

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1888. Första Kammaren. N:o 17.

Onsdagen den 21 Mars, f. m.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Justerades protokollet för den 14 i denna månad.

Anmäldes och bordlades:

statsutskottets memorial n:o 28, med anledning af kamrarnes skiljaktliga beslut i fråga rörande anslag under femte hufvudtiteln; och

Första Kammarens tillfälliga utskotts utlåtande n:o 6, i anledning af väckt motion om tillägg till 15 § i förordningen angående försäljning af vin, maldrycker, kokadt kaffe och andra tillagade, icke spirituösa drycker den 24 oktober 1885.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades herr *Andersson, Gustaf*, under 14 dagar och herr *Andersson, Nils*, under 20 dagar från och med den 22 i denna månad.

Efter föredragning af herr *Stråles* under gårdagen bordlagda motion, n:o 74, angående skrifvelse till Konungen med begäran om framläggande af förslag till lagbestämmelse, innefattande förbud för enskilda personer att i vissa fall erbjuda sig att ombesörja lokal postbefordran af slutna bref, beslöt kammaren hänvisa denna motion till behandling af sitt tillfälliga utskott n:o 3.

Föredrogs, men bordlades å nyo, på flere ledamöters begäran, bankoutskottets nästlidne dag bordlagda memorial n:o 6.

Föredrogs å nyo och företogs punktvis till afgörande bevillningsutskottets den 17 och 20 i denna månad bordlagda betänkande n:o 6, angående de af den utaf Riksdagen beslutade förhöjning af bränvinstillverkningskatten föranledda ändringar i kongl. förordningen angående vilkoren för tillverkning af bränvin samt i tullsatserna för bränvin och sprit m. m.

1—4 punkterna.

Biföllos.

5 punkten.

Ang. tiden för tillämpning af bestämmelserna om förhöjd restitution af bränvinstillverknings-skatt.

Herr Forssman: Jag har låtit anteckna min afvikande mening i denna punkt, i det jag tillsammans med andra ledamöter af denna och Andra Kammaren ansett, att tiden för den högre restitutionens trädande i kraft borde bestämmas till den 1 oktober innevarande år, och jag skall be att härför få angifva några skäl. Från statskassans synpunkt sedt, tror jag det vara fullkomligt likgiltigt, om denna tidpunkt bestämmes till 1 oktober eller 1 januari, ty det är alldeles tydligt, att den förlust, som staten skulle få vidkännas genom att betala högre restitution än som svarar mot tillverkningskatten för det bränvin, som möjligen kommer att utföras, ersättes derigenom, att det bränvin, som utgår till konsumtion, beskattas efter den högre skattestaten. Om jag tänker mig, att det den 1 oktober finnes ett öfverskott af tio millioner liter bränvin och att detta utlöses den 30 september och beskattas med fyra millioner samt derefter exporteras i början af oktober, hvarvid restitution erhålles med fem millioner kronor, så har staten visserligen härpå förlorat en million, men följdén blir, att det icke finnes något öfverskott af bränvin qvar, utan att det bränvin, som uttages för konsumtionen, drabbas af en skatt af 50 öre per liter. För de tio millioner liter bränvin, som under den följande tiden konsumeras, kommer då att erläggas fem millioner i skatt. I annat fall, eller om någon export icke egt rum, hade det kommit att erläggas endast fyra millioner. Jag tror således, att genom den högre skatt, som konsumtionen får bära, staten får igen lika mycket, som den fått betala såsom högre restitution. Jag anser därför, att det från statskassans synpunkt är alldeles likgiltigt, om den högre restitutionen inträder förr eller senare.

Men om ändamålet med Riksdagens beslut om förhöjd tillverknings-skatt för bränvin varit att genom varans fördyrande minska konsumtionen, så uppnås detta ändamål hastigast och mera direkt genom att sätta tidpunkten för den högre restitutionens inträdande till den 1 oktober, ty då kan den högre skatten tidigare komma att träffa det bränvin, som inom landet konsumeras. Då vinnes ändamålet med skatteförhöjningen hastigast.

Ett skäl för mig att yrka härpå har ock varit önskan att få bort det stora produktionsöfverskott, som under en lång tid tryckt

den svenska bränvinsmarknaden. Jag påstår visst icke, att här skall blifva någon bränvinsexport. Det är tvärt om mycket tvifvelaktigt, om så kan blifva fallet, emedan bränvinsprisen äro så ofantligt nedtryckta på den stora marknaden. Om det efter skatteförhöjningen skulle visa sig, att bränvinsprisen stiga med hela beloppet af denna förhöjning, så är det icke tänkbart, att någon export kommer till stånd, därför att varuvärdet inom landet är så mycket högre än å den utländska marknaden, men med afseende å de stora lager, som finnas, är det icke gifvet att stigningen skall motsvara hela skatteförhöjningen, och det är då tänkbart att export kommer till stånd till fördel för bränvinsbränningen och medelbart jordbruket. Skall export någonsin kunna komma till stånd, bör det just vara vid denna därför gynsamma tidpunkt. Blir det icke någon export, är ju ingen skada skedd.

Huru jag än ser saken, kan jag icke finna någon olägenhet af bifall till reservanternas yrkande. Jag får erinra att 1879, då skatten höjdes från 80 öre till 1 krona, bestämdes tidpunkten för den högre restitutionens tillämpning till den 1 oktober och icke den 1 januari.

På de skäl, jag tagit mig friheten i korthet anföra, får jag yrka bifall till reservanternas förslag.

Friherre Tamm: Det är visserligen sant, att det förslag, som den siste ärade talaren framställt, kunde lättare än det af utskottet framställda åstadkomma en export af bränvin, därför att, enligt det sätt han föreslagit, en ganska betydlig exportpremie skulle lemnas. De bränvinsinnehafvare, som äro i tillfälle att när som helst betala den lägre tillverkningsafgiften och strax derefter exportera bränvinet, skulle komma i åtnjutande af den högre restitutionen. Detta skulle emellertid inträffa endast en gång och kunde sedan icke fortsättas; men vill man fortsätta att exportera, så vore smaken vunnen för exportpremie, och otvifvelaktigt skulle förslag framställas i den riktningen. Det resonement, hvarpå talaren grundade sitt påstående, lider, enligt min åsigt, af den origtiga förutsättningen, att det finnes ett tillräckligt stort konsumtionsbehof, som skall göra sig gällande, om blott det för närvarande befintliga öfverskottet blir aflägsnadt. Men finnes icke något annat än detta skäl, så synes det mig icke nödigt att åstadkomma denna åtgärd, ty finnes det icke något tillräckligt stort konsumtionsbehof, så verkar åtgärden enligt mitt förmenande icke alls på det sätt, som nyss nämndes. Jag kan väl förstå att man icke vill åstadkomma en skatteförhöjning, då den icke är absolut nödvändig, och att därför personer motsatt sig denna högre tillverkningsafgift, som nu är af Riksdagen beslutad, och jag kan också delvis förstå deras åsigt, som vilja införa en progressiv beskattning för att på det sättet till de mindre bemedlades förmån beskatta de mera förmögna; men jag kan icke förstå, att man vill genom den nu föreslagna åtgärden åstadkomma en sådan beskattning, att staten, utan att i lika mån tillgodose de mindre bemedlade, skulle få bidraga till de rikares inkomster, hvilket här skulle blifva

Ang. tiden för tillämpning af bestämmelserna om förhöjd restitution af bränvins-tillverknings-skatt.

(Forts.)

Ang. tiden för tillämpning af bestämmelserna om förhöjd restitution af bränvinstillverknings-skatt.

(Forts.)

fallet, ty det är de stora och kapitalstarka bränvinpatronerna, som äro i tillfälle att när som helst erlägga skatten för bränvin på nederlag och sålunda erhålla den högre restitutionen. Varuvärdet är så ringa, att skilnaden mellan skattesatserna uppgår till samma belopp som varuvärdet. Den, som sålunda erlägger skatt efter det lägre beloppet, kan, genom att uttaga den högre restitutionen, till hvad pris som helst sälja bränvinet utan någon förlust; allt hvad han får blir en ren vinst. Det synes mig böra tagas i betraktande att, vid hvilken tidpunkt än den högre restitutionen inträder, staten utsättes för förlust, men att man dock icke bör framflytta tiden så, att staten gör den största möjliga förlust, och förhållanden tillskapas, hvarigenom de större bränvinsinnehafvarne göra oskäligen vinst genom att medgifva dem tre månaders förlängning i tiden för att begagna sig af möjligheten till vinst. Detta med afseende å hvad den förste ärade talaren anförde.

I den kongl. propositionen till innevarande års Riksdag föreslogs, att tiden för den högre restitutionen i allmänhet skulle sättas till den 1 januari 1889. I detta fall har utskottet föreslagit en ändring, då utskottet sagt att för bränvin, som denatureras för att användas till tekniska och vetenskapliga behof, skulle tiden för den högre restitutionen inträda den 1 oktober 1888. Det är sant, att här icke är fråga om så stora belopp, att det från statens synpunkt är af synnerlig betydelse, men de personer, som använda denaturerad bränvin för omförmälda behof, hafva redan genom 1887 års förordning kommit i en bättre ställning än förut, och det synes mig därför icke vara af så påträngande nödvändighet att ytterligare bereda dem fördelar, något som utskottet här vill åstadkomma. De kunna ju före den 1 oktober uttaga och erlägga skatt för den kvantitet bränvin de behöfva och sedan få skatten tillbakabetalad, så att de icke göra någon förlust derpå. Skilnaden för dem mot förut är redan nu 40 öre per liter, då de äro berättigade att använda obeskattadt bränvin, dock med tillägg af afgiften för denatureringen och uppsigten deröfver. Men få de den 30 september uttaga bränvin och den 1 oktober därför åtnjuta restitution med det högre beloppet, skulle detta bereda dem så stora fördelar, att de för det bränvin de använda icke behöfva betala något för sjelfva varan. De få allt tillbaka. Det synes mig som om man tillräckligt tillgodosett dessa personers fördelar, om man sätter tiden för den högre restitutionens uppbärande till samma tid, som den i öfrigt föreslagna; hvarför jag tillåter mig att yrka bifall till utskottets förslag i den första delen, men till Kongl. Maj:ts förslag i den senare delen, så att den förhöjda restitutionen äfven för denaturerad bränvin kommer att tillämpas från den 1 januari 1889.

Herr Ekenman, Thor: Såsom herrarne behagade finna, hafva mot nu föreliggande betänkande flera reservationer afgifvits, och således inom utskottet tankarne rörande denna fråga varit ganska delade. Å ena sidan har man framhållit de obestridliga fördelar, som skulle beredas bränvinshandteringen och må hända äfven jord-

bruket, om tiden för restitutionens bekommande efter 50 öre pr liter bestämdes före höstbränningens början eller till den 1 oktober. Äfven har man sagt, att efter all sannolikhet statsverkets inkomster icke härigenom skulle minskas, emedan man kunde förutsätta, att en större export af bränvin då skulle kunna ega rum på hösten och derigenom möjliggöras, att bränvinshandteringen sedermera kunde bedrivas i större skala. Då jag det oaktadt icke kunnat biträda reservanternas förslag, utan med min röst bidragit till frågans afgörande inom utskottet, har skälet härtill varit fruktan att vi härigenom skulle beträda en ny väg inom vår näringslagstiftning genom beviljande af exportpremier. Ty påtagligt är, att om rättigheten att uttaga bränvin från nederlag efter den lägre skatten skulle till tiden sammanfalla med rättighet till restitution efter den högre skatten, så att, när man den 30 september uttagit sitt bränvin från nederlag och endast erlagt en afgift af 40 öre pr liter, man dagen efter eller den 1 oktober kunde exportera det och dervid få en restitution af 50 öre pr liter, så vore härigenom en exportpremie af 10 öre pr liter införd. Jag fruktar att denna väg skulle vara ganska betänkelig att beträda, och att derpå skulle följa många anspråk, som vore svåra att afvisa. På grund häraf anser jag, att klokheten bjuder att antaga utskottets förslag.

Ang. tiden för tillämpning af bestämmelserna om förhöjda restitution af bränvinstillverkningsskatt.

(Forts.)

Friherre Barnekow: Jag skall bedja att först få behandla frågan från statens synpunkt.

Då säger man, att det skulle medföra en betydlig förlust för statsverket, om denna restitutionsavgift beviljades redan den 1 oktober och icke den 1 januari 1889. Men hvori skulle väl denna förlust bestå? Om den senare tidpunkten väljes, kunde man ju betala afgiften den sista september och exportera det den 1 januari, och då uppstår ju lika stor förlust för staten. Den enda skillnaden är, att staten i detta fall kunde få räntan på penningarna.

Vidare har man här talat om exportpremier och sagt, att om man får lösa ut bränvinet den sista september mot den lägre afgiften och exportera det den 1 oktober mot den högre restitutionen, så gäfve man härigenom en exportpremie. Men om så är, får man icke en exportpremie precis lika mycket, om tiden för exporten blir den 1 januari som den 1 oktober? Man går i förra fallet endast miste om räntan. Enligt min tanke blir således förhållandet precis detsamma, vare sig restitutionen tillåtes den 1 oktober eller den 1 januari. Skulle man hindra exportören att göra någon vinst, borde ju rättigheten att åtnjuta den högre restitutionen ej inträffa förr än så lång tid efter sedan bränvinet blifvit från nederlaget uttaget, att räntan å den utbetalda skatten ungefär motsvarade den förhöjda restitutionsavgiften, men något sådant har ej ens blifvit ifrågasatt, och förra gången en skatteförhöjning beslöts inträdde den förhöjda restitutionsavgiften redan den 1 oktober.

En anmärkning har också här gjorts på att utskottet velat medgifva dem, som denaturerat bränvin, att få restitution redan den 1 oktober. Hvad mig beträffar, så är jag en bland reservanterna mot

Ang. tiden för tillämpning af bestämmelserna om förhöjd restitution af bränvinstillverknings-skatt.

(Forts.)

utskottets förslag, ty skall ej exportören i det ena fallet få restitution förr än den 1 januari, kan jag icke inse skälet, hvarför man i det andra skulle medgifva det redan den 1 oktober. I det afseendet instämmer jag således med den talaren, som yrkat, att dessa båda fall skulle göras likställda, vare sig nu tidpunkten bestämmes till den 1 oktober eller den 1 januari.

Härtill kommer emellertid ett annat förhållande med afseende på detta bränvin. Om man antager att vi den 1 oktober hafva 10 millioner liter bränvin liggande på nederlag, att denna quantitet skall utöfva ett alldeles ofantligt tryck på tillverkningen under det kommande året och pressa ner prisen, då den ene får i skatt betala 40 öre per liter och den andre 50 öre, så komme detta att orsaka, att de, som nu önska en förhöjning i bränvinsprisen, icke vinna sitt mål, och att jordbruket icke i detta afseende får det gagn man väntat. De tryckta pris, som i närvarande stund råda, skola alldeles säkert komma att fortfara, om dessa 10 millioner liter komma att stanna kvar i landet och utöfva sitt tryck på produktionen. Detta är anledningen, hvarför jag önskar, att detta bränvin kunde komma ut ur landet. Jag vill icke emellertid säga, att jag tror, att det verkligen skall blifva någon export af, men då vore ju heller ingen skada skedd, äfven om reservanternas förslag antages. Den, som spekulerar på export, kan exportera bränvinet lika väl den 1 januari som den 1 oktober, ty det blir ju endast en fråga om räntan på penningarna, och efter 10 millioner liter uppgår denna icke till mer än 50.000 kronor, och detta skulle vara den förlust, som komme att drabba exportören, men icke heller mera, om han finge vänta till den 1 januari. Från statens sida blifver ock resultatet det samma. Säkert är nemligen, att om äfven allt detta bränvin blir utskickadt, förlorar staten icke ett öre, ty lika mycket som skickas ut ur landet måste ju åter produceras inom landet, och hvad staten förlorar genom exporten tager den igen genom skatteförhöjning och den ökade produktionen.

Huru jag sålunda än ställer frågan, blir det, om saken ses från alla sidor, bättre, om tiden bestämmes till den 1 oktober än till den 1 januari. För staten skulle det icke medföra någon förlust, jordbruket skulle deraf hemta en stor vinst, och de, som önska en höjning i priset, skulle också hafva vinst deraf, ty blir det export den 1 oktober, så stiger ovilkorligen bränvinet.

Nu kunna herrarne möjligen invända, att här står en exportör af bränvin och talar blott i sitt eget intresse. Men skulle jag ensam stifva lag, skulle jag förbjuda all tillverkning och allt supande af bränvin, så att hvad mig särskildt beträffar har jag icke i saken det minsta intresse, utan det är derför, att jag anser det under närvarande förhållanden ej vara någon förlust för staten men till stort gagn för jordbruket i de orter, der bränvin tillverkas, som jag yrkar bifall till reservationen.

Herr Forssman: Den talare, som näst efter mig hade ordet, yttrade, att af den förändring af utskottets förslag i fråga om tid-

punkten för de nya bestämmelsernas trädande i kraft, som reservanterna förordad, skulle följa fördelar endast för de kapitalstarka exportörerna, de som kunna när som helst vara i tillfälle att erlagga skatten, men icke för andra. Denna fråga om tidpunkten för den högre restitutionens inträdande, den inverkar väl emellertid icke det ringaste på möjligheten att erlagga skatten, ty den frågan beror ju endast på hvilken tidpunkt som bestämes för skattens liqviderande, och det är en helt annan sak. Den nu föreliggande frågan synes mig icke kunna inverka på det sätt, som den ärade talaren nämnde. Snarare skulle jag vilja säga, att den kunde inverka på motsatt sätt, ty det bör vara en fördel för dem, som ej hafva stora kapital, att få genast exportera sitt redan beskattade bränvin mot att få vänta dermed i tre månader.

Hvad beträffar den ärade talarens fruktan för erläggande af restitution med 50 öre för denaturerad bränvin redan den 1 oktober, så befarar jag, att han icke observerat, att utskottets hemställan innehåller, att det denaturerade bränvin, hvarför restitution efter 50 öre skulle erhållas, endast är sådant, som användes efter den 1 oktober, och att sålunda för allt annat skulle fås blott 40 öre. Då så är förhållandet, tror jag ej att de olägenheter skola inträffa, som han befarade.

Det anmärktes ock af den ärade talaren mot mig, att det här skulle vara fråga om en ny vägs beträdande, därför att man skulle komma att bevilja exportpremier, i fall reservationen antoges. Jag anhåller att få fästa uppmärksamheten på, att densamma icke innebär ett beträdande af en ny väg och ingalunda något så betänkligt och farligt som beviljande af exportpremier. Nu är det fråga allenast om en *tillfällig* åtgärd, betingad af tillfälliga förhållanden, och en åtgärd, för hvilken vi hafva prejudikat från 1879, då det beslöts, att den högre restitutionen skulle träda i kraft den 1 oktober.

Om deremot den högre restitutionen icke får tillämpas förr än den 1 januari, och någon export sålunda icke kommer förr till stånd, så befarar jag såsom en följd deraf, att, då det finnes för närvarande så stora förråd bränvin i landet, det under hösten blir en mycket obetydlig bränvinstillverkning. Ty så länge det i landet finnes milliontals liter bränvin, beskattadt efter 40 öre, är det tydligt, att tillverkarne skola få svårt att sälja bränvin, beskattadt efter en högre sats; och i den mån bränvinet utlöses från nederlagen och kommer att befinna sig i tillverkarnes eller försäljarnes händer, kommer det därför att utöfva ett svårt tryck på produktionen. Detta är en olägenhet, som säkerligen får vidkännas ej blott af tillverkarne, utan äfven af alla dem, som förse dem med råmateriel, d. v. s. landtbrukarne.

Jag vidblifver mitt förra yrkande om bifall till reservationen.

Efter härmed slutad öfverläggning yttrade herr grefven och talmannen, att i afseende på förevarande punkt yrkats, dels att utskottets deri gjorda hemställan skulle bifallas, dels, af herr *Forssmann*, det kammaren skulle besluta, att bestämmelserna om den

Ang. tiden för tillämpning af bestämmelserna om förhöjd restitution af bränvinstillverknings-skatt.

(Forts.)

Ang. tiden för tillämpning af bestämmelserna om förhöjd restitution af brännvinstillverkningsskatt.
(Forts.)

förhöjda restitutionen icke skulle tillämpas å brännvin, som utföres före den 1 oktober 1888, eller å sådant denaturerad brännvin, som användes före nämnda dag, dels ock, af friherre *Tamm*, lika med herr *Forsman* endast med den ändring, att tidsbestämningen »1 oktober 1888» utbyttes mot: »1 januari 1889».

Sedermera gjorde herr greffen 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 herr greffen och talmannen hemställde, huru vida kammaren ville till kontraproposition dervid antaga bifall till herr *Förssmans* yrkande i ämnet, samt förklarade sig finna de härå afgifna svaren hafva utfallit med öfvervägande ja.

Friherre *Barnekow* äskade emellertid votering jemväl angående kontrapropositionens innehåll, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och anslogs en omröstningsproposition af följande lydelse:

Den, som vill, att vid blifvande votering om bifall till 5 punkten i bevillningsutskottets betänkande n:o 6 kontrapropositionen skall innehålla bifall till herr *Förssmans* yrkande i ämnet, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har såsom kontraproposition vid nämnda votering antagits bifall till friherre *Tamm*s yrkande i ämnet.

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

Ja — 25;

Nej — 64.

På grund häraf uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller 5 punkten i bevillningsutskottets betänkande n:o 6, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, besluter kammaren, att bestämmelserna om den förhöjda restitutionen icke skola tillämpas å brännvin, som utföres

före den 1 januari 1889, eller å sådant denatureradt bränvin, som användes före nämnde dag.

Vid slutet af den häröfver anställda omröstningen befunnos rösterna hafva utfallit sålunda:

Ja — 64;

Nej — 22.

6—14 punkterna.

Biföllos.

Föredrogs å nyo och företogs punktvis till afgörande statsutskottets den 17 och 20 i denna månad bordlagda utlåtande n:o 8. angående regleringen af utgifterna under riksstatens sjunde hufvudtitel, omfattande anslagen till finansdepartementet.

1—9 punkterna.

Biföllos.

10 punkten.

Mom. a).

Herr af Burén: Jag är statsutskottet tacksam, att utskottet i denna del godkänt min motion, men då nu utskottet slagit in på den rätta vägen, hvarför då icke taga steget fullt ut? På denna hufvudtitel finnes icke mindre än fjorton stycken förslagsanslag, större och mindre, hvaraf sju stycken komma under den kategori, som min motion omfattar. Dessa äro följande:

Anslaget *stämpelomkostnader* är föreslaget till 174,000 kronor, men har under 5-årsperioden 1882—1886 utgått med i medeltal 192,000 kronor. Anslaget: *Kostnader för allmänna bevillningens uttaxering* är upptaget till 75,000 kronor, men har under 5-årsperioden 1882—1886 utgått med 124,000 kr., således nära dubbelt. Anslaget *omkostnader för kontrollverket*, som är upptaget till 5,400 kr., har under 5-årsperioden 1882—1886 utgått med 8,600 kr. Anslaget *restitutioner*, som är upptaget till endast 25,000 kr., har under 5-årsperioden 1882—1886 utgått med 149,000 kr. om året, således sex gånger anslagets belopp. Anslaget *ålderstillägg*, som är upptaget till 30,800 kr., har årligen under 5-årsperioden 1882—1886 utgått med 41,000 kr. Anslaget *rese- och traktamentspenningar*, som är upptaget till 20,000 kr., har under 5-årsperioden 1882—1886 utgått med 35,000 kr. och anslaget *postafgifter för tjenstebref och dylika försändelser*, som är

*Förslags-
anslaget »er-
sättning till
städerna för
mistadtolag».*

*Förslags-
anslaget »er-
sättning till
städerna för
mestad tolag».*
(Forts.)

upptaget till 250,000 kr., har under 5-årsperioden 1882—1886 utgått med årligen 362,000 kr., således en skilnad af öfver 100,000 kr.

Häraf torde herrarne finna, att den riksstat, som af statsutskottet för sjunde hufvudtiteln är uppgjord, måste blifva illusorisk, och detta missförhållande kommer att framträda ännu tydligare, då vi komma in på åttonde och nionde hufvudtitlarne. För att afhjelpa detta missförhållande finnes en annan väg, nemligen den att bibehålla de gamla låga anslagen och bevilja på hvarje hufvudtitel för oförutsedda behof ett *kreditiv* i jemna tusental, motsvarande bristen på hvarje hufvudtitel, och som årligen vid hvarje riksdag kan ökas eller minskas allt efter behof.

Antingen det ena eller det andra, ty som det nu är, så har Riksdagen i och genom dessa förslagsanslag upplagt åt Kongl. Maj:t ett »konto pro diverse», som icke kan beräknas och som svårligen kan kontrolleras. Jag rekommenderar denna viktiga fråga till herrars statsrevisorers synnerliga uppmärksamhet och noggranna pröfning. Jag har intet yrkande.

Efter härmed slutad öfverläggning bifölls utskottets i förevarande moment gjorda hemställan.

Mom. b).

Bifölls.

11—16 punkterna.

Biföllos.

17 punkten.

*Resekost-
nader vid
domänför-
valtningen.*

Herr af Burén: Detta anslag är det enda på *extra* ordinarie stat i hela statsregleringen, som fått namn, heder och värdighet af förslagsanslag. Man har också begagnat sig af dess natur såsom förslagsanslag och årligen öfverskridit detsamma. År 1882 var anslaget 14,000 kr., men utgick med 30,000. 1883 var det 20,000 och utgick med 40,000. 1884 var det 20,000 och utgick med dubbla beloppet, 1885 och 1886 var det på samma sätt. Nu är det föreslaget till 21,978 kr., och man kan naturligtvis vara säker om, att det för år 1887, och så länge det bibehålles vid den gamla siffran, kommer att gå till dubbla beloppet. Det synes mig under sådana förhållanden hafva varit stor anledning att höja detta anslag till hvad det verkliga har utgått med. Men detta har nu icke skett, och i Kongl. Maj:ts proposition n:o 1 till Riksdagen, sidan 39, har Kongl. Maj:t i enlighet med domänstyrelsens yttrande sagt, att det icke finnes någon anledning att höja detta anslag. Huru skall jag förstå detta, då anslaget faktiskt årligen med c:a 100 procent öfverskjutit det föreslagna beloppet.

Sedan öfverläggningen förklarats härmed slutad, bifölls hvad utskottet i denna punkt föreslagit.

18 punkten.

Lades till handlingarna.

19 punkten.

Bifölls.

Föredrogs å nyo och företogs punktvis till afgörande statsutskottets den 17 och 20 i denna månad bordlagda utlåtande n:o 27, angående fortsättning af statens jernvägsbyggnader.

1 punkten.

Herr Adelsköld: Då jag först genomläste statsutskottets utlåtande n:o 27, angående fortsättning af statens jernvägsbyggnader, kom jag ofrivilligt att tänka på det gamla ordspråket: »*njugg spar och*» — — jag vill icke citera fortsättningen, ty alla känna den, och jag har icke funnit något mera betecknande för det sätt, hvar på så väl utskottet som Riksdagen på senare tid behandlat denna fråga. Jag har icke på flera år uppträdt i frågan om norra stambanan, och hade icke heller ämnat göra det nu, men — då jag icke längre kunnat stillatigande se det slöseri med tid och penningar, som bedrifves vid denna stambanebyggnad, utan att derom uttala mina tankar, så har jag ansett min pligt, såsom ledamot af Riksdagen, fordra att icke längre iakttaga tystnad.

Norra stambanans sträckning mellan Skorped och Vännäs samt anslag till denna stambana.

Såsom bekant, beslöt 1886 års Riksdag på Kongl. Maj:ts framställning, att norra stambanan skulle framdragas från Sollefteå öfver Skorped till Vännäs, som är beläget nordvest om Umeå i närheten af Ume- och Vindelselvvarnes förening, och till påbörjande af denna bana anslog 1886 års Riksdag 1,000,000 kr., hvarefter 1887 års Riksdag ytterligare beviljade 2 millioner kr. Vid innevarande riksdag har Kongl. Maj:t begärt 2 $\frac{1}{2}$ millioner kr. i ändamål att redan vid 1889 års slut kunna öppna banan för trafik ända till Anundsjö, beläget nordvest om Örnsköldsvik, och för att arbetet på samma gång skulle kunna börja på andra sidan Anundsjö, hvarigenom Kongl. Maj:t ansett, att icke oväsentliga fördelar skulle kunna vinnas.

Utskottet, som emellertid har sett saken ur en annan s. k. »cunctator»-synpunkt, har sagt: »Nej, mine herrar, det går allt för fort, man måste skynda långsamt» och har därför »af omsorg för statens finanser» som det så vackert heter, velat inbespara 500,000 kronor och endast tillstyrkt ett anslag af 2 millioner.

Nu finnes, såsom hvar och en väl känner, som har någon erfarenhet om jernvägsbyggnader, och jag föreställer mig, att ganska

Norra stambanans sträckning mellan Skorped och Vännäs samt anslag till denna stambana. många af kammarens ledamöter vunnit en sådan erfarenhet, såsom ledamöter af jernvägsstyrelser, icke något sätt att bygga jernvägar, som är så opraktiskt och dyrbart som att bygga långsamt. Och dessutom, mine herrar, för att jernvägarne skola göra den nytta, som är afsedd för de landsdelar, som af dem genomskäras, bör äfven af detta skäl byggandet forceras så mycket som möjligt, för att dessa fördelar må kunna vinnas så hastigt som möjligt.

(Forts.)

Äfven ur statens synpunkt är det af vigt att bedrifva jernvägsarbetet med fart, ty det är först efter fullbordande af längre jernvägssträckor till vissa ändpunkter och genom dessas sammanbindande med hvarandra som staten kan påräkna någon afkastning af det stora kapital, som nedlagts i jernvägarne.

Om en privat person skall utföra ett arbete, t. ex. anlägga en fabrik eller något dylikt, skyndar han så mycket som möjligt för att få in sina maskiner och så snart som möjligt få afkastning af sitt kapital. På samma sätt borde staten gå till väga vid sitt stora industriella företag, jernvägsbyggandet.

Under den tid, öfverste Ericson var chef för statens jernvägar, så användes på dem årligen $7\frac{1}{2}$ millioner, och resultatet blef i medeltal 8 mil om året.

Och huru går man till väga i Finland, som dock icke eger så stora resurser som Sverige och der man nu öfverdrager landet med ett jernvägsnät?

Uleåborgsbanan är 321 verst, d. v. s. 32,1 svenska mil lång. Den kostade 19,840,000 finska mark, eller 445,000 kronor per mil, men byggdes på något mer än tre år, 1884—1886, således med omkring 10 mil i medeltal årligen, med en utgift af $6\frac{1}{2}$ millioner finska mark. Att Uleåborgsbanan icke varit någon leksak att bygga framgår deraf, att der finnas 58 större jernbroar med till samman 121 st. spann från 60 ända till 336 fots fri öppning. Längden af dessa broar uppgår tillsammans till ej mindre än 2,931 fot utom landfästena. Det är således ett ganska styft arbete, som der är öfvervunnet på kort tid. Men det lät sig göra derigenom, att den styrelse, som hade senatens uppdrag att utföra arbetet, bestod af friska viljor, som hade fullt upp med penningar och fria händer att på bästa sätt använda dem.

Med den finska Vasabanan är förhållandet enahanda. Den är 286 verst, eller 28,6 mil lång, och har kostat 15,255,000 mark, d. v. s. pr svensk mil 410,000 kr. med lokomotiv, vagnar och alla tillbehör. Icke heller denna bana är något obetydligt arbete. Vid denna förekomma nemligen skärningar af ända till 40 fots djup samt lika höga bankar. Banan byggdes på 4 år, således omkring 7 mil om året, men det var samma förhållande här som vid Uleåborgsbanan, att hela beloppet för jernvägens byggande ställes till den styrelsens disposition, som skulle utföra arbetet, hvarigenom denna sattes i tillfälle att utföra detsamma på det mest praktiska och ändamålsenliga sätt.

Belåtenheten med utförandet af dessa banbyggnader var äfven så stor, att t. ex. efter Vasabanans fullbordande, utdelades såsom

gratifikationer till de ingenjörer, som varit anställda vid arbetet, ej mindre än 121,000 finska mark.

Huru bedrifvas nu dessa arbeten här i Sverige? Jo, här ställer Riksdagen för ett år i sänder — ett år, märk det — ett belopp af 2 millioner till Kongl. Maj:ts disposition. Detta hindrar så väl Kongl. Maj:t som jernvägsstyrelsen att företaga några dispositioner för längre tid än just ett år i sänder, hvilket är i högsta grad hinderligt för ett ändamålsenligt bedrivande af jernvägsbyggandet. Och när Kongl. Maj:t nu, med anförande, att åtskilliga väsentliga fördelar derigenom skulle vinnas, begär anslaget höjande med 500,000 kr., så säger statsutskottet: »Nej, det går för fort i norrlandsbackarne, vi få lof att 'pusta'».

Skulle det system, som nu är rådande vid byggandet af norra stambanan, nemligen att, såsom våra herrar statsekonomer i statsutskottet tyckas anse lämpligast, endast använda 2 millioner kronor om året, tillämpats från början af statens jernvägsbyggnader tills dato, hvilket verkligen också yrkades af åtskilliga den tidens statsekonomer, så skulle, eftersom stambanorna nu kosta 240 millioner, byggandet hafva fortgått i 120 år, om ej vida längre, enär jernvägarne då kommit att kosta vida mer, och således de statens jernvägar, som nu äro färdiga, först kunnat öppnas allra tidigast år 1970, eller omkring *ett hundra år härefter*. Och om norra stambanans byggande skall bedrifvas på samma sätt, herrar finansierar i statsutskottet föreslå, så skulle den först blifva färdig någon gång fram i nästa århundrade och antagligen komme den att kosta 50 procent mer, än om dess byggande kunnat ske på ett förståndigt sätt, derigenom att tillräckliga medel ställts till jernvägsstyrelsens förfogande, och under tiden hade staten förlorat millioner på miljoner i ränta och ränta på ränta å det kapital, som nedlagts på denna banbyggnad — är detta sundt förnuft? En jernväg lemnar nemligen först då afkastning, när den blifvit så långt utsträckt, att den hunnit en slutpunkt och förenats med andra jernvägar, så att samtrafik kan ega rum.

Statens vestra och södra stambanor började byggas 1856, och då en del af dem 1858 öppnades för trafik, så gäfvos de 36,124 kr. pr banmil i inkomst, och denna hade 1862 stigit endast till 39,572 kr. Men så öppnades 1863 hela vestra stambanan mellan Stockholm och Göteborg, och då sprang trafikinkomsten genast upp till 45,280 kr., och sedermera 1865, således endast 2 år efter vestra stambanans öppnande, hade inkomsten pr banmil uppgått till 55,581 kr. eller ökat med nära 50 procent, och slutligen 1874 hade den växt till 107,781 kr. pr banmil, eller tredubblats mot från början.

Allt detta bevisar ju så väl mitt som allas deras påstående, som hafva någon erfarenhet i denna sak, att det är först, sedan längre sträckor af jernvägar öppnats till sina naturliga ändpunkter och kommit i samtrafik med andra jernvägar, som rätta resultatet visar sig och som de göra bästa nyttan åt landet och lemna högsta ersättning för de omkostnader, som på byggnaderna af desamma blifvit nedlagda.

Norra stambanans sträckning mellan Skorped och Vännäs samt anslag till denna stambana.
(Forts.)

Norra stambanans sträckning mellan Skörped och Vännäs samt anslag till denna stambana.
(Forts.)

Trafikstyrelsen yttrar också 1865 i sin underdåniga rapport: »under år 1863, då vestra stambanan i sin helhet öppnades för trafik, var stegringen i inkomster pr mil större än under något föregående år, och en sådan stegring har i ännu starkare grad låtit sig förnimmas under år 1865, första året af vestra och södra banornas gemensamma trafikerande».

Har man nu klart för sig något, som så väl regeringen som Riksdagen och statsutskottet torde hafva, att norra stambanan icke kan stanna vid Vännäs, vid gränsen af Vesterbottens lappmarker, utan måste sträckas ut till en verklig ändpunkt, d. v. s. till Luleå—Ofotenbanan, så borde väl just »omsorgen om statens finanser» bjuda att det system, som tillämpades under den store statsjernvägsbyggarens, öfverste Ericsons tid, eller att en plan för hela banan uppgjordes och anslag på en gång ställdes till Kongl. Maj:ts förfogande, så att arbetena i framtiden må kunna bedrivas på ett mera praktiskt och ändamålsenligt sätt än under senare tider.

Jag har under 7 års tid varit chef för norra väg- och vattenbyggnadsdistriktet och känner således temligen noga till Norrland. I Vesternorrlands län är terrängen svår, och jernvägsbyggandet blir der jemförelsevis dyrbart. Detta synes också af de ritningar, som äro uthängda i sammanbindningsbanan.

Men har man väl hunnit öfver gränsen in i Vesterbottens län, är terrängen den mest gynsamma, och detta gynsamma förhållande fortfar genom hela Vester- och Norrbottens län. Jag är därför fullkomligt öfvertygad, att jernvägen genom Vester- och Norrbotten, med den goda tillgång på billig arbetskraft och ovanligt billiga materialier, fri jord m. fl. fördelar, som nu erbjuda sig, skall kunna utföras för det pris, som de finska jernvägarne kostat, nemligen omkring 400,000 till 440,000 kr. pr svenska mil med materiel, hvilket äfven lärer beräknats af den komité, som för något år sedan tillsattes för att utreda frågan om byggnadssättet för den norrländska stambanan.

Då således banan till Vännäs förutom det af Kongl. Maj:it nu begärda anslaget af 2½ million skulle, enligt beräkning, kosta 9 millioner, så skulle alltså hela det återstående kostnadsbeloppet för norrlandsbanans fullbordande till Luleå uppgå till omkring 22 millioner kronor, och om detta anslag finge användas på det mest lämpliga sätt, borde banan kunna utföras på fem eller sex år, må hända kortare tid, om arbetet börjades äfven från norra ändpunkten.

Fortgår man deremot att bygga på det sätt, som statsutskottet och Riksdagen under de senare åren ansett vara det mest statsfinansiellt rigtiga, så komma kostnaderna antagligen att gå upp till 50 procent högre belopp, och banbyggnaden således komma att stå uti 30 millioner i stället för 22 millioner; så mycket mer, som vi veta, att konjunkturerna nu äro de mest gynsamma. arbets- och materialprisen låga och arbetsbrist rådande i landet, så att det på samma gång vore en välgerning, om de många arbetslösa och behöfvande vid jernvägarne kunde erhålla arbetsförtjenst, så att de icke behöfde emigrera till Amerika. Herrar finansierer i stats-

utskottet synas endast hafva haft för ögonen den lilla obetydliga nettobehållning af 2,4 procent, som statens jernvägar för närvarande lemna, och helt och hållet förbisett de stora indirekta fördelar, som jernvägarne lemnat åt landet i dess helhet, och hvilka icke till fullo kunna beräknas i penningar.

Jag har emellertid för att lösa denna fråga, så godt det låter sig göra, uppställt några beräkningar, grundade på 1886 års förhållanden, för att på ett ungefär visa de indirekta fördelar, som landet haft af sina jernvägar, statens så väl som de enskilda. Med kändedom om, att kammaren icke tycker om siffror, ehuru de äro ganska goda att hafva, då man önskar ett stadigt fotfäste för sina åsigtter, skall jag endast anföra de resultat, hvartill jag kommit.

På alla Sveriges jernvägar uppgick år 1886 antalet resande till 9,686,000, och dessa färdades tillsammans 305 millioner kilometer. För att fortskaffa dessa resande så lång sträcka på landsväg, om det ens varit möjligt, hade erfordrats öfver 10 millioner hästar och ett motsvarande antal kuskar i fart 5 timmar om dagen, och ensamt skjutslegan hade, utom de högre kostnaderna för flera nattlogin m. m. dylikt, uppgått till *151 millioner kronor*.

Fraktdandet af allt det å jernvägarne förda *betalda* godset skulle å landsväg upptagit 51,840,000 häst- och motsvarande körkarlsdagsverken med en kostnad af *231 millioner kronor*. Hvar och en, som intresserar sig för dessa siffror, kan mycket lätt med trafikstyrelsens berättelse i hand göra samma kalkyler. För denna jernvägarnes person- och godstrafiks förande på landsväg hade således erfordrats i medeltal 172,000 hästar och motsvarande antal kuskar och körkarlar i daglig rörelse, och kostnaden hade uppgått till sammanlagt *382 millioner kronor*. Häruti är icke inberäknad slitage af åkdon och fordon, förstöring af gods, olyckshändelser, uppehåll på krogar m. m., m. m.

Då nu totalbeloppet af byggnadskostnaden för samtliga statens och enskilda jernvägar i landet uppgår till 492 millioner kronor, hvarå räntan torde efter 5 procent kunna beräknas till 24,600,000 kronor, så visar sig häraf att, då bruttoinkomsten af jernvägstrafiken uppgår till 39 millioner kronor, och nettobehållningen på densamma afdrages med 22,850,000 kronor, *den indirekta vinsten för landet af jernvägarne, sedan 5 % ränta på anläggningskapitalet afdragits, uppgår till nära 400 millioner om året, eller mer än jernvägarnes hela anläggningskapital*.

Men så kommer dertill ännu ett, och det är tidsvinsten för de resande.

Den uppgår nemligen till icke mindre än 40,670,000 timmar, eller 4,643 år, hvilket gör omkring 100 medelmåttiga människolefnader, som sålunda kunna anses vunna på köpet, endast för de resande, utom den tids- och *annan* vinst, som uppkommit för skjutsbönder och körkarlar.

Ofvan anförda siffror äro naturligtvis afrundade tal.

Utaf dessa beräkningar och med afseende på de betydliga fördelar, som jernvägarne direkt och indirekt medföra, så väl för landet

Norra stambanans sträckning mellan Skorpéd och Vännäs samt anslag till denna stambana.

(Forts.)

Norra stambanans sträckning mellan Skorped och Vännäs samt anslag till denna stambana.
(Forts.)

i sin helhet som för de trafikerande i allmänhet, vill det förefalla, som om de nedsättningar i godsfrakt-taxan, som under den senare tiden blifvit gjorda och hvilka minskat statsjernvägarnes nettobehållning icke så obetydligt och haft en särdeles ogynsam inverkan på de enskilda banornas affärsställning, icke varit alldeles nödvändiga och af behovet påkallade. — — — Jag har må hända varit allt för vidlyftig och skall ej uppehålla kammaren längre, men vill endast ännu en gång framhålla, att fastän alla landets jernvägar *synbarligen* i medeltal icke lemnat större nettobehållning än omkring $4\frac{1}{2}$ procent på anläggningskapitalet, så har dock, likasom i berättelsen om »säningsmannen», det kapital, som nedlagts på jernvägar i Sverige, icke fallit på hülleberget, utan i mycket god jord och, såsom jag sökt visa, lemnat hundrafaldig skörd, och jag är öfvertygad om, att när jernvägarne i Norrland en gång blifva färdiga, resultatet der skall blifva lika glädjande, och verkningarna visa sig ännu mera förvånande och storartade än i det öfriga Sverige.

I förhoppning att Kongl. Maj:t efter en närmare utredning om fördelarne af ett hastigare utförande af Norrlandsbanan, så väl i finansielt som andra hänseenden, till en kommande riksdag behagade framlägga nådig proposition med plan till denna jernvägs fullbordande till Öfver-Luleå eller annan lämplig punkt å Luleå—Ofotenbanan, samt om medel till dess utförande, skall jag nu, herr talman, inskränka mig till yrkande om afslag på statsutskottets förslag och bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr Ölander: Jag är i afseende på litt. b) i första momentet fullkomligt ense med och förekommen af den föregående talaren, så att deröfver behöfver jag icke yttra mig. Men det är angående den första punkten, som jag ber att få yttra några ord. Oaktadt den ganska noggranna utredning, som blifvit af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställd, synes utvisa den af Kongl. Maj:t föreslagna s. k. Björnalinien företräde, så är jag dock icke, med afseende på den kännedom jag eger om de trakter, banan skall genomgå, fullt öfvertygad, att denna linie verkligen är att föredraga framför den s. k. Gideålinien. Jag vill dock, innan jag ingår i försvar för min åsigt, förutskicka den anmärkningen, att min kunskap om befolknings- och terrängförhållanden inskränker sig till Vesternorrlands län, hvaremot jag icke har någon kunskap om förhållandena i Vesterbotten; men då de båda alternativa linierna genomgå en jemförelsevis kort vägsträcka inom Vesterbotten och der mycket raskt närma sig hvarandra, så tror jag, att de förhållanden, som förefinnas inom Vesternorrlands län, böra vara de bestämmande för, hvilken af de båda linierna är att föredraga, och det är dessa förhållanden, som göra, att jag omöjligen kan gifva min röst för Björnalinien; jag tror också, att jag skall kunna bevisa, att Gideålinien bör tilläggas företrädet. Jag vill i det afseendet först fästa herrarnes uppmärksamhet på den af styrelsen gjorda uträkning angående folkmängden vid de båda jernvägssträckningarna på 60 kilometers bredd för hvarje sträcka, deraf 30 kilometer på hvardera

sidan om hvar och en af de båda linierna. Styrelsen har kommit till det resultatet, att efter Björnalinien skulle finnas en befolkning af 31,902 personer, och efter Gideålinien 35,806 personer. Skilnaden till Gideåliniens fördel skulle således endast belöpa sig till omkring 4,000 personer. Jag kan naturligtvis icke bestrida rigtigheten af dessa styrelsens siffror, ehuru de ovilkorligen förefalla något besynnerliga för den, som är förtrogen med dessa trakter, och för hvilken den trakt, som Björnalinien skall genomgå, förefaller endast såsom en ödemark. Säkert är, att då man betraktar den karta, som är upprättad öfver Vesternorrlands län, derå de odlade trakterna äro utmärkta med grön färg, hvaremot de ouppodlade, skog, myrar och berg, äro ofärgade, så skall man längs efter Björnalinien finna oändligt små gröna fläckar midt i ett ofärgadt haf, då deremot efter Gideålinien ganska stora rymder äro upptagna af den gröna färgen. Jag vill dock, såsom jag nyss nämnde, icke bestrida rigtigheten af dessa siffror, men jag vill göra den anmärkningen, att ett system af tre mils banrayon för en bana i dessa trakter icke är lämpligt och icke kan gifva en tillförlitlig ledning för bedömande af, hvilken-dera af dessa linier bör föredragas den andra. Detta system kan vara bra för trakter, som gränsa intill andra nejder, hvilka äro befolkade, men icke här vid, om jag så får säga, utkanten af de befolkade trakterna i landet. Sveriges bredd i dessa trakter utgör ungefär 30 eller 40 mil mellan kusten och riksgränsen, och folk-mängden mellan dessa båda gränser, så långt de ifrågavarande linierna sträcka sig, skulle enligt den utredning, som styrelsen gjort, uppgå till 51,880 personer, men af denna befolkning bo, om man följer styrelsens beräkningar, nära 40,000 människor inom ett afstånd från kusten af 5 till 6 mil, hvaremot de öfriga 10,000 fördela sig på de ofantliga sträckorna vester derom ända upp mot norska fjellen. Kan man då icke med fullt skäl säga, att den befolkade trakten inom denna del af Norrland inskränker sig till den 5 till 6 mil breda kuststräckan, hvilken åter i sin ordning är mera bebodd ju längre man kommer mot kusten. Huru ter sig nu Björnalinien under sådana förhållanden? Den kommer, enligt styrelsens uträkning, att få på sin vestra sida uti den befolkade trakten — jag förbigår nemligen Lappmarken, som icke kan tagas i beräkning — något öfver 5,000 personer, fördelade på en bredd af tre mil och på en längd motsvarande hela liniens längd, men deremot på den östra sidan hela den återstående af omkring 34,000 människor bestående befolkningen. Banan skulle således komma att gå nästan i utkanten af dessa bebodda trakter, och till och med der dessa äro som glesast befolkade, när, såsom jag nyss nämnde, befolkningens täthet ökas i samma mån, som afståndet från kusten minskas. Kan man då säga, att banan i dessa trakter är dragen så, att det är lämpligt och för allmänheten beqvämt samt för banans egen ekonomi fördelaktigt. Jag tror, att man kan bestrida detta, och det rättaste skulle vara, att banan droges just genom hjertat af dessa befolkade trakter. Icke ens Gideålinien uppfyller fullt detta vilkor, när den, om man frånräknar de glest befolkade Lappmarkerna,

Norra stambanans sträckning mellan Skorped och Vännäs samt anslag till denna stambana.

(Forts.)

Norra stambanans sträckning mellan Skorped och Vännäs samt anslag till denna stambana.

(Forts.)

skulle på sin vestra sida få icke mer än 17,000 människor, men på den östra omkring 25,000. Det är emellertid tydligt, att denna linie är att föredraga. Jag åberopar i detta afseende hvad konungens befallningshafvande i Vesternorrlands län yttrar i sitt den 5 December nästlidet år afgifna och i det den Kongl. propositionen åtföljande statsrådsprotokollet omförmälda utlåtande, som genom en mycket grundlig och på statistiska uppgifter fotad utredning tydligen ådagalägger Gideåliniens företräde, och det är underligt, att detta utlåtande från den högsta myndigheten i den ort, banan hufvudsakligen skall genomlöpa, varit så litet bestämmande, att man icke fäst något afseende vid de deri anförda skälen. Hvad har nu emellertid styrelsen för väg- och vattenbyggnadscorpsen och äfven Kongl. Maj:t i sin proposition framställt för skäl till försvar för Björnalinien mot hvad jag här anfört och konungens befallningshafvande i Vesternorrlands län andragit? Jo, de hafva sagt, att »den inre linien» — d. v. s. Björnalinien — »genomgår trakter, som öfverträffa det mera ostligt och utmed kusten belägna landet i afseende å jordmånens goda beskaffenhet och det tillfälle till framtida utveckling, som detta innebär». Ja, att jordmänen i det inre landet, som kustbon just i följd af dess ofruktbarhet och sterila beskaffenhet gifvit namnet fjell, att jordmänen i dessa trakter skulle vara af bättre beskaffenhet, än vid kusten, vid de stora elfvarnes utflöde, det är för hvarje norrländing en fullkomligt ny och oväntad upplysning. De nybyggen, som upptagas i de öfre länen, hufvudsakligen för skogens skull, hafva icke kunnat uppbringas till någon odlingskraft. Med stora kostnader och utan att beräkna någon vinst på åkern brukar man uppodla så stor del af den der svårarbetade jorden, som är nödig för att skattelösa nybygget och åtkomma skogen, hvarefter odlingen ofta såsom totalt värdelös öfvergifves. Det nyss anförda skälet förlorar således vid närmare skärskådande all betydelse.

Vidare säger Kongl. Maj:t och äfven väg- och vattenbyggnadsstyrelsen: »att Björnalinien har den fördelen, att med 6,634 meter eller öfver $\frac{1}{2}$ mil, förkorta förbindelsen med det öfre Norrland och motsvarar bäst den för en lång stambana viktiga principen, att göra så små afvikningar som möjligt från hufvudrigtningen». Jag skall be att få taga dessa båda skäl i ett sammanhang. Utom det att skilnaden af blott $\frac{1}{2}$ mil på en så lång sträcka icke kan i någon mån, som är värd att omnämnas, inkräkta på berörde princip, då så många betydligt större afvikelser af mindre anledning blifvit gjorda, tror jag för min del, att denna princip icke är tillämplig på den norra stambanan. Den kan ju vara tillämplig på sådana banor, som förbinda tvänne folkrika trakter med hvarandra, två större städer eller rikt befolkade provinser, men stambanan har väl till hufvudsakligt ändamål att förbinda hela Norrland med det öfriga Sverige; och då bör den väl äfven, sedan den väl en gång inkommit i sjelfva Norrland, uppsöka trakter, der något folk verkligen finnes, äfven om den räta linien skulle i något afseende åsidosättas, och icke, för att bibehålla hufvudrigtningen, genomgå ödemarker

och folktomma trakter, hvilka af linien icke hafva den ringaste fördel.

Vidare säger Kongl. Maj:t, »att Björnalinien erbjuder bättre kröknings- och lutningsförhållanden än Gideå-linien och derigenom är billigare i afseende å drift- och underhållskostnader». Detta är visserligen en fördel för Björna-linien, som icke kan bestridas, och är så mycket mer beaktansvärd, som jag är säker på, att inkomsterna af denna linie icke alls kunna betäcka kostnaderna för densamma. Vill man visa Björna-liniens företråde i något afseende, så må man akta sig att tala om kostnaderna. I det fallet måste Gideå-linien stå i första rummet, ty, ehuru denna linie är längre än Björna-linien, betingar den dock en mindre anläggningskostnad på omkring 43,000 kronor. Detta är dock en obetydlighet emot den skilnad i trafikinkomster, som bör komma de olika linierna till del. Och härmed är jag nu inne på den ekonomiska sidan af saken.

I sammanhang härmed ber jag att få fästa uppmärksamheten på, att man i allmänhet har klagat öfver att banorna i Norrland på ett betänkligt sätt nedsatt stambanornas vinstprocent. Om så har skett hittills, huru mycket mer skall det då icke komma att inträffa, om man vid den norrländska banans fortsatta framdragande ämnar vidblifva den hittills följda principen att draga stambanan så långt från kusten som möjligt, hvilken princip också blifvit såsom skäl för Björna-liniens företråde åberopad af såväl Kongl. Maj:t som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. En sådan princip kunde hafva skäl för sig i fråga om stambanans dragande ända upp till Sollefteå, der på dess vestra sida finnas stora, långt från kusten belägna och med densamma utan nämnvärda förbindelser försedda folkrika trakter, såsom Herjeådalen, Jemtland och Dalarne, men icke här, der på ena sidan endast finnas glest bebodda lappmarker. Att för dessa anlägga en så dyrbar kommunikationsförbindelse och hänvisa de tätt befolkade kuststräckorna att på långa vägar uppsöka den aflägsna jernvägen, kan väl icke vara alldeles välbetäckt. Säkert är ock, att kustbefolkningen i det öfre Norrland, det vill med andra ord säga, nästan hela det öfre Norrlands befolkning, under sådana förhållanden, skall komma att mycket litet begagna sig af dessa svårtillgängliga jernvägskommunikationer och föredraga sina gamla sjöförbindelser till föga fromma för trafikinkomsterna.

Slutligen åberopar Kongl. Maj:t, såsom det viktigaste skälet för Gideå-liniens förkastande, de af chefen för generalstaben i afgifvet utlåtande anförda faror och olägenheter i strategiskt afseende, som skulle vara med denna linie förenade. Grunden till dessa faror och olägenheter skall väl, förmodar jag, ligga i de omständigheter, som omförmälas i följande, i berörda utlåtande förekommande mening: »Gifves åt sträckningen af jernvägen mellan Sollefteå och Umeå en sådan utstakning, att en någorstädes å norra delen af Vesternorrlands eller i sydligaste delen af Vesterbottens läns kuststräcka landsatt fiendtlig ströftrupp lätteligen kan från sin landstigningsplats uppnå någon punkt å jernvägen, måste en särskild

Norra stambanans sträckning mellan Skorped och Vännäs samt anslag till denna stambana.

(Forts.)

Norra stambanans sträckning mellan Skorped och Vännäs samt anslag till denna stambana.
(Forts.)

mindre truppstyrka afdelas till den sålunda hotade punktens omedelbara försvar. En dylik detachering är alltid militäriskt ofördelaktig, och varda de punkter af jernvägen, som fordra sådana särskilda försvarsåtgärder, för många, kan följderna blifva, att försvaret i sin helhet, för att icke alldeles söndersplittras, måste dragas längre söderut, eller med andra ord, att det ordnade försvaret måste helt och hållet öfvergifva landskap, som med en riktigare utstakad jernvägslinie kunnat och bort behållas.»

Det vore naturligtvis högst förmätet af mig, som icke är inne uti militära förhållanden, att ingå i någon kritik af dessa utaf en framstående fackman anförda skäl. Oaktadt vi skola hoppas, att den tid, då jernvägarnes betydelse i strategiskt hänseende kan komma att göra sig gällande, icke någonsin skall inträffa eller åtminstone vara så långt aflägsen, att nu bestående förhållanden möjligen derförinnan kunna förändra sig, så är saken likväl mycket beaktansvärd och fordrar den noggrannaste pröfning. Men har, vare sig Kongl. Maj:t eller statsutskottet eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, någonsin tänkt sig den norra stambanan utan att genom af den enskilda företagsamheten eller på annat sätt anlagda bibanor vara förenad med kusten? Är det icke tvärt om all anledning antaga, att många dylika bibanor komma att inom en ej allt för aflägsen framtid sammanbinda stambanan med sådana ställen som Örnsköldsvik, Nordmaling och andra betydelsefulla orter vid kusten? Man behöfver icke vara strateg eller fackman för att kunna inse, att en på Norrlands kust landsatt fiendtlig trupp skall, med tillhjälp af dessa bibanor, lika lätt kunna uppnå en punkt på stambanan, vare sig denna går genom Gideå eller Björna.

Dessutom kan jag icke förstå, hvarföre de norrländska kusterna särskildt blifvit utsatta för dessa strategiska omsorger. Hvarför hafva dessa icke gjort sig gällande vid jernvägsanläggningarna längs Hallands och Blekinges kuster, hvilka torde vara mycket mera utsatta för fiendtliga anfall än Norrland?

Det vore visserligen mycket mera att säga i denna sak, men jag vill icke uppehålla kammaren längre. Jag anser mig med det redan sagda hafva tillräckligt tydligt visat Gideå-liniens företräden, och jag åberopar dessutom i sådant afseende de skäl, som anförts af kongl. maj:ts befallningshafvande i Vesternorrlands län.

På grund häraf får jag yrka, att första momentet i punkt 1:o) får följande lydelse: »att Riksdagen må besluta att stambanan genom öfre Norrland skall mellan Skorped i Vesternorrlands län och Vännäs i Vesterbottens län framdragas öfver Anundsjö och Gideå samt i öfrigt i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den så kallade Gideå-linien, sådan den finnes utmärkt å den såsom bilaga vid den kongl. propositionen fogade kartan, med rätt för Kongl. Maj:t att närmare bestämma de orter, banan skall genomgå.

Herr statsrådet von Krusenstjerna: Det är ganska naturligt, att den representant för Ängermanland, som nyss hade ordet, i fråga om valet emellan de olika banorna uttalade sig för Gideå-

linien, ty det kan icke bestridas och jag har icke heller i mitt yttrande till statsrådsprotokollet bestridt det, att icke de trakter, som Gideå-linien skulle komma att genomgå, hafva något större folkmängd, att de i fråga om odlad bygd och förmögenhetsförhållanden erbjuda vissa företräden framför de trakter, som beröras af Björna-linien. Den sistnämnda linien går, såsom kammarens ledamöter vid en blick på kartan behagade finna, genom trakter, som ännu icke nått samma odling, som finnes på några ställen, som beröras af Gideå-linien. Jag vill således medgifva, att den lokala trafiken på de olika linierna, hvad Ångermanland angår, verkligen kan komma att i början ställa sig förmånligare för kustlinien än den inre linien. Skilnaden kan dock icke blifva stor, ty, såsom den föregående talaren erinrade, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har uppgjort en beräkning öfver folkmängden inom ett område af 60 kilometer, 30 kilometer på hvarje sida om banan, och denna beräkning har slagit så ut, att under det Björna-liniens banrayon har en folkmängd af 31,000 personer, är det 35,000 inom Gideå-banans område. Skilnaden är således 4,000, hvilket icke torde kunna verka någon betydlig ändring i fråga om trafikinkomsterna.

Deremot ber jag att få påpeka en omständighet, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sitt yttrande framhållit, att nemligen genom den segelbara förbindelse, som eger rum mellan en af de viktigaste punkterna, hvilka Gideå-linien skulle beröra, eller Gideå bruk, längs efter Gideå elf till Gideå by, hvilken är i nästan omedelbar närhet af en station på Björna-linien, skulle denna linie således äfven komma att gagna Gideå socken. Det är för öfrigt endast norra Ångermanland, för hvilket Gideå-linien erbjuder större fördelar än Björna-linien. Men hvad angår Vesterbotten, torde kammarens ledamöter finna, att Kongl. Maj:ts befallningshafvande derstädes, i olikhet med befallningshafvande i Vesternorrlands län, uttalat sig för Björna-linien och framhållit huru som denna linie helt naturligt måste medföra större nytta icke blott derigenom, att den gagnar de vidsträckta och odlingsbara lappmarkssocknar inom länet, som ligga ofvanför Björna-linien, utan äfven derigenom, att inom nämnda län denna bana genomgår bättre mark än Gideå-linien.

Men om man ock, och det vill jag, som sagdt, icke bestrida, från en rent lokal, norr-ångermanlandsk ståndpunkt kunde hafva skäl att föredraga Gideå-linien — det finnes dock en ort inom norra Ångermanland, och denna ganska betydande, nemligen Örn-sköldsvik, som ej delar denna uppfattning, utan hvars sympatier äro för Björna-linien — så har dock Kongl. Maj:ts regering vid valet mellan de båda linierna ej fått fästa sig blott vid norra Ångermanland, utan måst utgå från mera allmänna synpunkter. Ser man på orsakerna, hvarför man beslutat en stambanas byggande genom öfre Norrland, så hafva hufvudändamålen varit dels att bereda större afsättning och tillförsel för de på kommunikationer mera vanlottade delarne af Norrland och dels att erhålla ett bindemedel i krig och fred emellan rikets sydliga orter och gränsprovinserna.

Norra stambanans sträckning mellan Skorped och Vännäs samt anslag till denna stambana.
(Forts.)

Norra stambanans sträckning mellan Skorpéd och Vännäs samt anslag till denna stambana.
(Forts.)

Det ekonomiska resultatet deremot kan naturligtvis till en början, hvilken sträckning man än väljer, icke blifva storartadt; detta har jag alltid framhållit, och för valet mellan olika linier i öfre Norrland kan således frågan om litet större eller litet mindre afkastning icke ega samma betydelse som de af mig berörda hufvudändamålen. Fäster jag mig nu vid dessa, synes det mig klart, att de i främsta rummet tillgodoses af Björna-linien. Gideå-linien blefve en kustbana, som ginge på 10 å 20 kilometers afstånd från kusten och komme till stor del att gå genom trakter, som under en tid af året hafva goda vattenkommunikationer, och trakter, som redan nått en viss utverklung. Helt annorlunda är förhållandet med den inre linien. Den berör trakter, som äro synnerligen vanlottade i fråga om kommunikationsmedel, och det är väl just sådana delar af landet, som behöfva jernväg. Fäster jag mig vid den militära sidan af saken, synes något väl icke kunna ifrågakomma. Björna-liniens företräden i detta afseende äro gifna, och man torde knappast behöfva åberopa stödet af några militära auktoriteter, då det är tydligt, att en linie sådan som Gideå-linien, hvilkeng är i allmänhet på omkring 20 och på några ställen, såsom i trakterna af Örnsköldsvik och Nordmaling, på icke mer än 14 och 12 kilometers afstånd från segelbart vatten, är utsatt för att i hvilket ögonblick som helst, då kriget börjat, förstöras af de fiendtliga ströfcorpserna, och då har ju hela banan förlorat sin betydelse af en etappväg, på hvilken trupper och materiel skola tillföras den till gränsprovinsens försvar detacherade truppstyrka.

Jag vill således icke trötta kammaren med att uppläsa det ytt-rande, som afgifvits af chefen för generalstaben och som finnes i Kongl. Maj:ts proposition återgifvet och delvis äfven i utskottets betänkande. I detta bevisas emellertid, till komplett evidens att man ur militärisk synpunkt måste uttala en afgjord förkastelse öfver Gideå-linien. Vid sådant förhållande, och då vidare Björna-linien gynnar de i afseende på kommunikationer mera vanlottade delarne inuti landet, då denna, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit, är i tekniskt hänseende, i afseende å lutnings- och krökningsförhållanden, att föredraga framför Gideå-linien samt förty erbjuder billigare drift- och underhållskostnader, och då den slutligen är $\frac{2}{3}$ mil kortare, synes mig, och jag hoppas att kammaren måtte finna det-samma, att alla skäl tala för att välja Björna-linien. Detta om sjelfva sträckningen.

Då båda punkterna i första momentet af utskottets hemställan äro föredragna, ber jag att få yttra mig äfven om anslagsbeloppet. Af de anledningar, som återfinnas i utskottets betänkande och hvilka den förste talaren fullständigt framhållit, har Kongl. Maj:ts regering för 1889 begärt $2\frac{1}{2}$ million kronor till fortsättning af arbetena å norra stambanan. Utskottet har ansett 2 millioner vara tillräckliga och såsom skäl derför har utskottet åberopat 1886 års Riksdags uttalande i denna fråga och ansett försigtigheten och omsorgen om statens finanser fortfarande kräfva, att upplåningen för ifrågavarande ändamål så vidt möjligt inskränkes. Hvad först frågan om upplånin-

gen beträffar, torde man utan våda kunna bevilja $2\frac{1}{2}$ millioner kr. i stället för af utskottet föreslagna 2 millioner kr., ty den omständigheten, att $\frac{1}{2}$ million kr. mera beviljas, behöfver, enligt hvad finansministern meddelat mig, icke föranleda någon större upplåning, enär efter det beslut, som Riksdagen nyligen fattat angående bränvinstillverkningsafgifterna, skilnaden mellan hvad Kongl. Maj:t begärt och utskottet här föreslagit torde kunna anvisas på budgeten och således utan någon upplåning. Hvad föregående Riksdags uttalande angår, har jag icke kunnat fatta detta, att man borde begränsa anslaget till stambanebyggnaden till ett belopp af ungefär 2 millioner kronor, såsom ett ovillkorligt beslut, hvilket skulle vara för all framtid bindande och icke kunna ändras, derest några nya skäl komme emellan. Och nya skäl synas mig hafva tillkommit sedan uttalandet gjordes. För min del har jag för öfrigt aldrig kunnat dela uppfattningen om det lämpliga att bygga för endast 2 millioner. Jag har förut uttalat detta inför kammaren, och jag har icke funnit skäl att frångå denna åsigt. För mig står det mer och mer klart, att vi icke kunna stå till svars för att låta vårt jernvägsbyggande genom öfre Norrland fortgå i en sådan snäckgång, att detta sekel hinner sitt slut innan vi hinna upp till Luleå elf, och detta under det att finska jernvägsnätet redan 1886 hunnit upp till Uleåborg och efter all sannolikhet, innan midten af 1890-talet kommer ända till Torneå, och under det Luleå—Ofoten-banan, så vidt man nu kan se, inom kanske ej många år blir en verklighet. Om vi dröja allt för länge med att sätta Norrbotten i förbindelse med vårt öfriga jernvägsnät, blir den naturliga följden, att befolkningen i vår gränsprovins hänvisas allt mer och mer åt öster. Åt det håll, dit lättare kommunikationer finnas, dit dragas och handelsförbindelserna, och med handelsförbindelserna följa befolkningens böjelser och intressen. Under sådana förhållanden synes det mig, att, om man icke påskyndar jernvägsbyggandet, man utsätter sitt fosterland för stora kommersiella förluster, och hvad mera är, för politiska vådor och äfventyr af allvarlig art, äfventyr, som jag befarar att man efteråt får förr eller senare ångra, om man icke i tid söker råda bot för. Det är ett »prætereæ censeo», som jag hoppas kammaren tillgifver att jag återkommer med vid denna riksdag. Vid förra riksdagen blef icke min uppfattning kammarens, men jag hoppas, att den måtte blifva det denna gång. Blir den det icke, tror jag dock, att Riksdagen för eller senare skall gifva mig rätt, då jag upprepar, att omsorgen om våra kommersiella och politiska intressen bör mana oss att icke bedrifva detta jernvägsarbete alltför långsamt. Af hvad jag nu yttrat följer, att jag naturligtvis icke har någon ting emot om ett så stort anslag, som en motionär föreslagit, skulle beviljas, och att jag hoppas, att kammaren åtminstone måtte anvisa det belopp, som Kongl. Maj:t i sin proposition åskat.

Norra stambanans sträckning mellan Skorpéd och Vännäs samt anslag till denna stambana.
(Forts.)

Herr Nyström: Det har alltid varit och skall väl alltid blifva en svår sak för svenska Riksdagen att riktigt uppfatta de olika landsdelarnes behof och rättmätiga önsknigar. Det är icke gerna

Norra stambanans sträckning mellan Skorpå och Vännäs samt anslag till denna stambana.

(Forts.)

tänkbart, att södra Sveriges innevånare skola förstå, huru förhållandena verkligen äro i den del, som kallas öfre Norrland. Jag undrar därför icke mycket på, att Riksdagen är något tveksam, så snart det gäller att göra några uppoffringar för denna landsdel. Men af hvad jag i min motion vid denna riksdag anfört, och som äfven här i dag blifvit återopadt, torde likväl tydligen framgå, att öfre Norrland är Sveriges framtid, att det är dit emigrationen skall ledas, ty detta land, fullt utveckladt, kan föda tio gånger så stor befolkning, som för närvarande fins der. Jag ber få fästa herrarnes allvarliga uppmärksamhet derpå, att det icke går an att, så, som hittills skett, behandla denna provins. Framför allt fordra rättvisa och billighet, att Riksdagen, om möjligt, enhälligt beslutar att norra stambanan snart bygges färdig, i synnerhet med hänsyn dertill att befolkningen i denna trakt vanligen halfva tiden af året är innestängd i följd af naturhinder. De södra delarne af landet fingo sina jernvägar för mer än trettio år sedan, och under denna tid har samfärdseln varit tre eller fyra gånger dyrare i de norra orterna än i de södra. Under missväxtåret 1867 fördyrade transportkostnaderna från Kuopio län i Finland eller från norra Ångermanland spanmälen till dubbla priset mot hvad det var förut, så att man måste betala 30 kronor för tunnan i stället för förut 15 kronor, och en matta mjöl, som förut köptes för 25 å 27 kronor, kostade då öfver 60 kronor. Under detta enda år blef befolkningen endast till följd af de ökade transportkostnaderna skyldig en half million kronor. Man begick en orättvisa mot öfre Norrlands inbyggare, när man lät banbyggandet svänga af till Norge, till Storlien, innan öfre Norrland tillgodosetts, och man bör ingalunda räkna denna tvärbana för en norrländsk, utan en norsk bana. Men medan nu denna mera för Norges skull byggda bana till Storlien blifvit ganska tyngande, skall denna bana genom öfre Norrland tvärtom blifva en af de mest vinstgifvande. Ty herrarne kunna vara säkra derpå, att denna bansträckning, just därför att den icke får någon konkurrent under sex månader af året, hvarunder den skall oafbrutet ensam beherska all så väl varurörelse som persontrafik samt jemväl en del af rörelsen från Finland, skall bära sig bättre än de flesta af statens öfriga banor. Göteborgs- och Malmö-banorna buro sig ju icke den första tiden. Hvad har för öfrigt staten för ränta från sina landsvägar? Men, mine herrar, det är väl i främsta rummet för folkets nytta och förkofran transportmedel skola anläggas och icke för att staten skall njuta räntor deraf. Det torde ock förefalla alldeles origtigt och orättvist att nu vilja ytterligare försena för norrländingarne anläggandet af denna jernväg, sedan man pålagt dem ganska betydlig tullbeskattning, hvilken för dem känns mycket betungande, emedan den går till stora summor, hvilka dock till största delen komma att betalas till Finland, ty derifrån torde nu hufvudsakligen all spanmål komma att tagas.

Hvad dessa tullar angår, har jag röstat för dem, emedan jag ansåg, att de skulle gagna riket i dess helhet, och trodde, att ett motstånd icke skulle tjena till något. Jag hade visserligen helst

önskat, att bevillningsutskottet hade stannat denna gång vid de tullsatser, som föreslogos vid januaririksdagen. Men då icke inom bevillningsutskottet eller vid det protektionistsammanträde, som hölls innan ärendet slutbehandlades i Riksdagen, någon röst höjdes för min reservation för lägre beloppet, var jag tvungen att gå in på utskottets förslag hellre än att, såsom af flere yrkades, få ännu högre tullsatsen än utskottet föreslagit. Jag gjorde dock då det förbehåll, att, om yrkande gjordes på högre tullsatsen än utskottet föreslagit, också jag skulle yrka nedsättning till hvad vid förra riksdagen föreslagits.

När emellertid vid 1886 års riksdag Kongl. Maj:t, sedan en sakkunnig komité enhälligt uttalat sig för byggande af norra stambanan från Ängermanelfven till Luleå, framlade proposition i ämnet, var det fånesamt att i statsrådsprotokollet finna detta af herr statsrådet och chefen för civildepartementet anförda och af Kongl. Maj:t godkända yttrande: det är min pligt att nu föreslå fyra millioner kronor, ty det är det minsta, som förut varit anslaget för järnvägsbyggnader, samt påkalladt af rättvisa och billighet, ekonomiska och politiska förhållanden.

Jag skulle med glädje hafva sett, att Kongl. Maj:t hade hållit på denna uttalande pligt och, äfven med risk af Riksdagens afslag, nu begärt dessa fyra millioner kronor för stambanans fortsättning mot norr. I detta syfte har jag i år väckt motion. Men jag hyser icke någon förhoppning att afseende skall fästas derpå, i synnerhet med hänsyn till den hårda behandling min motion rönt i statsutskottet, och då icke ens Kongl. Maj:ts begäran om 2 $\frac{1}{2}$ millioner kronor, som likväl var det minsta, som kunnat begäras, vunnit utskottets bifall. Man kan verkligen fordra, att statsutskottet skall åtminstone sätta sig in något mera än som sker i de frågor, som öfverlemnas till dess bedömande, äfven fastän de afse öfre Norrlands förhållanden, ty hade utskottet detta gjort, skulle det aldrig hafva kommit med ett sådant förslag som att hålla endast derpå hvad 1886 års Riksdag ansett lämpligt, och följts vid föregående års banbyggnad, utan att göra det ringaste afseende derpå att Kongl. Maj:t då framhöll, att ekonomiska skäl, rättvisa och billighet, militära och strategiska skäl fordrade, att Riksdagen för norra stambanans fortsättning beviljade ett anslag af minst fyra millioner kronor. Statsutskottet afslog kallblodigt denna begäran.

Bland de ledamöter i statsutskottet, hvilka suttit i den afdelning, som nu haft att förbereda detta ärende, voro grefve Sparre, ordförande, C. Ifvarsson, A. Persson i Mörarp, afgjord motståndare till Norrlands stambanebyggnader, och H. P. P. Tamm. Redan deraf kunde jag på förhand veta frågans öde. Desse män togo genom sitt inflytande andra med sig, och snart hade utskottets majoritet utlåtandet färdigt, som likväl icke vederlägger ett enda af regeringens skäl för sin begäran. Utskottet säger helt enkelt bara nej, anslaget skulle icke få blifva större än Riksdagen en gång förut hade bestämt, nemligen två millioner kronor, som 1886 anslogs för byggande af banlinien Bräcke—Sollefteå. Men detta sistnämnda

Norra stambanans sträckning mellan Skorpä och Vännäs samt anslag till denna stambana.

(Forts.)

Norra stambanans sträckning mellan Skorpéd och Vännäs samt anslag till denna stambanu.

(Forts.)

beslut var en uppenbar orättvisa, då man i stället hade bort bevilja det begärda anslaget af 4 millioner kronor. Jag försökte visserligen att få anslaget höjdt, emedan jag insåg att af det sålunda beviljade föga skulle vinnas, men det var förgäfvets, jag fick endast nej. Man har dock icke varit konsekvent i att, såsom utskottet nu vill, i fråga om anslag till jernvägsbyggnader vidblifva af Riksdagen förut fattadt beslut. Hvarför skall man för öfrigt just hålla sig vid detta 1886 års anslag af två millioner kronor? Riksdagen har förut beviljat mycket större anslag, såsom t. ex. samma år 5 millioner kronor för enskilda jernvägsbyggnader, och när C. Ifvarsson jemte åtskilliga andra föreslogo, att Riksdagen skulle anslå 2 millioner kronor till en jernväg genom Halland, då gick det mycket väl för sig att frångå Riksdagens förut uttalade åsigt och fattade beslut. I sjelfva verket kan icke Riksdagen i dessa frågor fatta ett beslut, som skall binda kommande Riksdagar, ty i detta fall har hvarje Riksdag full handlingsfrihet. Dessutom hafva så många nya förhållanden på de sista åren inträffat, att det vore alldeles oförlätligt, om icke Riksdagen nu med allvar togo i tu med denna fråga, som kanske är ändå vigtigare än tullfrågan. Här gäller det nemligen att söka behålla öfre Norrland, att göra rättvisa åt dess en stor del af året från all samfärdsel utestängda, talrika befolkning, och att i synnerhet nu, sedan spannmålstullar blifvit införda, ställa så till, att Sveriges sydliga orter kunna få sälja sitt öfverflöd på spannmål åt dessa nordliga trakter. Det bör ju således ligga i protektionisternas eget välförstådda intresse, att norra stambanan så fort som möjligt blir färdig. Det kan dessutom vara skäl att äfven taga reda på, huru förhållandena under de senaste fyra åren gestaltat sig på den finska sidan, der jag under mina resor genom landet lyckades erhålla ganska intressanta uppgifter. Såsom herrarne veta, är jernvägen till Uleåborg nu färdig, detta gör att, såsom jag kan intyga, persontrafiken från Luleå, som ligger 15 mil hitom riksgränsen, öfver Finland till mellersta Sverige kan ske för en tredjedel mindre kostnad och på en tredjedel kortare tid än öfver Sverige. Då får man icke heller undra på, om hela så väl varurörelsen som persontrafiken från öfre Norrland, d. v. s. den nordligaste fjerdedelen af Sveriges rike, slutligen skall för oss gå alldeles förlorad, och ensamt detta förhållande borde vara tillräckligt manande för svenska Riksdagen att påskynda norra stambanans fullbordande. Icke kan det vara skäl att så långsamt bedrifva denna sak, att vi 15 år här-efter endast kommit 50 mil närmare, under hvilken tid hela rörelsen från Norrland och lappmarken sökt sig en konstant och ordnad väg dels öfver Luleå—Ofoten-banan till Norge och dels öfver Finland till de inre delarne af Ryssland, hvarifrån åter all samfärdsel går öfver norra Skandinavien till Ofotens isfria hamn — kanske slutligen en rysk örlogshamn. En ganska behjertansvärd uppsats stod nyligen att läsa i »Verldens gang» just i fråga om denna hamn vid Ofoten. Den lyder sålunda:

»Ett telegram från Helsingfors meddelar, att der inom landtdagen väckts förslag om jernvägens hastiga förlängning från Uleåborg till svenska gränsen vid Torneå.

Från Torneå är det icke synnerligen långt till en station vid Ofoten—Luleå-banan. Det är så frestande lätt att bygga denna jernvägsbit; den erbjuder så många fördelar, att man kan vara trygg för, att den ej låter länge vänta på sig.

Fördelarne vid en sådan förbindelse ligga klart i dagen, och vi måste begagna oss af alla fördelarne deri. Hafva vi väl från Ofoten oafbruten jernvägsförbindelse rakt in i Ryssland, så äro nya och stora marknader öppna för oss, och Lofotfisket skall betydligt höjas i värde.

Men i hvems hand kommer denna bana till sist? Är den så enskild, att den kan säljas till hvem som helst? Kan Ryssland köpa den? En jernbana är ej blott ett sammanbindningsmedel. I utländingars händer kan den blifva en jernmur, som bortskär en hel landsdel från ett folk.

Det engelska bolaget har fått hela grunden vid Ofoten. Stå vi maktlösa gent emot det? Hvilka garantier hafva vi tagit emot att jernvägen t. ex. blir en främmande stats egendom? Ty ett enskildt bolag kan ju sälja till en stat, och hvad hafva vi då för trygghet?

Vi äro nog icke illa underrättade, då vi säga, att statsrådet Astrup, långt innan han inträdde i regeringen, väckte uppmärksamheten på dessa faror. Både Sverige och Norge hafva här intressen. Då allt färdigbygts, är det för sent. Det är bäst att i tid ha ögonen med sig.»

Den ofvan nämnda motionen väcktes verkligen vid den nuvarande landtdagen i Finland. Den var undertecknad af elfva personer, af hvilka många tillhöra antalet af landtdagens mest framstående män, och då denna motion icke är synnerligen lång och förtjenar att äfven här beaktas, skall jag be att få uppläsa den. Den lyder sålunda:

»Utvecklingen af landets jernvägsnät har fortskridit hastigare än den mest fjerrskådande för ett decennium tillbaka vågat förutsäga. Möjligheten häraf kan sökas i de minskade anläggningskostnaderna och i andra medverkande orsaker, men den hufvudsakligaste orsaken ligger dock i jernvägarnes egen förmåga att framkalla en allt mer stegrad industriel och affärsverksamhet samt ett lifligare utbyte af landets produkter både inom landet och utåt. Den ena jernvägen föder det omedelbara behofvet af dess fortsättning, och sålunda uppstå jernvägar, hvars realiserande tidigare ansetts som en aflägsen framtidstanke. Till jernvägsanläggningar af detta slag kan med fog föras Uleåborgska banans fortsättning till Torneå. Bedömandet af denna jernvägsanläggning gestaltar sig nu helt annorlunda än för tre år sedan, då jernvägsutskottet vid 1885 års landtdag behandlade frågan derom. Den svensk-norska jernvägen från Luleå till isfri hamn vid Ofoten håller nu på att förverkligas. Jernvägsutskottets förutsättning för tidsenligheten af en

Norra stambanans sträckning mellan Skorpéd och Vännäs samt anslag till denna stambana.
(Forts.)

Norra stambanans sträckning mellan Skorped och Vännäs samt anslag till denna stambana.

finsk bana till svenska gränsen — att en jernvägsförbindelse i Sverige ända fram till Haparanda skall komma till stånd — kan med afseende å det sagda, att en jernvägsförbindelse ofafvisligt påfordrar en annan, sägas uppfyllas i omedelbart sammanhang med åstadkommande af banan Uleåborg—Torneå.

Det ligger så i öppen dag, att, så snart denna bana förverkligats, hela det stora handelsområdet, i nordligaste Sverige, hvilket ingalunda är fattigt på bytesartiklar, skall finna sin fördel af att betjena sig af denna väg och sålunda mer och mer vända sig till Finland för uppköp och afsättning. Ett sådant förhållande skall utan tvifvel förmå Sverige att snarast bringa Haparanda i jernvägsförbindelse med det öfriga landet. Denna förbindelse kan i någon mån minska handelsfrekvensen i Finland, men medför samtidigt den stora, mer än väl uppvägende fördelen af, att Finland sättes i förbindelse med isfri hamn vid Nordsjön och i internationel jernvägsförening med Sverige och Norge. Betydelsen af dessa säkra följder af en jernväg från Uleåborg till Torneå är af så vidtomfattande och i våra handelsrelationer med utlandet ingripande beskaffenhet, att den knappast nu kan fullt uppfattas.

Men äfven, om det kunde antagas att svenska staten af en eller annan anledning ville fördröja att draga sitt jernvägsnät det finska till mötes, så skulle en jernväg Uleåborg—Torneå dock fullt försvara sin plats, i ty att den komme att genomlöpa en landsdel, som i och för sig är minst lika väl befolkad och kultiverad som öfriga delar af landet, der jernvägar äro bygda och nu anläggas, samt dessutom genom att den komme att skära flere af landets stora elfvar, längs hvilka landsvägar leda långt in i landet, skall mer än flertalet andra jernvägar direkte beröra aflägsna trakter, hvarförutom den, såsom redan ofvan antydts, har att påräkna stort trafiktilskott från norra Sverige samt äfven genom Nordhafsbanan från Norge.

De anförda motiven för gagnet och nyttan af nämnda jernvägsanläggning torde ej kunna gendrivas, och de tala äfven för, att denna bana bör utan tidsutdrägt så snart som möjligt utföras.

Vi våga derfor vördsamt föreslå en underdanig petition derom: att nödiga åtgärder måtte vidtagas för Uleåborgska jernvägens snarast möjliga utsträckning till svenska riksgränsen vid Torneå.»

Petitionskomitén biföll att förslaget underställdes finska landtdagen, men jernvägsutskottet afstyrkte motionen med 9 röster emot 6, emedan det ansåg att, då man för år 1889 redan anslagit stora summor för jernvägsbyggnader, denna fråga ännu en tid kunde uppskjutas. Det lider dock intet tvifvel, att den nu föreslagna jernvägen förr eller senare kommer till stånd. Men äfven utan afseende derpå söker sig den norrländska rörelsen väg åt Finland, ty från lappmarken, som har rörelseväg rakt till Petersburg, har man nu icke svarare att komma dit än till Gefle.

Nu hade jag trott, att statsutskottet åtminstone skulle med kraft söka gendriva hvad Kongl. Maj:t i denna fråga yttrat, och jag hade väntat att finna åtminstone utskottets ärade ordförande bland reser-

vanterna, men intetdera har nu skett. Vi hade en tid en grefve Sparre såsom landshöfding i det län jag tillhör. Missväxt härjade då i sju års tid, och barkbrödet var ingenting ovanligt. Men han bisprang oss och blef besjungen såsom en nordens folk omvårdande man. Jag hade önskat att, när jag kommer hem till öfre Norrland igen, kunna säga detsamma om en annan grefve Sparre, statskottets nuvarande ordförande, men jag kan ej hjälpa att det ej kan ske.

Norra stambanans sträckning mellan Skorpéd och Vännäs samt anslag till denna stambana.

(Forts.)

Hvad nu sjelfva banrigtningen angår, eller valet mellan Björna- och Gideå-linierna, så vågar jag derom icke yttra många ord, emedan herr statsrådet och chefen för civildepartementet så tydligt bevisat Björna-liniens företråde, att jag deri kan fullkomligt instämma, synnerligast som Norrbottens intresse här helt och hållet sammanfaller med Vesterbottens, hvars Konungens befallningshafvande äfven deruti instämt.

Hvad åter anslagsbeloppet beträffar, så, ehuru jag önskat 4 millioner kronor, skall jag dock denna gång icke yrka på mer än hvad Kongl. Maj:t i sin proposition har föreslagit. Men detta åtminstone anhåller jag, att herrarne ville bevilja så enhälligt, som det i denna kammare är möjligt. Jag anser regeringen svika sin pligt, om den hädanefter föreslår Riksdagen mindre anslagsbelopp än 4 millioner kronor. För nödvändigheten att bevilja detta belopp för stambanans skyndsamma fullbordande tala, utom anförda skäl, äfven många omständigheter, af hvilka jag nu skall framhålla en, som visserligen blifvit berörd i min motion, men der icke blifvit vidare utvecklade, nemligen det allt mer tilltagande fenomanska inflytandet i öfre Norrland. Detta är en ganska vigtig fråga, ty hon gäller der det svenska intressets vara eller icke vara. Länsstyrelsen har, för att åstadkomma mera enighet i lärareverksamheten, velat inrätta i Luleå det finska seminarium, men det har mötts af kraftigt motstånd på alla håll till och med från dem, af hvilka man eljest väntat, att de icke skulle fästa sig vid de politiska förhållandena, men som vanligen säga: »rör icke vid denna sak, låt fenomenerna hafva sitt inflytande». Jag fruktar därför, att utgången slutligen skall blifva den, att det svenska inflytandet får vika.

En annan sak, som också torde vara herrarne bekant, är gränsfrågan. Den har så många tvisteämnen med sig, att man genast märker ett visst tryck, så snart det är fråga om en aldrig så liten internationel underhandling. En komité blef tillsatt för att utreda flottningsförhållandena i gränselfvarne och den har arbetat i många år utan att likväl hafva kommit till något resultat, emedan den östra grannen varit alltför orimlig i sina anspråk gent emot de svenska intressena.

Dertill kommer frågan om de lappska förhållandena. Som man vet, har på finska sidan spärrningsåtgärder länge vidtagits mot renbetes anlåtande på detta område af norska lappar. Hvar tionde ren har tagits utan vidare dom och ransakning af de rendjur, som gått öfver gränsen. Nu vilja finnarne utsträcka detta spärrningsförbud äfven till svenska lappar i Enontekis, hvilka från uråldriga tider

Norra stambanans sträckning mellan Skorpéd och Vännäs samt anslag till denna stambana.

haft dessa betesmarker såsom sin egendom och aldrig vetat af någon gränsskilnad. — Följderna kunna lätt tänkas. Slutligen har man ur finska tidningar erfarit, hurusom finska senaten anslagit 3,000 mark för att verkställa undersökningar efter guld, bland annat, mellan Muonio och Torne elfvar inom *svenska området*. Lätt måtte det bli för vår östra granne, att äfven i militäriskt hänseende få denna trakt samtidigt noga undersökt.

(Forts.)

Jag vill ytterligare lägga herrarne på hjertat, att det hädanefter måtte anses otillräckligt att för dessa banor anslå mindre än 4 millioner kronor årligen, äfven emedan sådant är den största misshushållning med statsmedel. Det är ju af alla sakkunnige visadt, att det är den största misshushållning att så draga ut på tiden, att man i 15 år håller på med att bygga en jernväg, som kunnat byggas färdig inom en tredjedel af denna tid. När det engelska bolag, som eger Luleå—Ofoten-banan, kunnat på ett par år med berömvärd energi bygga en bana på 19 mil, och när Finland byggt dubbelt så mycket som Sverige under senare tider, ehuru med hälften så stor folkmängd, då borde väl ej svenska staten hålla på med byggandet af en oundviklig bana på högst 50 mil under 15 år, hvilket inträffar om banbyggandet till Luleå—Ofoten-banan skall gå så sakta som statsutskottet vill hafva det. Man skulle ju kunna taga upp ett inhemskt statslån på 3 eller 3½ procent, låta jernvägsanläggningen blifva föremål för täflan på så sätt, att åt enskilde öfverlemnas på entreprenad att bygga banan, hvarigenom både kostnaderna skulle blifva betydligt billigare, och banan så fort som möjligt blifva färdig. På detta sätt skulle alla blifva nöjda, både staten och militärbefälet och icke minst öfre Norrlands inbyggare.

Jag yrkar bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr grefven och talmannen tillkännagaf, att anslag utfärdats till sammanträdets fortsättande kl. 7 e. m.

Friherre Klinekowström: Då jag varit motionär äfven i denna fråga, ber jag kammaren icke misstycka, att jag nämner några ord derom. Min motion gick nemligen ut på, att den i frågavarande jernvägsbyggnaden för år 1889 icke skulle erhålla högre anslag än 1 million kronor. Statsutskottet har så till vida gått min vördsamma anhållan till möte, att det har beviljat mig 33 % af hvad jag begärt och då Kongl. Maj:t erhållit $\frac{4}{5}$ af hvad han önskat, hoppas jag, att äfven de talare, som före mig gjort yrkande om det ifrågavarande anslaget gående upp ända till, om jag icke misstager mig, 4 millioner kr., skulle kunna nöja sig med hvad statsutskottet här har föreslagit. Jag tycker verkligen, att det är synd om statsutskottet i denna punkt, och då ingen af dess majoritet yttrat sig, vill jag åtminstone bjuda till att taga utskottets parti i denna fråga, äfven om jag icke fått min egen önskan uppfylld.

Det säges i naturvetenskapen, att det finnes vissa insekter, som hafva så beskaffade ögon att de kunna, på ett högst nära afstånd från föremålet, se mycket skarpare än någon människa med beväp-

nadt öga, men deremot ingen förmåga att se på en större synvidd. Detta tyckes mig kunna tillämpas på åtminstone två af de förste talarne, hvilka varit så mycket inne i de tekniska förhållandena i denna fråga, att de icke kunnat uppfatta — jag förmodar detta, eftersom de icke yttrat sig derom — så väl den militäriska som den politiska delen af denna fråga, ty den är kanske betydelsefullare i dessa två afseenden, än den är det så väl i finansielt som ekonomiskt afseende.

Jag vill icke trötta kammaren med att här å nyo upprepa de åsikter, som jag under föregående riksdagar hyst, då denna fråga varit under diskussion i denna kammare. Jag vill endast till protokollet nämna, att jag till alla delar bibehåller mina då uttalade åsikter rörande de faror för vårt land och för Norge, som ligga i detta jernvägsbyggande i höga Norden och synnerligast i den af ett enskildt bolag konstruerade banan till Norges vestra kust. Framtiden kommer nog att visa, huru vida jag icke får rätt, fastän det sannolikt kommer att passera några år i lugn och ro i detta afseende. Men när en gång den finska jernbanan blir färdig, och vi genom ett bolag med främmande penningar knutit fast Luleå—Ofoten-banan med Haparanda—Torneå-banan, då tror jag det icke är långt borta för oss att med bedröfvelse se, huru illa vi hafva handlat mot vårt land, när vi gifvo den koncession, som var orsaken till hvad som sannolikt då kommer att inträffa.

Hvad rigtningen på banan beträffar, hvilken af den andre talaren i ordningen blifvit i största detalj omnämnd, anser jag de militäriska åsikter, hvarför rigtningen bör vara sådan den af Kongl. Maj:t förordats, vara så talande, att derom icke torde vara någon annan mening. Det är visserligen sant, att det kan blifva obehvämt för handeln och för bibanorna att lägga en mera vestlig rigtning af jernbanan emot Björna. Den senare rigtningen tror jag i högre grad kommer att uppfylla de militära fordringarna än den andra rigtningen, som här af den andre talaren i ordningen blifvit så varmt förordad.

Då jag således icke kan hoppas att få min motion godkänd, och icke någon reservant inom utskottet intresserat sig för densamma, förenar jag mig med de herrar i denna kammare, som önska bifall till första punkten i statsutskottets förslag.

Herr Cederberg: Herr grefve och talman, mine herrar!

Då min åsigt i frågan torde vara känd, derigenom att jag instämt i reservationen mot utskottets beslut, skulle jag icke hafva begärt ordet, om icke händelsevis en talare på vesternorrlandsbänken i diskussionen inkastat en liniestrid. Innan jag till besvarande upptager hvad han yttrade, ber jag dock att mot den förste talare, som här i dag hade ordet, få nämna, att jag icke kan instämma i det starka klander, han uttalade mot utskottets majoritet. Det är sant, att utskottet, enligt mitt förmenande, väl starkt hållit på det beslut, som fattades år 1886, och det är sant, att Sollefteå-banan, byggts med något för små årsanslag, men man bör dock, föreställer

Norra stambanans sträckning mellan Skorped och Vännäs samt anslag till denna stambana.

(Forts.)

Norra stambanans sträckning mellan Skorpéd och Vännäs samt anslag till denna stambana.
(Forts.)

jag mig, innan man deröfver uttalar sin förkastelsedom, erinra sig, att under den tid, Sollefteå-banan byggdes, inköptes och ombyggdes åtskilliga enskilda jernvägar, som derigenom förvandlades till statsbanor, och att härför samtidigt användes så betydliga belopp, att utgifterna för inköp och ombyggnad af statsbanor under den tid Sollefteå-banan byggdes uppgå till något öfver 3,850,000 kr. per år. Men enär dessa förhållanden nu upphört, och det »nya systemet» synes gifva medel i händerna att utan ökad skuldsättning kunna gå litet fortare, än man 1886 förestälde sig, anser jag förhållandena nu vara så väsentligt olika mot dem, som voro rådande år 1886, att jag tycker man utan fara bör kunna följa Kongl. Maj:t deri, att två och en half millioner kronor anslås för det kommande året. Herrarne behöfva icke vara rädda för att arbetena gå för fort i alla fall, så att den der erfarenheten om trafiken på redan färdiga bandelen icke varder tillräcklig, ty om denna förhöjning af en half million i den summa, som antogs år 1886, skulle meddelas äfven för de följande åren, något som dock nu ej är ifrågasatt, gör det icke mer än ett års besparing i arbetstid på linien till Vännäs, och för ett enda års erfarenhet torde väl knappast vara nödvändigt att bygga mindre ekonomiskt, och i det fallet ber jag att få instämma med den förste talaren, ty det är bestämd misshushållning att bygga långsammare, än omsorgen om statens finanser kräfver.

Emellertid är herr statsrådet och chefen för civildepartementet härom yttrat sig både bättre och fullständigare, än jag skulle kunnat, hvarför jag nu inskränker mig till ett par erinringar i afseende på herr Ölanders yrkande beträffande Gideå-linien.

Jag gifver herr Ölander rätt deruti, att Gideå-linien sannolikt skulle under några år lemna ett bättre ekonomiskt resultat än Björna-linien. Men skillnaden mellan de båda linierna i det hänseendet är efter mitt förmenande icke så stor och skall icke sträcka sig så långt in i framtiden, att man därför behöfver åsidosätta de strategiska skäl, som öfvervägande tala för Björna-linien. När man för öfrigt i dessa bygder vill bedöma jernvägens inverkan på kringliggande orter, är det fullkomligt felaktigt att tänka sig området för banans inverkan efter samma grunder som i de sydliga delarne af landet. Det låter egendomligt, men jag vågar försäkra, att till exempel Sollefteå-banan redan visat sina verkningar specielt på rörelsen inom Dorothea socken, hvars kyrka dock ligger icke mindre än 15 mil från närmaste jernvägsstation. När man därför talar om de bygder, som skulle få nytta af den ena eller andra sträckningen, bör man här gå vida längre än i det sydliga Sverige.

Vidare ber jag att få varna mot det sätt att bedöma odlingen i Norrland, som denne talare använde. Han talade om de gröna fläckar på en befintlig karta, hvilka skulle utvisa odlingens nuvarande utbredning i dessa trakter; men jag skall bedja att få erinra derom, att denna karta till en del är upprättad efter afvittringskartor, som finnas i början af detta århundrade, och kanske äro några t. o. m. från slutet af föregående århundrade. Denna karta

lemnar således icke alls någon tillförlitlig bild af odlingens nuvarande tillstånd i dessa bygder.

Vidare ber jag att mot samme talare få erinra, att, när man talar om odlingens utsträckning inom Norrland, det är ett fullkomligt misstag att bedöma denna sak efter de nybyggen, som för spekulatation i skogsaffärer anlagts, synnerligast inom vissa delar af Vesternorrland. En vida större och säkrare synpunkt lemna enlign min tanke den ofantliga utvidgning, odlingen i och omkring de gamla byarne på senare tider undergått. Der har odlingen visat sin största styrka, och dömer man derefter, kommer man till en helt annan åsigt än herr Ölander äfven med afseende på Björnabygden.

Då andra talare kanske alltför länge tagit Kammararens tid i anspråk, skall jag inskränka mig till att anhålla om bifall till Kongl. Maj:ts proposition beträffande såväl punkten A som punkten B.

Grefve Sparre: Herr grefve och talman, mine herrar!

Den varmhjertade talaren på norrbottensbanken gick, synes mig, något långt in på personlighetens område, ett område på hvilket jag icke anser mig böra följa honom, och detta desto hellre som han troligen låtit sig hänföras härtill af sin lifliga öfvertygelse om vigten af den sak, för hvilken han kämpar, och af den varma kärlek, han hyser för sin bygd och sitt land.

Utskottet har uppburit klander därför, att det för det kommande året föreslagit ett lägre belopp, än hvad Kongl. Maj:t föreslagit. Jag ber därför att få fästa uppmärksamheten vid, att utskottet i detta fall ställt sig på samma ståndpunkt, som Riksdagen förut i många år intagit. Jag ber härvid att få återföra i minnet förhållandena då den nu färdiga bandelen från Storvik till tvärbanan i Norrland var under anläggning. Vi byggde då hastigt med ganska stora belopp för hvarje år, och stor oro rådde då inom Riksdagen till följd af detta hastiga jernvägsbyggande. Man fruktade nemligen från många håll att de norrländska banorna skulle nedbringa nettoinkomsten af statens jernvägstrafik till ringa eller intet. Jag ansåg alltid denna fruktan vara litet öfverdrifven, men den fans dock och hotade att blifva ett hinder för jernbanebyggandets fortsättande inom Norrland.

I det förslag, som år 1881 afgafs af statsutskottet, hemställde statsutskottet därför, att ett mindre belopp än hvad Kongl. Maj:t föreslagit skulle anvisas för den uppåtgående banan, eller endast två millioner kronor årligen, och detta belopp har sedermera årligen lemnats med undantag af ett enda år, då beloppet höjdes till 2,500,000 kronor, och det var 1883. Då skulle Indalselven öfvergå, och som en stor del af det vanliga anslagsbeloppet erfordrades för den dyrbara brobyggnaden öfver elfven, hemställde Kongl. Maj:t, att något högre belopp skulle för 1884 anslås, då en ökning i anslaget skulle af nyss nämnda skäl inverka fördelaktigt på arbetet i dess helhet. Riksdagen beviljade på denna grund ett anslag af två och en half millioner, men uttalade derjemte, att den ansåg, att detta ökade anslagsbelopp icke innebar något löfte för framtiden om snab-

Norra stambanans sträckning mellan Skorped och Vännäs samt anslag till denna stambana.
(Forts.)

Norra stambanans sträckning mellan Skorped och Vännäs samt anslag till denna stambana.

(Forts.)

bare fullbordande af banan. En motsvarande minskning i anslagsbeloppet torde lätt kunna längre fram vidtagas. Så skedde äfven år 1886, då beloppet måhända äfven på grund deraf, att undersökningarne icke voro fullbordade norr om Sollefteå, sänktes till 1.750,000 kr. Samma beslut, som fattades år 1881 och som gälde hela tiden linien Bräcke—Sollefteå anlades, fattades äfven år 1885, vid beslut om banans fortsättning norr om Sollefteå, och jag ber att få fästa i minnet, att det var icke utan svårighet jernvägsanslaget gick igenom; det lyckades först i den gemensamma voteringen.

Sistlidet är föreslog Kongl. Maj:t en förhöjning i anslaget; och för min del ansåg jag, att samma skäl förefunnos då som år 1884 — det var nemligen åter fråga om storartade brobyggnader; jag tänkte mig därför att samma skäl, som år 1884 talade för en förhöjning af anslagsbeloppet, äfven borde tala för samma beslut förlidet år, men båda Kamrarne afslog den begärda förhöjningen och anslog samma belopp, som Kamrarne år efter år förut beviljat, eller två millioner, och jag har icke kunnat finna deri något annat, än att Kamrarne dermed uttalat sin mening vara, att detta belopp måtte fortfarande anslås. Nu har anförts, att andra förhållanden inträffat, såsom arbetsbrist, låga arbetspris och låga pris på materialier, äfvensom att statens inkomster skola komma att väsentligen stiga genom de beslut, Riksdagen fattat med afseende på flera inkomstitlar. Men var det ej arbetsbrist förra året, vore ej då äfven priset på arbete och materialier låga, och slutligen återstår ej för Riksdagen ännu rätt många beslut att fatta som kunna inverka på budgeten. Vi veta därför icke än om icke förhöjningar på vissa håll komma, om icke att motsvaras, så åtminstone i väsentlig mån förminskas genom nedsättningar på andra håll. Budgeten kunna vi ännu icke öfverskåda.

Jag har alltid trott, att det skulle vara fördelaktigt att gå varsam samt framåt, och att den bestända summan för banan genom Norrland skulle innebära en trygghet, ty man kan tänka sig en minskning af anslagsbeloppet lika väl som en förhöjning af detsamma. Jag har alltid trott att, när jernvägsbyggandet i Norrland framskridit längre mot sin fullbordan, framställningarne om ökning af anslaget skulle blifva lifigare, bemödandena att hastigt främja banans fullbordande kraftigare.

Jag kan äfven tänka mig att Riksdagen då skulle vilja lyssna härtill när detta inträffar och om Riksdagen vill bevilja en ökning i anslaget till Norrlandsbanan, tror jag dock det vore lämpligare och för Norrland vida fördelaktigare, om banbyggnadsarbetet bedrefves så, att det sträckte sig ut från båda ändpunkterna. Jag tror en dylik anordning af arbetet vara desto lämpligare som en snar förbindelse mellan den raskt framåtskridande tvärbanan och landet söder om densamma torde vara af ofantlig vigt för landets utveckling. Slutligen synes mig skillnaden mellan Kongl. Maj:ts och utskottets förslag så obetydlig, endast $\frac{1}{2}$ million kronor, att densamma ingalunda kan gifva berättigadt skäl till de stora ord och starka uttalanden som blifvit fälda.

Hvad banans rigtning angår skall jag dermed icke länge upp- taga Kammarrens tid, isynnerhet som den ärade talaren på vester- norrlandsbänken redan fått svar från annat håll, men jag ber blott att få betona, att då en Kongl. Maj:ts befallningshafvande påyrkat, att man borde välja den yttre linien, så har en annan föreslagit den inre samt dessutom en myndighet, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, påyrkat samma linie. Slutligen har chefen för generalstaben, hvars ord torde förtjena stort afseende, uttryckligen förklarar, att man genom att välja den yttre linien bygger en jernväg till en anfällande fiendes tjänst och icke till tjänst för landets försvar, samt att det ur försvarets synpunkt vore bättre att icke hafva jernväg i Norr- land än att bygga den i den yttre liniens sträckning.

Då jag icke kan annat än fästa synnerligt afseende vid detta uttalande, får jag hemställa om bifall till statsutskottets förslag i dess helhet.

Herr Törnebladh: Liksom den siste ärade talaren, statsutskot- tets ordförande, erkänner äfven jag, att skilnaden mellan Kongl. Maj:ts proposition och utskottets förslag icke är stor. För min del skulle jag helst sett, att skilnaden varit större, men då den nu icke är det, återstår icke något annat än att, om man äfven önskar det *bättre*, dock icke sluta sina ögon till för, att det kan vinnas något *godt* äfven med den ringa skilnaden.

Det är aldeles gifvet att, då jernvägen redan blifvit besluten att fortsättas till närheten af Umeå, omsorgen om landets utveckling, liksom om jernvägstrafiken och dess inkomster fordrar, att man icke går för långsamt tillväga. Redan den *ekonomiska-civilisatoriska* betydelsen af en jernbana genom Norrland minskas eller fördröjes i samma mån som jernvägsarbetet fortskrider med snäckgång, och den minskas ännu mer, om inom Riksdagen bibehåller sig en åsigt, att man bör gå långsamt tillväga med fasthållande af en för åtskilliga år sedan gifven motivering. I samma mån åter Riksdagen gör ett al- drig så litet steg i rigtning af att fortskynda arbetet, väckas äfven småningom till lif de slumrande krafter, som denna jernväg just har till ändamål att framkalla och hvilka, om de icke få någon slags uppmuntran, ännu längre skola dröja att visa sig. Denna jernvägens betydelse är dess förnämsta och står vida öfver alla tillfälliga trafik- inkomster, som med ledning af några få års erfarenhet icke så noga kunna beräknas, att någon större eller mindre skiljaktighet i byg- gandets fortgång derpå bör grundas. Ty skulle man bedöma en banas framtid af de inkomster, som tillfälligtvis under första åren inflyta, så skulle man i sjelfva verket blifva obenägen att fortsätta denna bana. Men det är med jernvägar, liksom med andra kom- munikationer; deras inflytande både i civilisatoriskt och materielt afseende visar sig långsamt, men säkert. Dertill kommer, att nu de *politiska skälen* hafva icke så liten betydelse, som någon kan före- ställa sig. Det är icke värdt att nu gå synnerligen långt in på denna sak, men aldeles klart är, att om vi skola gifva sanning och verklighet åt skaldeus uttryck, »att inom Sveriges gränser eröfra

Norra stam-
banans
sträckning
mellan
Skorppe och
Vännäs samt
anslag till
denna stam-
bana.
(Forts.)

Norra stambanans sträckning mellan Skorpéd och Vännäs samt anslag till denna stambana.
(Forts.)

Finland åter», vi få akta oss för att flytta Finland inom de svenska gränserna, och denna fara är i sjelfva verket närmare än mången föreställer sig. Det finska språket har på senare tid gjort icke obetydande framsteg, och om vi nu särskildt fästa oss vid dagens politiska förhållanden, så kunna vi icke säga, att ställningen är alldeles densamma nu som 1886, för att uttrycka sig varsamt. Under sådana omständigheter är det otvifvelaktigt en pligt för Riksdagen att visa, att den vill göra något för vårt lands öfre och nordliga delar, hvars intressen äro så nära förbundna med hela landets, men genom sjelfva läget på ett eller annat sätt kunna lockas öfver till andra land. Kommer så till slut den *finansiella* sidan af saken, så är det uppenbart, att om man vill sparsamhet med statens medel, man bör bygga någorlunda fort, ty annars bygger man dyrt, och den ringa skillnaden af några hundra tusen kronor mer eller mindre uppväges fullkomligt af det dyrare och med dålig beräkning bedrifna arbetet. Härtill bör man lägga, att, efter hvad vi nyss hört, det i år icke är en nödvändighet att *låna* medel för att betäcka den lilla skillnaden af en half million, som är i fråga, hvartill ytterligare kommer, att under innevarande år icke obetydliga återbetalningar till utlandet skola göras, vida öfverstigande det för denna jernväg begärda anslaget, äfven om allt, som derför är behöfligt, skulle tagas af lånta medel.

Jag kan således icke finna, att Riksdagen bör anse sig så bunden af den motivering som åtföljer klämman till 1886 och äfven till 1881 års beslut, att Riksdagen derför skulle vilja motsätta sig avslutningen till en förmånlig punkt af jernvägens byggande. Då nu Kongl. Maj:t gifvit synnerligen goda skäl för att redan under år 1889 föra jernvägen fram till en välbelägen punkt, är detta ett praktiskt skäl, som talar för att icke säga nej, hvilket väger mycket mer än de teoretiska betänkligheter, som andragas mot att gå litet öfver de två millioner som förut, för några år sedan varit tal om. Om man i fråga om jernvägsbyggeri bör fasthålla den praktiska synpunkten, så torde man icke från denna låta locka sig genom att lägga allt för stor vikt vid, hvad som förut uttalats mer eller mindre lösligt, och som vid den förra tidpunkten var mer beaktansvärdt, då man fruktade för ett allt för stort jernvägsbyggande i landet. Vi få nemligen väl komma i häg, att icke endast statens jernvägsanläggningar satte landet i skuld hos utlandet, utan sådant skedde äfven genom enskildas. Men de enskilda jernvägsanläggningarne hafva sedermera så småningom i följd af förhållandenas egen natur inskränkts, hvarigenom äfven lånebehofvet, som härutinnan förefunnits, har minskats. Det är då fullkomligt rätt, att staten fullföljer det mål, som den erkänner såsom sitt, på det sätt och med de medel, som säkert och med iakttagande af nödig sparsamhet leda till detta mål.

Jag vill icke förlänga diskussionen, sedan saken blifvit så grundligt debatterad, och slutar derför med att yrka bifall till Kongl. Maj:ts förslag, dertill läggande en önskan för framtiden om att möjligen kunna komma ändå längre i anslagsväg, naturligtvis

dock beroende på hvad som det ena eller andra året kan vara bäst i praktiskt hänseende.

Herr Tamm, Hugo: Då talaren på norrlandsbänken uppräknade mig bland dem, som han ansåg såsom naturliga motståndare till norrlandsbanan, får jag erinra honom derom, att då år 1886 denna banas vara eller icke vara visserligen stod på spel, jag var en af dem, som efter måttet af mina krafter sökte verka för dess förverkligande. Jag står lika litet, som han, kall inför den fara, som kan hota oss genom en invandring norrifrån och genom det inflytande som en finsk befolkning der i en framtid kan åstadkomma; jag känner lika varmt som han, att vi svenskar — ett litet folk — väl behöfva hålla tillsammans och söka allt starkare med oss sammansluta ej blott inom samma landsgränser, utan med hjerteband hvarje svensk man, han må bo i söder eller uppe i högan nord; jag ser lika väl som han, att Luleå-banan kan i en framtid innebära för oss politiska faror, i synnerhet om den, såsom jag hoppas ej måtte ske, utsträcker öfver Kölen; och jag ser tillika, att denna bana kan vändas till icke obetydlig ekonomisk fördel för vårt land, då jag, lika väl som den ärade talaren i sin motion framhållit, tror, att, om ej allt för höga frakter omöjliggöra det, den malm, som genom jernvägen blifver tillgänglig, kan komma att användas såsom material för svensk jerntillverkning tillsammans med vårt svenska kol. Jag ser dessutom icke i denna bana en så stor ekonomisk fara som man i allmänhet framhållit, hvarvid jag dock icke bygger på befolkningens täthet eller på det mer eller mindre utvecklade jordbruk, man der förespeglar, utan på en annan grund, och den är, att jag anser denna banas egentliga innebörd för såväl skogsegarne i Norrland som staten komma att ligga deri, att det timmer, som nu faktiskt utefter hvarje elf är monopoliseradt af de vid denna elfs utlopp liggande sågverk, sedan jernvägen skär alla dessa floddalar, skulle blifva föremål för spekulation af flere konkurrenter, då banan möjliggör timmers förflyttande längs denna till hvilken flottled som helst. Häraf är en följd att det timmer, som afverkas på stats-skogarne komme att betalas bättre än hvad nu är fallet; inkomsterna af banan komme visserligen icke att framträda i jernvägstrafikens redovisning, men jag är fullt förvissad, att de komme att i verkligheten inflyta på den sjunde hufvudtiteln.

Då jag, trots detta, biträdt det beslut, hvarvid utskottet stannat, var det helt enkelt därför, att då inga nya förut okända faktiska omständigheter mellankommit, jag ansett utskottet böra konsekvent ställa sig på den ståndpunkt, som Riksdagen själf genom föregående årens beslut trots föreliggande förslag om såväl höjning som sänkning af anslagssumman fastslagit, nemligen, att årliga anslaget till denna jernväg bör vara 2,000,000 kr., och det är dessa konsekvenskäl som gjort, att jag ansett utskottets betänkande, i den form det föreligger, böra öfverlemnas till Riksdagens pröfning, den må sedan fatta hvad beslut den vill — ett utskotts betänkande i en fråga som denna betyder föga. Vidare var, när banan beslöts, den åsig-

Norra stambanans sträckning mellan Skorped och Vännäs samt anslag till denna stambana.
(Forts.)

Norra-stam-
banans
sträckning
mellan
Skorped och
Vännäs samt
anslag till
denna stam-
bana.
(Forts.)

ten bestämdt uttalad, att ungefär hälften af den för dess färdigbyggande erforderliga summan borde utgå af statsmedel. Dermed har sedan så tillgått, att för 1887 500,000 kronor anslogos af statsmedel och en lika stor summa lånades; året derpå var redan proportionen ändrad, så att 1½ million lånades och 500,000 utgingo af statsmedel; i år föreslås af Kongl. Maj:t att hela anslaget, 2½ millioner, skall gäldas af lånemedel. Således synes det, att denna Riksdagens önskan icke heller konsekvent blifvit iakttagen, och detta har också varit ett skäl för utskottet att hålla sig vid det lägre beloppet.

Dessutom får jag fästa uppmärksamheten på att, huru viktigt man än kan anse ett bifall till Kongl. Maj:ts proposition, deraf ingulunda följer, att banan blir fortare byggd, ty af föreslagna beloppet skola högst 2,100,000 kronor användas till sjelfva banbyggnaden; för det återstående, eller öfver 400,000 kronor skulle rörlig materiel anskaffas. Det är icke mer än några dagar sedan beslut fattades, att byggandet af statens jernvägar skulle öfverflyttas till trafikstyrelsen, och jag föreställer mig att trafikstyrelsen genom sin egen materiel och den materiel, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen torde bära öfverlemna, skulle kunna sköta denna del af trafiken, som här är i fråga, och vida fördelaktigare vore det enligt min tanke därför, att hela det högre anslaget af 2½ millioner komme att användas till ett skyndsammare bedrivande af sjelfva jernvägsbyggandet.

Till sist anser jag mig skyldig påpeka, att, enligt min åsigt, vi snart måste börja tänka på att bygga bibanor; vi stå nu inom kort vid en punkt, der en sådan måste vidtaga, nemligen vid Yttersele, der bibanau till Örnköldsvik skulle hafva sin utgångspunkt, och då jag för min del anser nödvändigt att äfven bibanorna undan för undan byggas af staten, och då antagligen förhöjning i detta anslag af denna orsak snart torde komma att äskas, har äfven detta varit ett skäl som för mig varit bestämmande att sluta mig till statsutskottets förslag.

Jag har nu sökt, så godt jag förmått, framlägga skälen för såväl det högre som det lägre anslaget och vill icke, om jag ock kunde, söka utöfva någon påtryckning i detta fall; för hvar och en må sjelfva skälen tala. Jag önskar lika lifligt som någon annan, att denna bana snart måtte blifva en verklighet samt uppfyllelsen af det i hela Norrland efterlängtade målet vinna sin fullbordan, men jag anser, att äfven den andra sidan af frågan bör framhållas, och detta har jag sökt göra genom att ansluta mig till statsutskottets förslag samt äfven genom hvad jag nu anfört. Jag har nu endast att yrka bifall till statsutskottets förslag.

Herr Beijer: Oktadt det redan mycket blifvit diskuteradt om denna punkt, och tiden är långt framskriden, kan jag icke underlåta att yttra några ord i ämnet, då jag har en icke ringa erfarenhet om förhållandena i Norrland och vet, hvad det vill säga att bygga jernvägar derstädes. Meningen med det till 2,500,000 ökade anslaget kan icke vara att derigenom i någon nämnbarare mån fort-

skynda jernvägsarbetena; det betyder, såsom flere talare förut anmärkt, i det afseendet icke så mycket. Men det gifves förhållanden i sjelfva byggnadsdetaljerna, som göra, att om man kan vinna ett visst mål det ena året, underlättas arbetena derigenom för ett kommande år högst betydligt. Jag har en bedröflig erfarenhet, om hvad transporterna kosta, och huru stor rol de spela vid jernvägsbyggnaderna. Hvad är nu meningen med dessa 2,500,000? Jo, derigenom skulle vi nu kunna hinna upp till Anundsjö och få denna omkring åtta mil långa bandel trafikabel, af byggnadsanslaget måste 410,000 kr. utbetalas för rörlig materiel, ty eljest kan icke trafiken komma till stånd. Det är visserligen sant, såsom den föregående talaren anförde, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller jernvägsbyggnadsstyrelsen har en materiel, som icke är obetydlig, men den har ej några passagerarevagnar eller för godstransport lämpliga vagnar utan endast så kallade grusvagnar, hvilken materiel erfordras för byggnadens behof.

Norra stambanans sträckning mellan Skorped och Vännäs samt anslag till denna stambana.

(Forts.)

Den materiel äfvensom den personal, som erfordras för trafikens bedrivande, måste dessutom stå under trafikstyrelsens förfogande och icke under den afdelning deraf som har att ombesörja sjelfva jernvägsbyggnaden.

Nu har Riksdagen beslutat byggandet af jernvägen från Skorped till Vännäs, och dertill ansett att ett årligt anslag af 2 millioner borde beviljas.

Ett lika stort årligt anslag beviljades för Bräcke—Sollefteåbanans byggnad utom för år 1884, då det på förekommen anledning höjdes till 2,500,000 kr. Lika om icke starkare skäl, som då föranledde denna förhöjning i årsanslaget, tala nu för en liknande förhöjning i nästa års byggnadsanslag; ty jag försäkrar eder, mine herrar, att de fördelar, som kunna vinnas derigenom att man kan fortsätta arbetets bedrivande på ett ändamålsenligare sätt, äro så stora, att de vida öfverväga den omständigheten, att man det ena året kan behöfva anslå 500,000 kronor mer än det andra. Hade det varit fråga om att göra upp en ny plan för fortskyndande af banans byggande, så hade frågan bort ses från en helt annan ståndpunkt; nu gäller det endast att bevilja den begärda förhöjningen för ett år och derigenom vinna afsevärda fördelar. Jag tror således, att alla skäl äro för handen att bevilja hvad Kongl. Maj:t föreslagit och hvad som fordras för arbetets ändamålsenliga bedrivande. Transportkostnaderna äro så stora och betungande icke blott för sjelfva forslingen utan äfven för anläggningen af provisoriska vägar, att stora summor deraf måste utbetalas, hvaraf en icke ringa del skulle besparas, om anslaget blifver 500,000 kronor större än det statsutskottet föreslaget. Och nedslående vore det verkligen om man skulle gå miste om en så stor fördel.

Jag vädjar till de herrar inom denna Kammare, som haft med enskilda jernvägsanläggningar att göra, och flera sådana torde här finnas, om de dervid under liknande förhållande skulle kunnat handla efter ett sådant ekonomiskt system. Jag får därför yrka på bifall till Kongl. Maj:ts förslag, hvad anslagsbeloppet beträffar;

Norra stambanans sträckning mellan Skorped och Vännäs samt anslag till denna stambana.
(Forts.)

hvad riktningen beträffar, så anser jag att, sådan den föreslagits, hafva så många giltiga skäl derför redan blifvit framhållna, att derom icke något vidare behöfver sägas; ty redan vid bestämmandet af utgångspunkten från Bräcke—Solleftea-banan vid Långsele hafva de militära skälen varit öfvervägande, och jag tror de militära ändamålen med norrlandsbanan vara af så väsentlig vikt för dess byggande, att åt desamma bör tillerkännas en afgörande betydelse, i synnerhet då icke ur andra synpunkter några betydligare invändningar eller skäl kunna mot denna riktning göras. Jag får derför yrka på bifall till både riktningen och anslaget såsom de af Kongl. Maj:t föreslås.

Efter härmed slutad öfverläggning förklarade herr grefven och talmannen, att, som olika yrkanden framstälts i afseende å hvardera af förevarande punkts båda moment, propositioner komme att göras särskildt beträffande hvardera momentet. Herr grefven och talmannen yttrade sedermera, att i afseende på mom. a) yrkats dels bifall till hvad utskottet deri hemställt, dels ock, af herr *Ölander*, det Riksdagen måtte besluta, att stambanan genom öfre Norrland skulle mellan Skorped i Vesternorrlands län och Vännäs i Vesterbottens län framdragas öfver Anundsjö och Gideå samt i öfrigt i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den så kallade Gideålinien, sådan den finnes utmärkt å den såsom bilaga vid den Kongl. propositionen fogade kartan, med rätt för Kongl. Maj:t att närmare bestämma de orter, banan skulle genomgå.

Härefter gjorde herr grefven och talmannen propositioner enligt dessa båda yrkanden och förklarade sig anse propositionen å bifall till utskottets ifrågavarande hemställan vara med öfvervägande ja besvarad.

Herr *Ölander* begärde emellertid votering, i följd hvaraf uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller mom. a) i 1 punkten af statsutskottets utlåtande n:o 27, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles herr *Ölanders* yrkande i afseende på nämnda moment.

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

Ja — 93;

Nej — 4.

Vidare anförde herr grefven och talmannen, att i fråga om mom. b) af nu förevarande punkt yrkats, dels att hvad utskottet i samma moment hemställt skulle bifallas, dels ock, af herr *Adelsköld*, att Kammaren, med afslag å utskottets hemställan, så vidt den skilde sig från Kongl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning, skulle bifalla denna framställning oförändrad.

Derefter gjordes propositioner enligt dessa båda yrkanden, och förklarades propositionen på antagande af herr *Adelskölds* förslag vara med öfvervägande ja besvarad.

Den vidare behandlingen af statsutskottets förevarande utlåtande uppsköts till aftonsammanträdet.

Norra stambanans sträckning mellan Skorped och Vännäs samt anslag till denna stambana.
(Forts.)

Justerades två protokollsutdrag för denna dag.

Ledighet från riksdagsgöromålen under 14 dagar från och med den 22 i denna månad beviljades friherre *Barnekow* och herr *Fock*.

Kammaren åtskildes kl. 2,54 e. m.

In fidem

A. v. Krusenstjerna.
