelarne deraf. Har man endast fruktat för penningutgiften, så är den ju icke stor, men fördelarne deremot äro högst väsentliga, ty för närvarande äro penningarne billiga, arbetskostnaden billig, materialerna billiga, — allt hvad vi behöfva för verkställande af denna jernvägsanläggning är så billigt, att det kanske aldrig blir så billigt som nu.

Aldrig har tidpunkten varit fördelaktigare än nu att bygga en bana, som icke kan bära sig. Det enda, som jag har mot Friherre von Essens reservation, är att den summa, 1 million kronor, som man nu vill lemna, är alldeles för liten. Jag skulle vilja, att man genast lmnade 5 à 6 millioner om året, på det att banan måtte kunna fullbordas under så kort tid som möjligt, ty då finge vi banan byggd till det billiga pris, som nu kan åstadkommas, och man finge penningar till den billiga ränta, som nu gäller. Om man bygger allenast med 1 million om året, så skulle det åtgå 30 år och ingen vet hvad som under tiden kan inträffa. Jag vill emellertid icke göra något yrkande härom, utan instämmer i Friherre von Essens reservation, då den torde vara det förslag, som har största utsigten att gå igenom. Jag yrkar bifall till Friherre von Essens reservation.

*Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)*

Friherre von Essen, Fredrik: Den uttömmande debatt, som egt rum i denna fråga, visar huru stor Kammaren finner frågan vara, och det är heller icke någon obetydlig sak att bygga en järnväg på ytterligare 50 mil. Utskottet har också sett saken i stort i hela den förra delen af dess motivering, men så förekommer det en vändning, som förväntat mer än en af talarne i dag. Äfven på mig har detta gjort ett sådant intryck, och jag har icke kunnat deltaga deri. Denna vändning består deri att, sedan Utskottet väl medgifvit att byggande af en järnväg norrut skulle vara fördelaktigt, säger Utskottet: Vi måste vara varsamma, vi måste gå sakta till väga, vi få icke bestämma någon punkt norrut, som kan gifva befolkningen visshet om att den skall komma i snar beröring med den öfriga delen af sitt fosterland, utan den skall vänja sig vid tanken att dess trafikområde och dess kommersiella förbindelser skola ledas öfver åt den ryska sidan. Den skall icke veta, icke hafva full säkerhet derom, att den inom en snar framtid skall kunna vända sig till Sverige med sina förbindelser. Detta Utskottets resonnement kan icke annat än förvåna mången. Det kan endast förklaras af det skäl, att Utskottet deri sett en möjlighet till en öfverenskommelse med ledamöter, som eljest icke lemnat sitt bifall till järnvägsbyggnaden. För min del hyser jag icke synnerligen stor fruktan för dessa. Jag tror icke att mången röst skall vid det slutliga afgörandet votera *nej* mot en sådan sak, som framdragande af järnväg norrut. Det är väl sant att man vid föregående tvister om järnvägsbyggnader i Norrland förordat kortare distanser och stannat dervid för en tid. Först bestämde man sig för att, när man kommit till Storvik, skulle det vara slut. Så skulle man bygga till Torpshammarbanan och så skulle det *kanske* vara slut vid Sollefteå. Men det blef icke så och redan nu finner jag åsigterna vara sådana, att jag icke drager i betänkanade att yrka på järnvägens fortsättning ända till Öfver-Luleå. Det kan, om frågan nu faller, icke dröja mer än ett eller annat år, innan Riksdagen beslutar bana till Luleå. Man kan icke neka att det innebär stora olägenheter att stanna vid Vännäs så der på halfva vägen. Det kan visserligen blifva nödvändigt att fatta ett sådant beslut, men jag kan icke inse, hvarför dessa herrar, som yrka detta, hålla på ett sådant beslut. Visst är det att banan framdeles kommer till Luleå, men det kan icke vara likgiltigt för befolkningen

*Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)*

att nu få veta, huru framtiden gestaltar sig. På detta sätt stå vi inför ett framtida tvistefrö. Jag kan icke fatta att man vid en blick på kartan kan sätta i fråga, att man icke skall anordna förbindelse för denna befolkning med Sverige. Det kan icke vara skäl att gå så till väga, då det finnes en lätt förbindelse på andra sidan Bottenhafvet. Under sådana förhållanden är det omöjligt för mig att framhålla andra åsikter än dem jag i min reservation framhållit, ehuru jag erkänner att det till slut, för att vinna något, kan blifva nödigt frånträda dem, men innan så sker, bör man vara viss att ingen annan utväg finnes.

Då jag haft den äran att vara ledamot af den komité, som varit tillsatt för att behandla denna fråga, så skulle kanske någon här vänta eller fordra, att jag skulle ställa upp bevis för komiténs beräkningar, men då Kammarkens så länge debatterat frågan och jag anser att om-dömena måste ledas af högre synpunkter än de små anmärkningspunkter, som kunna påträffas vid de sifferberäkningar, som i betänkandet förekomma, så erkänner jag att det vore orätt af mig att dermed trötta Kammarken. Det är dock här af en talare yttradt något, hvarvid jag måste någa ögonblick uppehålla mig, nemligen det att såsom vilkor borde uppställas att svenska räler företrädesvis måtte användas vid denna jernvägsbyggnad. Vål är detta i viss mån redan besvaradt af Utskottets ordförande, men jag ber att dertill få lägga några ord. Om det nu anses så välgörande för den svenska jernindustrien, att svenska räler användas för statens banor, så bör å andra sidan framhållas att, på sätt framgår af det uttalande af Öfverdirektören Styffe, hvarur nämnde talare uppläste några rader, de svenska rälerna i jämförelse med de utländska äro mycket dyrare. Om den svenska jernhandteringen, det vill här säga ett, två å tre större jernverk, skulle göra någon vinst på leverans af räler, så måste dessa betalas med åtminstone 1 krona per centner mer än utländska. För omläggningar af räler och för byggande af Norrlands-banan skulle behövas ett ganska vackert antal centner, som jag emellertid icke nu påminner mig. Om, som jag hört sägas, 200,000 centner skulle åtgå om året, så skulle 200,000 kronor årligen betalas för att vinna detta fosterländska mål och skaffa arbete åt arbetslöse svenske arbetare. Huru många arbetare som kunde användas i dessa 2 å 3 verkstäder, vet jag icke, men jag tror att det vore allt för få för en dylik uppoffring. Jag anser att det ur denna synpunkt icke blefve någon synnerlig fördel.

Jag skall icke uppehålla Kammarkens tid längre. Jag ber att få yrka bifall till min reservation och jag tillägger att min öfvertygelse är att, såsom en talare nyss sade, denna sak icke kan falla, utan den måste fram. Jag slutar med att åberopa den bekanta slutstrofen i en svensk sång: »Sveriges fana måste fram, ja! den måste fram!»

Herr Forssell, Otto: Då jag sist hade ordet i denna sak, förklarade jag mig villig och beredd att visa, det vi redan hafva en kommunikationsled mellan hufvudstaden å ena, samt Vester- och Norrbotten å andra sidan, som är på en gång billigare, bekvämare och snabbare än den, som kan beredas genom den föreslagna jernvägen. I sammanhang dermed uppmanade jag mina motståndare att bevisa motsatsen,

och förklarade mig villig att i sådant fall återkalla mitt yrkande om afslag.

Då jag nu ej fått något svar på denna min uppmaning, vill jag å min sida bevisa mitt påstående och åberopar i sådant afseende en jämförande tablå öfver trafik-kostnaden å ena sidan på ångbåt och å den andra på den blifvande jernvägen.

Tiden är nu så långt framskriden, och Kammarrens ledamöter redan så uttröttade af den långvariga diskussionen, att jag ej vågar uppläsa denna tablå i detalj, utan anhåller blott att nu få anföra några få data derur.

Häraf visar sig då bland annat, att afgiften för resa från Stockholm till Luleå på ångbåt är å första plats 35 kronor, medan samma afgift å den blifvande jernvägen varder för andra plats 64 kronor och för tredje plats 42 kronor 70 öre. Nu skulle man väl kunna säga, att passagerareavgiften på jernväg kan och bör nedsättas till förmån för Norrland. Men härvid möter den omständigheten, att passagerareavgiften för andra klass å jernväg från Stockholm till Hjelta, der den nya jernvägen skulle vidtaga, är 34 kronor, och att således den resande måste åka gratis på den nya jernvägen, så vida han skall kunna lockas att begagna den, helst jernvägsresan kräfver 3 dygn, medan resan på ångbåt från Luleå till Stockholm direkt åtminstone en gång skett på 40 timmar.

Enahanda är förhållandet med godstrafiken. Så t. ex. kostar kaffe på ångbåt 117 kr. 50 öre, på jernväg 278 kr. 50 öre; lax på ångbåt 75 å 98 kr., på jernväg 209 kr.; fläsk resp. 117 kr. 50 öre och 278 kr. 50 öre; jern resp. 60 kr. och 134 kr.; fotogen resp. 105 kr. 80 öre och 278 kr. 50 öre; spannmål resp. 47 kr. 50 öre å 53 kr. och 179 kr. och så vidare, allt per 5,000 kilo.

Häraf lärer en hvar af eder, mine herrar, lätt finna, att, så vida fråga är att bemedla samfärdseln mellan Vester- och Norrbotten, å ena, samt det öfriga riket å andra sidan, den föreslagna jernvägen icke kommer att begagnas eller vara till ringaste gagn eller nytta under sommarmånaderna.

För min del vidhåller jag mitt yrkande om afslag.

Rop hördes nu på proposition.

Herr Stjernspetz: Oaktadt Herr Smith till en stor del förkommit mig, vill jag dock, när jag en gång begärt ordet, helt kort yttra mig i frågan.

De fäste talare, som uppträdt för jernvägarnes utsträckning i Norrland, hafva nästan uteslutande framhållit, huru förmånligt det för denna landsdel skulle blifva och huru betydligt och hastigt den skulle utveckla sig genom den lättade kommunikationsleden. Jag inser visserligen fullkomligt att förslaget utgör en verklig lifsfråga för Norrlands utveckling, men det oaktadt är det ändå mindre härför än för öfriga Sveriges landskap och fäderneslandet i sin helhet, som jag vill förorda företaget. Vid en utsträckning af vårt jernvägsnät, sådan som den föreslagna, måste det vara af minst samma vikt och intresse för landets öfriga delar, särskildt mellersta Sverige, att få förbindelse med de

*Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)*

Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrland.
(Forts.)

nordliga delarne af vårt land. Ett intresse kan ej der uppstå och finna sin tillfredsställelse genom en jernväg söder ut utan att ett alldeles motsvarande intresse äfven der uppstår och blifver tillfredsstäldt genom samma jernväg. Men fördelarne för de sydliga landsdelarne äro *endast mera fördelade* utefter alla de jernvägslinier, som der redan finnas, hvarföre de ej så starkt falla i ögonen. Då sjöfarten på Norrland under $\frac{2}{3}$ af året är stängd, lider intet tvifvel, att icke ett lifligt utbyte med Norrland skall förr eller senare uppstå. När förhållandena fått ordna och vänja sig vid den nya kommunikationsleden, kommer Norrland att mera än förut blifva en mycket vigtig afsättningsort för mel-lersta och södra Sveriges landtmanna- och industrialster. Af alltsammans blifver det sålunda en för hela vårt land mycket vigtig förbindelse, sedt så väl i stort som i enskilda delar.

Ett skäl kunde visserligen finnas till att för närvarande afslå förslaget och det är det dyra och mindre praktiska sätt, hvarpå statens jernvägsarbeten bedrifvas. Men rättelse härutinnan borde väl på annat sätt kunna vinnas än genom ett afslag, hvarföre, då höga och vigtiga skäl tala för förslaget, jag det oaktadt vågar yrka bifall till Utskottets betänkande.

Herr Fosser: Kammaren är trött och otålig och jag skall icke länge taga uppmärksamheten i anspråk. Jag skall blott säga några få ord.

Genom de utredningar, som af så väl den norrländska jernvägs-komitén som Kongl. Maj:t äro ävägabragta, anser jag, att skälen äro alldeles öfvervägande för ett fortsättande af jernvägsbyggandet i Norrland. Jag anser, att öfre Norrland har fullt berättigade anspråk på jernvägar, och det måtte väl gälla för Norrland, hvad som gäller för öfriga delar af riket, att jernvägar nu för tiden äro nästan en oundgänglig förutsättning för det ekonomiska lifvets utveckling och förkofran. Många materiella skäl finnas, som tala för den norrländska jernvägens fortsättande, såsom att öfre Norrland utgör mer än $\frac{1}{3}$ af hela riket, att vi der ega stora skogar och rika odlingstillfällen och att redan en jemförelsevis stor industriel utveckling der förefinnes m. m. Men skäl af annan art finnas äfven. Jag vill i detta afseende blott påpeka, att Norrland är den enda del af riket, som hvarken genom haf eller nationalitet är skild från det angränsande landet. Vi hafva derföre icke endast materiella intressen att der tillgodose utan äfven politiska och nationella. Jag är således af den mening, att vi böra fortsätta med byggande af jernvägar i öfre Norrland, men har likväl icke kunnat dela deras uppfattning, som önska, att vi nu skulle med ett enda klubbslag besluta att bygga en jernväg af öfver 50 mil för 36 eller 30 millioner kronor och använda 4 millioner om året till byggandet. Jag tror att detta förslag redan genom sin storlek och sin vidtutseende omfattning är sådant, att det kan vara egnadt ingifva någon betänklighet och mana till varsamhet.

Härtill kommer, att de ränteutgifter, som staten haft för sina jernvägar, utöfver inkomsterna, under de senare åren varit i stigande och utgjort följande belopp:

År 1883	372,487 kronor,
» 1884	468,082 »
» 1885	807,159 » och
» 1886	1,123,785 »

*Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrländ.
(Forts.)*

Dessa siffror visa, att i samma mån jernvägarne i nedre Norrland kommit in i statistiken, hafva också utgifterna för statsverket vuxit hvarje år med en ökad ränteskilnad för jernvägslån. Dessa siffror böra visserligen icke vara afskräckande, ty det är en naturlig sak, att innan en jernbana hinna upptrafikeras, lemnar den en jemförelsevis mindre inkomst och att således jernbanorna i nedre Norrland, åtminstone till en början, skulle utöfva ett mindre fördelaktigt inflytande på afkastningen af stambanorna. Men i alla fall ligger dock i detta förhållande ett gif akt, som icke bör lemnas ur räkningen. Vi hafva också under de senaste 15 åren för jernvägsbyggande upplånat icke mindre än 127,540,931 kronor. I genomskärning blir detta på hvarje år något mer än 8½ millioner kronor. Detta är kanske något mer än som önskligt varit, och jag tror icke, att vi böra ställa så till, att vi längre fortsätta med att så forcera jernvägsbyggandet. Om vi nu skulle besluta att bygga ända till Luleå, är jag för min del öfvertygad derom, att sådana påtryckningar från vidt skilda håll och af vidt skilda motiv skulle göra sig gällande inom Riksdagen, att ett forceradt jernvägsbyggande i öfre Norrland blefve nästan oundvikligt. Det är det skäl, som för mig varit afgörande inom Utskottet och gjort, att jag icke kunnat skänka mitt bifall till den Kongl. propositionen oförändrad. Och hvad är det Utskottet föreslagit? Jo en ganska betydande stambana från Sollefteå till Vännäs, icke mindre än 21 mil och för en kostnad, beräknad till 13,412,800 kronor. Männe icke detta kan vara alldeles tillräckligt att taga för sig på en gång?

Hvad Friherre von Essens reservation beträffar, så ber jag få anmärka, att de skäl, han i densamma anför, kunna lika väl gälla för Utskottets förslag som för reservationen.

Jag vill nu icke längre upptaga Kammarrens tid, utan inskränker mig till att yrka bifall till Utskottets förslag.

Ropen på proposition förnyades.

Herr Roos, Wilhelm: Efter den utgång frågan nyss erhållit inom Andra Kammarren, anser jag mig kunna inskränka mig till att i korthet hemställa om bifall till Stats-Utskottets betänkande.

Friherre von Essen, Fredrik: Jag får afstå från det af mig förut framställda yrkandet, sedan det nu blifvit bekant, att Andra Kammarren med 102 röster mot 95 afslagit Utskottets förslag; och förenar jag mig i stället med dem, som yrka bifall till sistnämnda förslag.

Herr Axell: Jag ber att på samma grunder som den siste talarren få yrka bifall till Utskottets förslag.

Anslag till
en stambana
genom öfre
Norrrland.
(Forts.)

Herr Bexell: Då tullfrågan var före här i Kammaren, sade man, att det var så sorgligt stäldt med Norrrland. Nu åter talas det om den stora framtid, som t. ex. jordbruket der skulle ega, blott man finge jernvägar. Det är besynnerligt, att jernvägar skulle kunna hafva denna verkan.

Då tullstriden var före, talade en norrländing om att exportera en del af befolkningen till Amerika. Nu åter säger man, att om vi få jernvägar i Norrrland, så kan detta i stället för Amerika mottaga och bereda arbete för arbetskrafter från det öfriga landet. Jag för min del tror icke på dessa omkastningar utan yrkar afslag.

Rop på proposition framträngde å nyo.

Herr Bennich: Jag har endast begärt ordet för att gifva tillkänna, hvilket yrkande jag omfattar, och att jag i sådant afseende biträder Herr Casparssons förslag.

Sedan öfverläggningen förklarats härmed slutad samt Herrar Cederberg, Nyström, Widén, Widmark och Smith återtagit sina yrkanden, yttrade Herr Grefven och Talmannen, att i afseende på mom. a) i förevarande punkt endast återstode följande yrkanden: 1:o) att Utskottets hemställan skulle bifallas; 2:o) af Herr Casparsson, att Kongl. Maj:ts förevarande proposition må på det sätt bifallas, att Riksdagen *dels* beslutar, att en stambana af samma spårvidd och med samma öfverbyggnad som de öfriga stambanorna genom Norrrland, men med iakttagande af vissa förenklingar i byggnadssättet, skall anläggas från Sollefteå eller lämplig punkt i dess närhet öfver Skorped till Vännäs, med rätt för Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter å linien mellan banans utgångspunkt och Skorped, hvilka jernvägen bör genomgå, samt under vilkor i öfrigt, att förslag till jernvägens sträckning mellan Skorped och Vännäs varder för en kommande Riksdag framlagdt, och att räler af *svensk* tillverkning må vid denna stambanas byggande företrädesvis användas, samt att landsting, kommuner eller enskilde antingen kostnadsfritt för staten afstå all för anläggningen erforderlig mark eller ock lemna staten ersättning för den kostnad, förvärfvandets af full dispositions- och eganderätt till sådan mark kan medföra; *dels* ock för påbörjandet af berörda stambana för år 1887 anvisar ett anslag af en million kronor; samt 3:o) att Utskottets hemställan skulle af Kammaren afslås.

Härefter gjorde Herr Grefven och Talmannen propositioner enligt dessa yrkanden och förklarade sig anse propositionen på bifall till Utskottets hemställan vara med öfvervägande ja besvarad.

Flere ledamöter begärde votering, i anledning hvaraf och sedan såsom kontraposition dervid antagits afslag å Utskottets hemställan, uppsattes, justerades och anslogs en omröstningsproposition af följande lydelse:

Den, som bifaller mom. a) i punkten II af Stats-Utskottets utlåtande N:o 40, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslås momentet.

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

Ja — 74;

Nej — 35.

Herr Grefven och Talmannen yttrade vidare, att i afseende på mom. b) af den föredragna punkten något egentligt yrkande annat än om bifall till Utskottets hemställan icke blifvit under öfverläggningen framställdt.

Härefter gjordes proposition på bifall till berörda hemställan, och förklarades denna proposition vara med ja besvarad.

Den fortsatta behandlingen af förevarande utlåtande uppsköts till nästa sammanträde.

På framställning af Herr Grefven och Talmannen beslöts, att de ärenden, som denna dag bordlagts för andra gången, skulle sättas sist å föredragningslistan till nästa sammanträde.

Kammaren åtskildes kl. 10,30 e. m.

In fidem

A. von Krusenstjerna.
