

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1890.      Andra Kammaren.      N:o 18.

Lördagen den 22 mars

kl. 7 e. m.

Fortsattes det på förmiddagen började sammanträdet.

§ 1.

Till behandling företogs statsutskottets utlåtande n:o 39, i anledning af väckta förslag om jernvägsbyggnader för statens räkning. I hufvudsaklig öfverensstämmelse med hvad Kongl. Maj:t ämnet föreslagit hemställde utskottet under *punkten 1* af föreliggande utlåtande:

*Angående  
anslag till  
norra stambanan m. m.*

att Riksdagen måtte

a) besluta, att stambanan genom öfre Norrland skall under iakttagande af hufvudsakligast samma tekniska bestämmelser, som äro fastställda för linien Långele—Vännäs, fortsättas från trakten af Vännäs vid Nyby öfver Degerfors, Jörn och Elfsbyn till någon punkt å Luleå—Ofotens jernväg, med rätt för Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå, samt under vilkor i öfrigt:

att af landsting, kommuner eller enskilde kostnadsfritt skall upplåtas

*dels* för all framtid:

all mark till banbyggnad med dertill hörande afdikningar, vattenaflopp och parallelvägar;

all mark för banbevakningsområden, hållplatser och bangårdar; genom skogsmark en bredd af 15 meter å hvardera sidan af banans medellinie samt, der arbetets beskaffenhet betingar en större bredd, hvad som i sådant hänseende erfordras, med all å den upplåtna marken växande skog;

all mark för till följd af jernvägsbyggnaden erforderlig anläggning af nya eller omläggning af gamla, allmänna eller enskilda vägar;

*dels* under arbetets fortgång:

all för sidoschaktningar, upplag af sten eller jord samt sten- och grustäppter med dertill hörande vägar och sidospår behöflig mark, att vid arbetets slut aflemnas i då befintligt skick;

att upplåtelsen jemväl skall innebära förpligtelse att lemna ersättning för olägenheter till följd af försvarad brukning, förlängda vägar eller andra olägenheter af hvad namn och beskaffenhet de vara

*Andra Kammarens Prot. 1890. N:o 18.*

Angående  
anslag till  
norra stam-  
banan m. m.  
(Forts.)

må, som kunna anses härflyta af det genom jernvägens anläggning orsakade intrång;

samt att landsting eller kommuner åtaga sig att, när och hvar Kongl. Maj:t så pröfvar nödigt, vid banlinien till i orten gångbart pris tillhandahålla jernvägsbyggnaden sågtimmer till ett sammanlagdt antal af omkring 200 stycken per kilometer af banans längd;

allt med skyldighet för vederbörande att hålla staten skadeslös för hvad i ett eller annat afseende härutinnan till äfventyrs kan komma att brista;

b) till fortsättning af arbetena å stambanan till Vännäs och anskaffande af rörlig materiel till bansträckan Anundsjö—Vännäs samt till påbörjande af arbetena å banan norr om Vännäs för år 1891 bevilja ett anslag af 4,665,000 kronor.

Deremot hade i afgifven reservation herrar vice talmannen *L. O. Larsson, Lasse Jönsson, Sven Nilsson, P. Pehrson* i Törneryd, *A. Persson* i Mörarp, *N. Petersson* i Runtorp, *J. Jonson* i Fröstorp, *A. P. Danielson, J. Anderson* i Tenhult, *H. Andersson* i Bringåsen, *L. F. Odell* och *A. Peterson* i Hasselstad yrkat, att stycket litt. b) måtte erhålla följande lydelse:

»till fortsättning af arbetena å stambanan till Vännäs och till påbörjande af arbetena å banan norr om Vännäs för år 1891 anvisa ett anslag af 3,000,000 kronor».

Sedan utskottets hemställan blifvit uppläst, anförde:

Herr Ryding: Herr talman! Såsom representant för två samhällen i Vesterbottens län, hvilka antagligen på det lifligaste äro intresserade af denna frågas utgång, anhåller jag att i anledning af statsutskottets nu föredragna utlåtande, mom. a), få framställa några erinringar.

Hvad först sträckningen af den fortsatta stambanan beträffar, kan mot den föreslagna inre linien naturligtvis anmärkas, att den i likhet med den förut beslutade inre linien mellan Anundsjö och Vännäs kommer att gifva mindre trafikinkomster, och att de bibanor, som blifva nödvändiga för att tillföra stambanan trafik och som skola sammanbinda kustorterna med banan, blifva längre, dyrare och följaktligen svårare att åstadkomma; men då alla myndigheter, som yttrat sig i frågan, varit ense om att tillstyrka denna inre linie, och den redan blifvit antagen af Första Kammaren, så är det klart, att det nu icke lönar sig att vidare tala om densamma.

Hvad därefter de vilkor beträffar, som blifvit föreslagna för banans fortsättning, så finner jag för min del dem allt för hårda både i och för sig och i jämförelse med den mildare behandling, som sydligare belägna och lyckligare lottade orter förut åtnjutit.

Jag fruktar, att bågen blifvit så hårdt spänd, att fara är för handen att den skall brista, och det bakslag, som dervid kan inträffa, torde kunna blifva olycksbringande på många håll. Men det förhåller sig med dessa vilkor på samma sätt som med sträckningen; något hopp om ändring i dem torde icke förefinnas, då statsutskottets

alla 24 ledamöter härutinnan varit ense, och vilkoren dessutom redan blifvit af Första Kammaren godkända. Jag skall likväl tillåta mig att mot deras innehåll och ordalydelse framställa åtskilliga anmärkningar, under förhoppning att på administrativ väg måtte kunna meddelas de förtydliganden deri, som otvifvelaktigt äro behöfliga för förekommande af framtida förvecklingar.

Bland dessa vilkor är ett, att för all framtid skall upplätas »genom skogsmark en bredd af 15 meter å hvardera sidan af banans medellinje samt, der arbetets beskaffenhet betingar en större bredd, hvad som i sådant hänseende erfordras, med all å den upplätta marken växande skog».

För min del anser jag det nödvändigt att fixera en tidpunkt, från hvilken denna upplåtelse skall gälla, ty annars kunna lätt obehagliga förvecklingar uppstå. Hemmansegaren, som ansåge skogen ännu sig tillhörig, skulle därför begagna sig af densamma, under det att byggnadsstyrelsen, utgående från den uppfattning, att skogsmarken redan blifvit till statsverket öfverlåten, skulle betrakta hemmansegaren såsom åverkare eller skogstjuf.

Vidare är det stadgadt om upplåtelse af »all mark för till följd af jernvägsbyggnaden erforderlig anläggning af nya eller omläggning af gamla allmänna eller enskilda vägar». Denna bestämmelse finner jag allt för tänjbar. Jag kan i detta fall åberopa ett exempel. Då det blef bestämdt, att en station skulle anläggas vid Anundsjö, uppstod genast fråga om anläggande af en landsväg från Åsele lappmark till Anundsjö för att bereda denna lappmark en genväg till stambanan. Denna väg blef sålunda erforderlig »till följd af jernvägsbyggnaden», men icke kan det väl vara meningen, att förevarande bestämmelse skall vara hänförlig till dylika fall. Således tror jag det behöfs en förklaring, att man menar endast den mark, som erfordras för anläggning af sådana nya och omläggning af sådana gamla vägar, hvilka verkställas eller ombesörjas af jernvägsstyrelsen.

Ytterligare är föreslaget: »att upplåtelsen jemväl skall innebära förpligtelse att lemna ersättning för olägenheter till följd af försvarad brukning, förlängda vägar eller andra olägenheter af hvad namn och beskaffenhet de vara må, som kunna anses härflyta af det genom jernvägens anläggning orsakade intrång»; jag förmodar, att med dessa olägenheter afses endast sådana stadigvarande olägenheter, som kunna blifva föremål för expropriationsnämnds pröfning; och torde en uttrycklig förklaring i detta syfte erfordras.

Ett annat vilkor innehåller: »att landsting eller kommuner åtaga sig att, när och hvar Kongl. Maj:t så pröfvar nödigt, vid banlinien till i orten gångbart pris tillhandahålla jernvägsbyggnaden sågtimmer till ett sammanlagdt antal af omkring 200 stycken per kilometer af banans längd». För min del kan jag icke betrakta denna bestämmelse annat än såsom, om jag så må säga, ett fattigdomsbevis för byggnadsstyrelsen. Det är tydligt, att landstinget icke kan sjelf inköpa detta sågtimmer, utan måste anlita någon kommissionär, och hvarför skulle icke byggnadsstyrelsens kommissionär kunna göra detta inköp lika väl som landstingets. För öfrigt är det mycket svårt att tyda ordet »gångbart pris». På priset å sågtimmer inverka så många

Angående  
anslag till  
norra stam-  
banan m. m.  
(Forts.)

Angående  
anslag till  
norra stam-  
banan m. m.

(Forts.)

särskilda faktorer, att olika meningar lätt kunna uppstå mellan lands-  
tinget och statsverket om hvad som skall anses vara gångbart pris;  
och detta kan lätt innebära frö till hvarjehanda processer.

Såsom anledning till de betydligt skärpta villkoren har anförts,  
huru som det blifvit anmaldt, »att understundom måst betalas ersätt-  
ningar, vida öfverstigande verkliga värdet i orten», och »att det varit  
förenadt med svårigheter att inom de trakter, der jernvägsbyggnaden  
nu påginge, för antagliga pris förvärfva det dertill erforderliga gröfre  
virke». Med anledning häraf och då detta jernvägsbyggande har egt  
rum inom min ort, ber jag få framhålla, att just denna särskilda undan-  
tagsställning, just dessa särskilda villkor för Norrland hafva från första  
början grundlagt ett oklart förhållande mellan befolkningen och bygg-  
nadsbefälet, ett förhållande som varit långt ifrån nyttigt. En mängd  
framställningar, som styrka detta, hafva inkommit till länsstyrelsen,  
och just i dessa dagar har kommit mig till handa en klagoskrift,  
jemväl stäld till Konungens befallningshafvande i Vesternorrlands  
län, ur hvilken jag skall tillåta mig att här uppläsa några punkter.

Det säges deri: »Den omständigheten, att länets landsting åtagit  
sig lemna jorden fritt för jernvägen, kan väl icke utgöra någon rät-  
tighet för byggnadsbefälet att förena flera grannar till gemensamma  
vägöfvergångar af banan, emot hvad förhållandet varit vid anläggning  
af andra statsbanor. Häraf är ju uppenbart, att stora ersättningar  
såväl för inlösen af parallelvägar till och från öfvergångarne som  
för försvåradt bruk till jordegarne måste uppkomma, emot hvad för-  
hållandet varit vid andra statsbanor. Dessa ersättningar påstår bygg-  
nadsbefälet skola af landstinget ersättas.»

Vidare heter det: »Såsom exempel på hvaruti skilnaden i »fö-  
enklingen» af byggnadsättet egentligen består, då det gäller Långsele—Vännäsbanan, beder jag få upplysa, att å Bräcke—Sollefteå-  
banan endast från Långsele till Sollefteå finnas anlagda tre (3) väg-  
portar och tre (3) broöfvergångar af banan på en väglängd af icke  
fullt 20 kilometer, då deremot på bandelen Långsele—Anundsjö,  
öfver 80 kilometers längd, icke finnes anlagd en enda vägport, eller  
en enda broöfvergång, oaktadt der jemväl förefunnits lika stora be-  
hof, som hvad förhållandet varit å banan mellan Långsele och Sol-  
lefteå. Häraf framgår tydligen, att stora ersättningsbelopp för paral-  
lelvägar och för försvåradt jordbruk jemte andra olägenheter nu  
komma att uppstå efter Långsele—Vännäs banan; och skola dessa  
ersättningar godtgöras af landstinget, men endast byggnadsbefälet ega  
rätt bestämma, hvarest väg- eller broöfvergångar böra anläggas, då  
har ett högst betänkligt spelrum härutinnan lemnats i händerna på  
byggnadsbefälet, i hvad det gäller storleken af de ersättningsbelopp,  
som skola utgå från länet eller ej. Detta torde af vederbörande noga  
beaktas, såsom varande en för länet vigtig sak.»

Och skriften slutar på detta vis: »Gör man en framställning till  
byggnadsbefälet om ersättning för tillskyndade olägenheter, så får  
man merendels till svar: »detta skall godtgöras af landstinget, sedan  
expropriationsnämnden bestämt beloppet». Derfor är det nödvändigt  
att det så snart som möjligt klargöres, om för hvilka skador och  
olägenheter ersättningar skola utgå af statsmedel och af länet.»

Jag har velat delgifva kammaren detta, för att visa hvilka anledningar till förvecklingar som förefunnits, och huru viktigt det följaktligen är, att de bestämmelser, som stadgas, så noggrant som möjligt detaljeras och preciseras, för att åtminstone för framtiden förekomma dylika tvistigheter.

*Angående  
anslag till  
norra stambanan m. m.  
(Forts.)*

Genom den framställning eller den motivering, som ligger till grund för de skärpta villkoren, har, det kan väl icke bestridas, en viss skugga kastats på befolkningen i den ort, der jernvägsbyggandet nu bedrifves. Jag har i tio år haft min verksamhet i denna bygd och jag tror mig derunder hafva lärt känna befolkningen temligen noga. Norrländingen i dessa trakter, åtminstone sådan som han framstätt för mig, är först och främst besjälad af en djupt rotad känsla af sjelfständighet och oberoende. I följd af det isolerade läge, hvori han under långa tider varit försatt, är han derjemte färdig, sluten, ja, man kan nästan säga, svåråtkomlig. Men går man honom till mötes, så kommer han emot, och vinner man hans förtroende, skall det icke dröja länge, innan man finner, att han är mera storsinnad och mindre benägen att se på egna fördelar än mängen annan. Der misshälligheter och tvister uppstått, är jag således för min del öfvertygad, att det icke är befolkningen uteslutande, som bär skulden derför, och jag förmodar, att statsutskottet antagit det samma, då det ansett sig böra erinra om nödvändigheten deraf, att de föreslagna stadgandena skola af vederbörande tillämpas med all den varsamhet, som är att iakttaga, på det att den enskilde ej må få vidkännas större uppoffringar eller nödgas lida större intrång, än arbetet oundvikligen kräfver.

Det är detta, mine herrar, jag har haft behof af att säga eder. Något särskildt yrkande i fråga om denna punkt har jag, såsom jag redan förut antydt, icke att framställa.

Angående punkten *b*) ansluter jag mig på det lifligaste till statsutskottets förslag, dock under beklagande att utskottet icke funnit skäl tillstyrka jemväl den föreslagna jernvägen mellan Örnsköldsvik och Mellansel.

Herr Peterson i Hasselstad: Herr talman, mine herrar! Som kammaren finner af det föreliggande betänkandet, hafva samtliga denna kammares ledamöter i statsutskottet vid punkten *b*) afgifvit sin reservation. Reservanterna hafva ansett, att statsutskottet, som bifallit Kongl. Maj:ts förslag att för nästa år till dessa jernvägsbyggnader bevilja ett anslag af 4,665,000 kronor, bort nedsätta detta anslag till 3,000,000 kronor. Då denna fråga vid flera sammanträden inom utskottsafdelningen undergick en mycket grundlig behandling i synnerhet beträffande villkoren för detta anslag, uppstod icke någon meningsskiljaktighet angående dessa villkor, men väl rädde olika åsikter om, huru stort belopp man borde lämpligen anvisa, och alternativa förslag framlades dels af ledamöterna från Första Kammaren, som ville bifalla Kongl. Maj:ts förslag, och dels af ledamöterna från Andra Kammaren, som blott ville anslå 2,000,000 kronor. För detta sista alternativ återopades såsom skäl Riksdagens år 1886 till Kongl. Maj:ts aflättna skrivelse, deri Riksdagen anförde, att 2,000,000 kronor syntes

Angående  
anslag till  
norra stam-  
banan m. m.  
(Forts.)

vara det lämpliga anslagsbelopp, som årligen borde beviljas för fortsättandet af jernvägsbyggnaderna i Norrland. Då man emellertid under diskussionen i utskottet kom under fund med, att Första Kammarens ledamöter icke ville frångå Kongl. Maj:ts förslag, så gjordes af Andra Kammarens ledamöter ett förmedlingsförslag, att man skulle anslå 3,000,000 kronor för fortsättande af dessa byggnader, men icke heller detta förslag möttes med välvilja. Vid sådant förhållande, då votering skulle ske och jag icke fick framställt, hvad jag med flere inom afdelningen yrkat, utan proposition gjordes på 4,665,000 och på 3,000,000, så hade jag icke annat att göra än att rösta för det mindre anslaget. Som tolf ledamöter stodo mot tolf, så blef det den förseglade sedeln, som fälde utslaget, dervid Första Kammarens ledamöter segrade. Men 3,000,000 kronor torde också vara ett lämpligt belopp för fortsättandet af dessa jernvägsbyggnader under nästa år, ty dermed kan fullbordas, såsom också finnes uttaladt i statsverkspropositionen rörande denna fråga, linien till Vännäs; hvarförutom, då fullbordandet af linien till Vännäs skulle kosta 2,615,000 kronor, det skulle blifva icke så litet öfver af de 3 millionerna för påbörjande af jernvägsbyggandet norr om Vännäs. På det sättet skulle också nästa Riksdag blifva i tillfälle att pröfva, huru mycket som borde anvisas till fortsättandet af banan norr om Vännäs.

Hufvudsakliga afsigten med den reservation, som afgifvits af ledamöterna från Andra Kammarerna, är den, att, om Riksdagen beslutar för år 1891 anvisa endast 3 millioner för dessa jernvägsbyggnader man med sparsamhet å andra områden skulle af tillgängliga medel kunna anvisa beloppet och Riksdagen således icke behöfva öka den stora skuld, som den redan har för jernvägsbyggnader. Det är ju ett stort mål, värdt att sträfva efter, att genom summans begränsande till det reservanternas föreslaget slippa att göra vidare upplåning hos utländska bankirer och judar.

När man nu ser till, hurudan afkastning de banor, som redan blifvit byggda i Norrland, gifva, må man icke förundra sig öfver, att vi anse, att man icke bör forcera jernvägsbyggandet, utan gå litet saktare till väga, på det att företagsamheten hos Norrlands befolkning må kunna följa med, och staten följaktligen få större inkomster af dessa banor. Det säges, att det finnes så rika tillgångar på skog och malm i Norrland. Men för att tillgodogöra sig dessa tillgångar bör man väl icke bygga så fort, att befolkningen kring banan icke under de närmaste åren kan tillgodogöra sig fördelarne af de lättade kommunikationerna. Man bör väl snarare se till, att banan redan från början kan få någon fraktinkomst.

Jag har ansett mig böra nämna detta och får med anledning deraf samt på grund af de skäl, reservanternas anförts i reservationen, hos herr talmannen anhålla om afslag å Kongl. Maj:ts och utskottets hemställan samt bifall till reservanternas förslag.

Herr Lundström: Då denna fråga äfven berör Vesterbottens län, och jag ansett mig pligtig begära ordet i anledning af föreliggande utskottsbetänkande, vill jag först och främst erkänna, att det är en för Norrland glädjande företeelse, att utskottet lemnat alla

tvifvel å sido och lyssnat till de starka skäl, som talat för anskaffandet af jernvägskommunikationer åt landets nordligaste delar, och följaktligen tillstyrkt jernvägsarbetenas oafbrutna fortsättning emot norr.

Angående  
anslag till  
norra stambanan m. m.  
(Forts.)

Rörande banans sträckning behöfver man nu ej orda. Från synpunkten af banans blifvande inkomster under den närmaste framtiden, äfvensom den nytta den skulle medföra för de mest befolkade trakterna inom länen, kunna nog meningarna vara delade. Men alla de myndigheter, som haft frågans utredning om hand, hafva anfört så klara skäl för förordandet af den så kallade inre linien, att vi må anse dem tillfredsställande. Det har ju varit välbetänkt att taga hänsyn till det allmännas bästa.

Rörande det af utskottet föreslagna beloppet till byggnadens fortsättning är heller ingen anmärkning att göra.

Men hvad som deremot torde få med några ord beröras äro *de villkor*, som af statsrådet och chefen för civildepartementet, enligt jernvägsstyrelsens gjorda uttalande, blifvit fästade vid bestämmelsen om norra stambanans vidare utsträckning. Hade dessa villkor inskränkts till hvad som beslöts vid 1886 års riksdag, kunde derom varit mindre att säga — bördan hade visst varit tung ändå — men som herrarne finna, äro fordringarna i snabbt stigande och hafva nu skridit betydligt utöfver de kraf, Riksdagen för 4 år tillbaka ansåg sig böra ställa på de norrländska länen.

Upprinnelsen till dessa ökade kraf torde vara att finna uti statsrevisorernas uttalande å sid. 142 af revisionsberättelsen. Der anföres, hurusom de funnit, att åtskillig för jernvägsbyggnaden erforderlig materiel måst »öfver höfvan högt» betalas, samt att den jordbrukande befolkningen visat brist på tillmötesgående emot jernvägsarbetena. Dessa anmärkningar må ju vara berättigade. Det är ej fråga derom. Men en annan fråga är: Skola Vesterbottens och Norrbottens läns invånare kännas skyldige att på detta sätt draga följderna af ett missförhållande, som förekommit inom ett annat län? Om nu så är, att de sågverksegare, som hållit timmerprisen för höga, och de jordägare, som begått samma fel i afseende å sten och grus, icke tillhöra Vesterbottens och Norrbottens län, är det då manne rättvist att likväl vältra straffet på dessa läns inbyggare?

För öfrigt må sägas, att det utvisar ett visst undantagsförhållande att nu i fråga om denna jernvägsanläggning, hvilkens vikt äfven i strategiskt hänseende blifvit erkänd, skärpa anspråken på kommuner och landsting, ett förhållande som icke kom i fråga under det största delen af Sveriges statsbanor framdrogos i öfriga delar af landet.

Det må ursäktas mig, att jag här vid lag velat uttala en protest egentligen mot de på nytt tillkomna punkterna rörande de nämnda villkoren. Det blir sedan kommunernas eller landstingens sak att öfverväga, huru vida de finna sig mäktiga att åtaga sig dessa ökade bördor.

Dervid är att märka, att man hyser en viss ovisshet om, hvilka omfattande dimensioner man må antaga dessa villkor komma att få. Det beror ju mycket på tillämpningen. Man har här vid lag velat skydda det allmännas intresse gent emot de enskildes. Det är ju rätt. Blott man ej befarar, att en motsats inträder, så att det allmännas

Angående  
anslag till  
norra stam-  
banan m. m.

(Forts.)

intresse med sin större magt lägger för stora anspråk på enskildes uppoffring. Sådant vore illa.

Statsutskottet har erkänt detta. Det hoppas dock: *vatt de föreslagna stadgandena skola af vederbörande tillämpas med all den varsamhet, som är att iakttaga*, på det att den enskilde ej må få vidkännas större uppoffringar eller nödgas lida större intrång, än arbetet oundgängligen kräfver. Dessa ord innebära ett erkännande, att vår farhåga kan vara berättigad. Stadgandena kunna blifva farliga. Utskottet har äfven i någon mån sökt förtydliga och endels inskränka dem. Men för att vara tryggt hade det kunnat göra ännu mer. Det hade kunnat *stryka* dem.

En synnerligen i ögonen fallande och på samma gång sträng försigtighetsåtgärd innefattas deri, att landsting och kommuner åläggas att, *när* och hvar Kongl. Maj:t så pröfvar nödigt, vid banlinien till i orten gångbart pris tillhandahålla jernvägsbyggnaden sågtimmer till ett sammanlagt antal af omkring 200 stycken pr bankilometer. — Endast inom tre af de revir, der banan skall gå fram, finnas öfver 62,000 hektar skogsmark å kronoparker, som antingen genomskäras af den utstakade linien eller äro belägna i dess närhet. Vid sådant förhållande skulle det väl synas obehöfligt, att landstingen åläggas hålla sig redo att på anfordran tillhandahålla sågtimmer, för att ej tala om att uttrycket »gångbart pris» är något obestämdt. Det kan inträffa, att det gångbara priset är lägre på ett mycket aflägsset eller svåråtkomligt håll, under det att det i leveransställets närhet är något högre, hvilket kan komma att sätta leverantörerna i stort bryderi, om de ej skola komma under herrars statsrevisorers klander.

Då jag nu framställt dessa skäl, hvilka herr Ryding för öfrigt långt fullständigare utvecklat, har jag endast velat begagna min rätt att uttala mig om saken, och får jag härmed hos herr talmannen tillkännagifva, att jag icke har något yrkande att göra.

Herr Pehrson i Törneryd: I kongl. propositionen till Riksdagen angående statsverkets tillstånd och behöf har herr statsrådet och chefen för civildepartementet uttalat som sin mening, att det gerna icke kunde ifrågasättas, att statens uppåtgående stambanebyggnad skulle afstanna vid Vännäs. Samma förutsättning har jernvägsstyrelsen; och jag må säga: samma förutsättning kunna vi vara öfverens om att alla hafva. Det får anses som gifvet, att dermed att Riksdagen år 1886 beslöt att fortsätta stambanebyggnaden norr om Sollefteå, kunde det icke gerna sättas i fråga att stanna vid Vännäs, utan man måste söka upp en mera lämplig punkt. Jag inser sjelf, att Norrland måste ha jernvägar, och att det blott är en tidsfråga att bygga dem genom hela Norrland. Men det synes mig, som om tillvägagångssättet kunde vara mer än ett, och i sådant fall skiljer jag mig från hvad herr statsrådet och chefen för civildepartementet i detta afseende uttalat och hvad statsutskottet äfvenså gjort.

Jag skall, då jag således redan antydt, att jag vill vara med om att staten fortsätter med stambanebyggnaden i Norrland, undvika att upptaga till bemötande några af de skäl, som i denna kammare

redan blifvit anförda och hvilka för oss alla äro bekanta. De skäl man anført äro nemligen af fyra slag: *strategiska, politiska, lokala* och *ekonomiska*. Jag skall emellertid ifrån början släppa de tre förstnämnda af dessa skäl, men hålla mig något fast vid det fjerde, eller det ekonomiska skälet.

*Angående anslag till norra stambanan m. m.*  
(Forts.)

Det anföres i Kongl. Maj:ts proposition — och likaså anför jernvägsstyrelsen i sitt utlåtande — att man har att påräkna en ganska betydlig godstrafik på denna bana och annan trafik också. Jag vill icke förneka detta. Men jag vill uttala som min särskilda mening, att denna trafik icke närmelsevis kommer att uppgå till hvad jag ser, att den förutsättes skola blifva. Detta finner jag för min del deraf, att det gods, som kan komma i fråga att här transporterats, är af en sådan natur — nemligen allt det tyngre godset — att det skall söka sig ovilkorligen närmaste utväg till hafvet. Vid sådant förhållande är det icke tänkbart, utan i undantagsfall, att jern och trä skola blifva transporterade banan nedåt annat än må hända en liten bit för att vid första lägliga tillfälle söka sig direkt ut till hamn.

Det har också anförts, att godstrafiken på denna bana skulle ökas i förhållande till landets uppodling och utveckling i industrielt hänseende. Jag anser äfven så. Men jag tillåter mig i det fallet erinra om, att man enligt min tanke bättre tillgodoser Norrlands intresse i dessa afseenden, om man bygger mera sakta, än om man forcerar jernvägsbyggandet, emedan det icke är möjligt för ifrågavarande utveckling och uppodling att följa med så fort, som man nu synes vilja bygga jernvägar. Det skulle således vara efter mitt förmenande den största fördel, om man ginge mera långsamt till väga, i synnerhet eftersom man derigenom också på samma gång beredde staten en något högre inkomst för de utgifter staten gör.

Ett annat skäl för att gå mera sakta till väga synes mig ligga deri, att om man skall bygga fortare, kan man icke tänka på att göra detta med mindre än att ytterligare öka i betydlig mån statens redan allt för stora skuldsättning. Ty vill man bygga för ett belopp af exempelvis 4 à 5 millioner kronor årligen, föreställer jag mig, att detta icke låter sig göra, med mindre än att man lånar upp en betydlig del, ja kanske större delen af detta belopp. Hade man fasthållit vid det beslut, som fattades vid 1886 års riksdag, att bygga endast för omkring ett par millioner om året, synes det mig, som om man skulle kunnat fortsätta med denna jernvägsbyggnad utan att behöfva öka statens skuldsättning. Ett sådant förslag framställdes också på den afdelning af statsutskottet, der denna fråga först behandlades, men förslaget vann icke statsutskottets sympatier, och därför kom det förslag fram, som åsyftade vara ett medlingsförslag och som nu är framlagdt här i form af reservation. Om nu de, som helst skulle velat fasthålla vid 1886 års Riksdags beslut, sträckt sig så långt som att exempelvis gå med på det förslag, som föreligger i reservationen, så föreställer jag mig, att de väsentligaste skälen dertill vore att söka i den lättare tillgången för staten att för tillfället anvisa penningar till ändamålet än som tillföre varit fallet. Men dermed är ingalunda sagdt, att man har att påräkna, att det

Angående  
anslag till  
norra stam-  
banan m. m.  
(Forts.)

framdeles skall vara lika lätt att uppgöra statsbudgeten, som det nu må hända kan vara fallet — jag säger må hända — och äfven denna gång bör man också tänka på de närmast kommande åren. Gör man det, synes det mig vara alldeles klart, att man nu icke bör bestämma sig för något högre belopp, än hvad man äfven framdeles kan anse sig kunna komma ut med. Det ligger i sakens natur, att gör man så, blir det en stor fördel med hänsyn till nödig arbetsstyrka och befälspersonal, som från början lämpar sig för att bibehållas under arbetets fortgång.

Ett annat skäl för mig att icke bygga allt för hastigt är det, att ju fortare man bygger, desto större blir efter mitt förmenande differensen mellan, å ena sidan, den ränta staten får betala för de för ändamålet upplånta medlen och, å andra sidan, den inkomst dessa medel lemna, sedan de blifvit nedlagda i jernvägarne. Låt oss icke glömma detta; och med allt erkännande af den indirekta nyttan af jernvägarne, skall dock denna brist fyllas af skattemedel.

En ärad talare i statsutskottet från Första Kammaren sade vid behandlingen af denna fråga, att han icke kunde förneka, att starka och praktiska skäl voro anförda af statsutskottsledamöterna från denna kammare för deras mening. Men icke förty ansåg han sig icke böra biträda det förslag, som kom från dem, utan i stället »under nu rådande förhållanden» fann han sig föranlåten biträda den kongl. propositionen. Jag får säga, att jag icke rätt förstår, hvilka krafter de äro, som kunna åstunda ett så hastigt framskridande med denna jernväg, som det nu tyckes vara meningen. Jag tror, att man gör klokt och bäst, icke endast för statens räkning utan äfven för Norrlands, att man icke försöker forcera byggandet allt för mycket. Särskildt därför, att om det visar sig under kommande år vara svårt att bygga utan att låna upp för mycket pengar utomlands, man då kan befara, att Riksdagen skall besinna sig och sätta ned anslaget. Bättre synes det mig då vara, och bättre synes man mig då befrämja Norrlands intressen, om man från början är betänkt på detta och till byggnaden anvisar ett sådant belopp, att man fortfarande kan tänka på att bygga med samma belopp.

Jag har nu i korthet antydt de skäl, jag har för att biträda den mening, som i reservationen är framlagd. Mitt yrkande blir alltså rent bifall till statsutskottets förslag i punkten a) och i så måtto också bifall till punkten b), att kammaren ville besluta att till fortsättning af arbetena å stambanan till Vännäs och till påbörjande af arbetena å banan norr om Vännäs för år 1891 anvisa ett anslag af 3,000,000 kr.

Genom ett så beskaffadt beslut har man icke beviljat medel till någon rörlig materiel. Herrarne hafva kännedom om hvad reservanterna i det fallet uttalat, nemligen att, då Riksdagen redan beviljat ett anslag af 1,300,000 kr. för anskaffande af ny rörlig materiel vid statens jernvägar, det icke borde vara oundgängligen nödvändigt att nu bestämma något ytterligare anslag för detta ändamål.

Herr Jönsson i Gammalstorp instämde häruti.

Chefen för Civildepartementet, Herr Statsrådet Groll: I motsats till den föregående talaren måste jag för min del alldeles bestämdt uttala den åsigt, att vi göra klokt, om vi bygga för fyra millioner i stället för tre. Vi göra klokt deri, om vi se på kostnaderna för sjelfva byggandet, ty det är visst, att om vi hafva att påräkna för nästa år ett belopp af fyra millioner, så kunna vi ordna arbetena på sådant sätt, att de under nämnda år kunna fullföljas under gynsamare förhållanden, än om vi måste inskränka oss till tre millioner. Åtskilliga af dessa arbeten äro nemligen af den beskaffenhet, att de måste gå något framför de öfriga arbetena, för att man skall kunna på lämpligt sätt tillgodogöra sig byggnadskapitalet. Sålunda fordras det att åtskilliga grundläggande arbeten föregå de öfriga. Har man att påräkna penningar för att göra dessa förberedande arbeten samtidigt på en längre sträcka, så kan man på samma gång ställa det mera ekonomiskt och praktiskt än eljest.

*Angående  
anslag till  
norra stam-  
banan m. m.  
(Forts.)*

Men det är derjemte en annan omständighet, som gör det viktigt att bestämma det hela till fyra millioner kronor i stället för tre. Vigtigen eller betydelsen af det skälet är kanske svårare att förklara, men är därför icke mindre viss. Om vi skulle bygga för endast tre millioner om året, så blir följden den, att vi komma fram till Lule elf minst ett år senare än eljest. Det är icke någonting så obetydligt, som man kanske vid första påseendet vill föreställa sig, när det är fråga om att komma fram till Lule elf ett år förr eller senare. Förhållandet är, att Norrland har oerhörda tillgångar för att bereda bergning åt en talrik befolkning: Norrland kan bjuda på mycket, som svenska folket behöfver, och enligt min öfvertygelse är Norrland vår framtid — och ett år förr eller senare betyder härvid mycket. Det betyder — om vi se på emigrationen, i fråga om hvilken vi ha att röra oss med en siffra på trettio, fyratio à femtiotusen människor per år — det betyder, säger jag, att vi, i stället för att skicka dessa människor till Amerika, kunna skicka dem till Norrland, om vi bereda dem möjlighet och tillfälle att der ha sitt lifsuppehälle. Jag har varit i tillfälle att se, hur det gestaltat sig för dem, som komma dit upp. Jag har varit uppe och tagit i betraktande förhållandena, och jag har funnit, att hvar och en, som beslutar sig för att der bosätta sig, kan få en riklig bergning och få den säkrare, än om han ger sig af till Nord- eller Sydamerika. Han rör sig med förhållanden, som äro honom mera bekanta än hvad de amerikanska kunna vara. Han har i sin hand att kunna lämpa sig efter omständigheterna på ett helt annat sätt, än om han komme ut till främmande land. Han kan taga vara på hvad naturen deruppe har att bjuda. Der finnas oerhörda tillgångar af medel att bereda uppehälle för många. Man kan möjligen säga, att hvad jag nu yttrat är något sangviniskt. Det var med en viss tvekan som jag första gången begaf mig till Norrland. Jag trodde, att jag der egentligen blott skulle finna ödemarker. Men jag reste derifrån öfvertygad, att der kan beredas uppehälle åt alla våra emigrerande arbetare. Vid denna min resa hade jag icke tanke på annat än att se till hvad *jorden* kunde lemna; och jag fann i det afscendet betydligt stora tillgångar. Sedermera hafva emellertid yppat sig åtskilliga andra förhållanden, som tala till en

Angående  
anslag till  
norra stam-  
banan m. m.

så, att man nästan icke ens kan göra sig en föreställning om, hvad Norrland skall kunna blifva.

(Forts.)

Här rör det sig om, huru vida vi skola bygga för tre eller fyra millioner. Men den betyder så ofantligt litet, denna siffra, i förhållande till den oerhördt starka utveckling, som här erbjuder sig. Vi stå nu i en helt annan ställning till jernvägsfrågan än vi gjorde 1886. När förslag då framlades om norrländska stambanans fortsättning norr om Ångermanelfven, befarade man att man ginge ovissa öden till mötes. Man hade då icke klart för sig hvad man nu har, nemligen att man kan komma fram till Gellivara. Nu stå vi på den punkt, att banan ifrån Gellivara till Luleå kan trafikeras. Den tillförsel, som derifrån kan beredas en uppåtgående stambana, är betydlig. Man kan nu icke ställa upp några siffror i detta afseende; men man kan draga sina slutsatser deraf, att det finnes vattendrag efter vattendrag, der stambanan är afsedd att framdragas genom Vesterbottens och Norrbottens län, att der finnes möjlighet att anlägga förädlingsverk och att anordna en jernindustri, som skulle kunna täfla med hvilken som helst af de allra förnämsta i världen. Vesterbotten har att bjuda på koltillgångar, som äro betydliga, och då man å andra sidan kan norrifrån föra jernmalm ned åt dess trakter, torde sålunda kunna skapas en upp- och nedgående trafik af synnerligt stor betydelse. Jag skall be att få nämna, hvad Vester- och Norrbottens län ha att erbjuda, när det blir fråga om kolved. Af en derom gjord utredning framgår, att utefter banan, om man tager hänsyn endast till de två närmaste milen på hvarje sida om densamma, skulle kunna åstadkommas en årlig koltillgång af ungefär 290,000 läster. Dessutom finnes der en extra tillgång, att, i mån sådant låter sig göra, för en gång tagas vara på, när man hinner fram till dessa bygder, en tillgång, som torde motsvara icke mindre än ungefär tio millioner läster kol. Detta är nu, som sagdt, blott på ett område af två mil på hvarje sida om banan. Och hvad det betyder? Det betyder, att vi kunna deruppe bringa till stånd en jernproduktion, jemförlig med hela den öfriga produktion i den vägen, som Sverige kan för närvarande åstadkomma. Vi ha nu en jernmalmuppfodring af ungefär 900,000 tons årligen, eller låt oss säga en million. Ja, deruppe böra vi med tiden kunna åstadkomma minst lika mycket. De arbetare, som sysselsättas vid nuvarande malmbrytning inom landet, utgöra till antalet ungefär 6,000. Med deras familjer går antalet till 12- eller 15,000 menniskor. Vi kunna således deruppe endast vid bergshandteringen tillgodogöra oss en betydlig del af det öfverskott af befolkning, som eljest utvandrar till Amerika. Detta är det första. Sedan kan man naturligtvis tänka sig utvecklingen häraf. Om vi börja ge oss in på förädling — som väl skall vara målet — så kunna vi knappast se gränsen för den utveckling, som Norrland kan få. Jag tror verkligen, att hvar och en, som reser dit och ser dessa trakter, för sin del skall bli öfvertygad, att här finnas våra rikedomar. Utom dessa tillgångar på malm, kolved etc. finnes derjemte, att Norrland har tillgångar på apatit, som för hela vår svenska bygd är af synnerligen högt värde. Jag kan därför icke annat än anse det vara en lycka, ju förr vi komma fram till Lule elf och derigenom i för-

bindelse med de möjligheter till utveckling, som der bjudas; och det vore enligt min tanke en olycka, om man skulle behöfva skjuta undan en sådan sak. Jag tror, att vi fast mera böra arbeta på att så snart som möjligt komma fram till Lule elf.

*Angående  
anslag till  
norra stam-  
banan m. m.*  
(Forts.)

Här har under diskussionen i kammaren yttrats åtskilligt om de vilkor, som blifvit fästa vid nu ifrågavarande anslag. I det afseendet vill jag säga, att det ju möjligen kan förefalla något hårdt, att sådana stränga vilkor stipulerats. Men vi få väl å andra sidan tänka, att Norrland får sig en stambana för dessa vilkor. Jag tror också, att man kan säga, att hårdheten i vilkoren blifvit betydligt öfverskattad. När det var fråga om att draga en tvärbana genom Jemtland, förklarade detta läns landsting sig villigt att under vissa vilkor lemna i bidrag 900,000 kronor. Se vi nu efter, hvad de här stadgade vilkoren egentligen betyda, i penningar uppskattade, så är detta icke så mycket som herrarne kanske tro. Förhållandet är nemligen, att om man skulle uppskatta alla dessa vilkor rörande linien Vännäs—Luleå, så belöper det sig till ungefär 264 eller 265,000 kronor. Nu hafva redan förut några motsvarande vilkor stadgats i afseende på Vesternorrland; och om man vill göra en jämförelse mellan dessa vilkor och de nu föreslagna, så ställer sig hela skillnaden på ungefär 58,000 kronor. Jag vill fråga, om detta är en siffra, som bör ha någon betydelse, när det gäller en så stor sak som denna.

Man har vidare här talat om, att vi äro så betydligt skuldsatta för våra jernvägar, och att vi skatta till utländingen oerhördt mycket i det afseendet. Jag vill då nämna en siffra, som kanske icke alla ha reda på, och det är, att dessa statsbanor kosta oss om året ungefär 1,800,000 kronor, det vill säga icke fullt 2,000,000 kronor. Nu vill jag fråga: om man väger fördelarne och olägenheterna emot hvarandra, skulle väl då någon enda i detta ögonblick vilja säga: »Jag vill icke bidraga till den utgiften, utan hellre undvara jernvägarne?»

Hela vårt stora statsbanesystem kostar oss för närvarande, som jag nämnde, ungefär 2,000,000 kronor om året. Man har nu sagt, när det är fråga om dessa skatter, att man bör icke beskatta de efterkommande. Ja, men icke kan man väl begära, att vi skola betala alltsammans. Icke kunna vi åtaga oss alla bördorna, utan vi måste väl fördela dem på en längre tid. Om man nu kan bygga jernvägen med öfverskott eller med behållna inkomster, så är det ju mycket bra; men jag skulle till och med gå så långt, att om det blefve fråga om någon skuldsättning för ändamålet, så borde man icke draga sig för den. Nu är ju förhållandet, att vi hela tiden drifvit vårt jernvägsbyggande så, att vi så mycket som möjligt påtagit oss bördorna; och det är ett mycket vackert drag, som gör sig gällande inom svenska riksdagen, att den fortfarande vill taga på sig dessa bördor. Det är en uppoffring, som den nuvarande generationen ikläder sig, en uppoffring, som jag ovilkorligen måste skatta mycket högt. Men om följden skulle bli den, att, i fall icke en sådan uppoffring kunde bäras, man skulle inställa allt hvad jernvägsbyggande heter, då vill jag hellre vara med om en liten skuldsättning.

Angående  
anslag till  
norra stam-  
banan m. m.

Jag får alltså för min del till Riksdagens Andra Kammare hemställa om bifall i hufvudsak till Kongl. Maj:ts proposition.

(Forts.)

Herr Persson i Mörarp: Det måste naturligtvis förefalla temligen djerft för den, som icke vill lemna odeladt bifall åt Kongl. Maj:ts förslag, att begära ordet omedelbart efter den idylliska målning, som här gifvits af herr statsrådet och chefen för civildepartementet i afseende på Norrlands förmåga och de resurser, som der finnas — allra helst då förhållandet, såsom med mig, är det, att man aldrig personligen fått taga kännedom om de stora resurser, som denna del af vårt land lär hafva att erbjuda. Jag kan under sådana förhållanden naturligtvis icke inlåta mig på att ens i ringaste mån söka gondrifva hvad herr statsrådet behagade yttra. Men enskildt vågar jag ändå hysa en annan mening. Jag vågar ej lita på den förhoppningen, att Norrland med sitt hårda klimat skulle blifva den trakt, till hvilken vi skulle kunna hänvisa våra emigranter. Jag tror, att de flesta, som tänkte emigrera till Amerika, ändock ej komme att begifva sig till Norrland. Det vore visserligen väl, om så kunde ske. Men min enskilda öfvertygelse är, att det ej kan vara att vänta med hänsyn till det hårda, nordliga klimatet.

Min mening i fråga om byggandet af statsbanor i Norrland är känd. Jag har framhållit den här i kammaren vid åtskilliga tillfällen. Jag har anslutit mig till den åsigt, som år 1886 uttalades af Riksdagens båda kamrar. Det är med förvåning jag nu hör, att man för så kort tid sedan knappt haft reda på de oerhörda tillgångar, som skulle finnas i Norrland; ty annars hade förmodligen hvarken Riksdagen eller regeringen uttalat sig så som då skedde, när de talade om, att inkomsterna af den norrländska stambanan otvifvelaktigt skulle blifva ringa under den närmaste tiden. Och det förefaller mig verkligen, som om det skulle vara en ganska stor kontrast emellan hvad herr statsrådet nu yttrat och det uttalande, som föreligger i statsverkspropositionen, der det bland annat heter, att »den bansträcka, hvarom nu är fråga, torde i trafikhänseende blifva mindre fördelaktig än de flesta andra banor staten hittills byggt». Ty finnas verkligen de af herr statsrådet mycket omordade resurserna, då föreställer jag mig, att det icke skulle kunna stå så illa till, att denna stambana skulle i trafikhänseende blifva en af de sämsta staten hittills byggt.

Jag nämnde, att mina åsikter i fråga om norrländska stambanans byggande äro kända, och att jag ställer mig på samma ståndpunkt som Riksdagen år 1886, d. v. s. jag har hittills icke velat öfverskrida gränsen af 2 millioner kronor vid anvisande af årligt anslag för stambanans fortsättning i Norrland. I år föreligger emellertid i detta hänseende enligt min mening ett undantagsförhållande, hvarför man icke, vågar jag tro, kan beskylla den för inkonsequens i sitt handlingssätt, som hittills ej velat vara med om större anslag än 2 millioner, men nu vill gå in på att bevilja 3 millioner kronor. Det åtgår nemligen 2,665,000 kronor för fullbordandet af jernvägssträckan till Vännäs — en punkt, som synes mig vara af den betydighet, att man der kan påräkna något större trafik än vid någon punkt på den hittills byggda delen af den norr om Sollefteå uppåtgående jernvägs-

sträckan. Det är således för att tillgodose detta behof som jag för min del ansett, att Riksdagen borde bevilja för år 1891 3 millioner kronor.

Detta har dock ej varit det uteslutande skälet. Ett annat stöd för denna min mening har jag haft uti det beslut, som Riksdagen i år fattat i fråga om grundskatterna och indelningsverket. Riksdagen har nemligen genom sina beslut i nämnda frågor inbesparat en direkt och indirekt statsutgift af i rundt tal en million kronor. Det förefaller mig, som om det skulle göra ett ganska godt intryck i landet, om man — då man, såsom jag, stödt sig på det uttalandet i Kongl. Maj:ts proposition, att ifrågakvarande jernvägssträcka är af beskaffenhet att lemna minsta inkomsten utaf hittills byggda jernvägar — under ett år sådant som det närvarande kunde slippa att upplåna medel för fortsatt stambanebyggnad.

Jag vet ganska väl, att det ej tjenar mycket till att tvista om beviljandet af ett anslagsbelopp för den norrländska stambanan; och jag skall ej heller längre upptaga herrarnes tid. Jag har blott velat angifva de skäl, som för mig varit bestämmande för mitt handlings-sätt i denna fråga; och jag slutar med att hos herr talmannen anhålla om proposition på bifall på punkten a) uti utskottets hemställen oförändrad samt till den vid utskottsbetänkandet fogade reservationen under litt. b).

*Angående  
anslag till  
norra stam-  
banan m. m.*  
(Forts.)

Herr Björck: Då denna fråga tyckes vara af synnerlig vikt för Norrland, skulle jag gerna velat vara med om att bevilja de af regeringen begärda millionerna till fortsättning af stambanebyggnaden. Men underligt föreföll det mig, när herr statsrådet och chefen för civildepartementet nyss talade om den stora nödvändigheten deraf och de stora tillgångarna i Norrland. Jag ber då få framställa den frågan: Har icke Kongl. Maj:ts regering haft sig den saken bekant, innan statsverkspropositionen upprättades? Om så är, hade det ej då varit bättre, om regeringen i första rummet tagit hänsyn till och begärt anslag för jernvägsbyggnaderna i Norrland, medan det ännu fans medel att taga af, och sedan tillsett och utanordnat öfriga anslag, så att debet och kredit gått i hop och man således sluppit låna till ett så nödvändigt företag. Hade man ej i första rummet bort taga hänsyn till det viktigaste? Jag är öfvertygad om, att, i fall regeringen gått så till väga, icke många röster i Riksdagen höjt sig mot detta anslags beviljande. Hvar och en måste ju erkänna, att Norrland är vanlottadt på kommunikationer. Deremot kan jag ej gå in på, att Norrland skulle erbjuda så stora fördelar, som herr starsrådet tycktes tro; den karga natur, som råder i Norrland, kan ej lämpligen jemböras med hvad våra utvandrare söka i Amerika, såsom ock en ärad talare nyss antydde.

På grund häraf anhåller jag, herr talman, att i mitt yrkande få förena mig med dem, som tillstyrkt reservanternas förslag.

Herr Danielson: Herr talman, mine herrar! Jag vill i likhet med talaren på skånebänken säga, att jag tror icke det lönar mycket att öfverlägga i denna fråga. Hvar och en vet mycket väl, hvad

Angående  
anslag till  
norra stam-  
banan m. m.  
(Forts.)

han i detta fall vill. Men jag har begärt ordet med anledning af ett yttrande från statsrådsbänken, hvori det framhölls, att det skulle vara en olycka, om ej det af Kongl. Maj:t begärda anslaget beviljades. Jag måste verkligen säga, att saken ej stält sig så för mig. Jag tror ej, att det vore en olycka, utan tvärt om en verklig lycka. Jag tror, att de fleste i landet önska, att man någon gång måtte nå det målet, att man sluppe årligen låna penningar. Då vi nu hafva så rikliga tillgångar, att de räcka till för ett måttligt användande för norra stambanans räkning, har jag, i likhet med öfriga utskottsledamöter från denna kammare, ansett, att det *nu* vore en väl vald tidpunkt att visa, att man ett år åtminstone kunde låta bli att låna. Detta är för mig hufvudsaken; och jag tror det är ett ganska viktigt skäl. Här är ej fråga om, såsom herr statsrådet och chefen för civildepartementet nämnde, att inställa jernvägsbyggnaderna. Här föreligger ingenting sådant, utan här föreligger frågan, huru vida vi skola bygga så, att vi slippa att låta våra efterkommande betala, hvad vi så lätt i detta fall beviljat.

De stora förhoppningar, som här blifvit uttalade beträffande Norrland, tviflar jag i viss mån på. Nog eger Norrland i många afseenden rika tillgångar, men icke tror jag, att det går så fort att få dem fruktbringande. Jag har hört sägas — och jag tror, att deri ligger en sanning — att, om man går för fort med anläggandet af jernvägar uppåt Norrland, så hinner orten icke att utvecklas lika hastigt som detta jernvägsbyggande. Det blir nemligen omöjligt för industrien och andra näringar att hinna utveckla sig i samma proportion som jernvägsbyggandet. Således är det tydligt, att det kommer att gå många år, innan man får den inkomst, som skulle anses någorlunda hjälplig för denna jernväg. Herrarne se af reservationen, att det fins en jernvägssträcka i Norrland, som icke lemna mer än 0,03 procent. Är det då att undra på, om man är tveksam att bygga för fort?

Herr statsrådet nämnde, att vi skulle få våra utvandrare till Amerika att i stället flytta till Norrland. Ja, detta vore nog mycket önskvärdt, men jag tror, att det kommer att dröja många år, innan så sker. Jag har hört berättas, att folk, som varit i Norrland, ogerna slå sig ned der, utan vanligen flytta tillbaka till sin hemort. Således kan jag icke gerna hoppas, att Norrlands utveckling skall ega rum genom annat än ortens egen befolkning. Och när man ser af de statistiska uppgifterna, att Norrlands folkmängd är ganska liten i förhållande till de sydligare länens, så är det tydligt, att dess utveckling icke kommer att gå så hastigt. Nog skulle dessa jernvägar göra *något*, men det kan, som jag nämnde, ej gå så fort.

Mycket vore visserligen ännu att säga, men jag vill icke upptaga kammarens tid. Jag ber dock att få säga ännu några ord angående den benägenhet, man synes hafva att måla Norrlands framtid allt för mycket i rosenröd. Jag tror, att den lugna betänksamheten bör vara vårt rättesnöre, framför allt i detta fall.

Hvad nu beträffar de 3 millioner, som reservanterna föreslagit, finna herrarne, att de räcka till att gå upp till Vännäs och äfven, om Kongl. Maj:t finner det nödigt, ett stycke norr om Vännäs. Så-

ledes tycker jag, att den olägenheten är undanröjd, att man icke skulle kunna använda dessa materialier och detta arbetsfolk, sedan man kommit till Vännäs. Det af reservanternas förordade anslaget räcker sålunda till, ty det går icke åt mer än 2,600,000 kronor för jernvägens fullbordande upp till Vännäs. Det har vidare anförts, att det skulle visa sig olägenheter vid sjelfva arbetsfördelningen, men för mig äro de skälen icke synnerligen talande. Jag tror, att det vore väl ordnad och ordnad så, att vi skulle nå målet tryggare och bättre, om vi stälde så till, att jernvägsbyggandet i Norrland hölle jemna steg med landets utveckling.

*Angående  
anslag till  
norra stambanan m. m.  
(Forts.)*

Detta är i korthet de skäl, som förmått mig att biträda reservanternas förslag, och jag kan icke erkänna, att antagandet deraf skulle medföra någon olycka.

Jag vill nu icke uppehålla herrarne längre, utan blott till sist uttala den önskan, att man måtte kunna sluta denna riksdag med grundad förhoppning att hädanefter slippa att göra några utländska upplåningar.

Jag yrkar bifall till reservanternas förslag.

Herr Elowson: Under diskussionen har man med en viss styrka åberopat det beslut, som fattades vid riksdagen 1886 i fråga om anslag till en stambana genom öfre Norrland. Enligt detta beslut borde byggandet af den norrländska stambanan bedrifvas endast småningom och helt långsamt. Jag ber emellertid att få fästa uppmärksamheten på, att sedan 1886 års beslut fattades, en viktig omständighet tillkommit, om hvilken man då väl knappast kunde göra sig en föreställning, den omständigheten nemligen, att Luleå—Ofotenbanan nu är å en väsentlig sträckning färdigbyggd. Just denna omständighet är ett viktigt skäl jemte många andra att öfvergå från den grundsats, som kunde vara giltig 1886, till en annan, nemligen att med största möjliga skyndsamhet framdraga banan genom Norrland, så att man ju förr dess hellre kommer fram till Luleå elf.

Jag ber äfven att få för kammaren framhålla en annan synpunkt, som kan vara förtjent af någon uppmärksamhet. Som kammaren torde känna, talas uti gränsprovinsen, Norrbotten, trenne språk, svenska, lappska och finska. Det finska språket har en viss benägenhet att utbreda sig. Kommer nu jernvägen dit, så är det min öfvertygelse, att det svenska elementet derigenom måste erhålla en kraftig motståndsförmåga mot det finska, och jag tror för min del, att detta vore en stor fördel för oss, emedan vi derigenom kunde undgå anledningar till inblandning från en främmande magt, som dertill kunde hafva böjelse.

Jag har vid föregående riksdag uttalat mig i denna fråga och är fortfarande lifligt öfvertygad, att Norrbottens och Vesterbottens län hafva en stor framtid för sig. Jag kan därför icke annat än lifligt tillstyrka, att banan genom Norrland måtte så skyndsamt som möjligt färdigbyggas.

Nu har man förespeglat oss, att vi genom beviljande af det mindre beloppet skulle kunna slippa skuldsättning till utlandet. För min del hyser jag icke någon farhåga för att låna något mindre be-

Angående  
anslag till  
norra stam-  
banan m. m.  
(Forts.)

lopp till jernvägsbyggande och ser ej heller någon nödvändighet, att den summa, som lånas, skulle tagas på den utländska penningmarknaden. Måhända skulle den kunna upplånas i Sverige. I hvilket fall som helst anser jag det principiellt riktigt att till någon del med lånta penningar bygga jernvägar.

Herr talman, jag yrkar bifall till statsutskottets förslag.

Herr *Lilienberg* förklarade sig instämma med herr *Elowson*.

Herr *Husberg*: Det föreligger här egentligen icke någon skiljaktig mening derom, att icke denna bana bör byggas. I det afseendet hafva både utskottet, dess reservanter och, som vi nu veta, äfven Första Kammaren varit ense med Kongl. Maj:t. Men frågan gäller, huru vida byggandet bör gå fortare eller saktare.

Jag tror icke, att man gerna vill bestrida rättigheten af det påståendet, att många skäl göra det önskvärdt, att denna bana måtte komma till stånd så fort som möjligt. Det gäller att söka bevara åt Sverige ett vidsträckt handelsområde, som i saknad af kommunikationer söderut skulle skaffa sig utväg åt öster. Det gäller att söka bereda försvar åt en aflägsen landsdel, som nu ligger blottad och öppen. Det gäller att befästa, stödja och stärka det svenska elementet i våra nordliga bygder mot en allt mer framträngande förfinskning. Och det gäller slutligen att så fort som möjligt söka tillgodogöra sig de verkligt rika tillgångar, som den nordligaste delen af vårt land i sig innesluter. Men jag medgifver villigt, att huru önskvärdt det än är, att denna bana så fort som möjligt ligger klar och färdig, så bör detta jernvägsbyggande icke bedrivas fortare, än nödig hänsyn till statens finanser medgifver. Arbetet bör naturligtvis ej forceras på sådant sätt, att det medför någon som helst skada eller rubbning i statens finansväsende. Men å andra sidan hoppas jag också, att herrarne skola medgifva, att *så pass fort som nödig försigtighet och omtanke om finanserna medgifva, så pass fort bör denna bana äfven byggas.*

Då framställer sig den frågan, huru vida man kan med iakttagande af nödig omsorg om statens finanser gå in på att bevilja det belopp, som Kongl. Maj:t föreslagit. För min del tror jag detta, och jag kan säga, att jag på sätt och vis hemtar stöd för denna min åsigt ur reservanternas egen framställning. Ty reservanterna anse, att statens tillgångar medgifva, att tre millioner beviljas, och att dessa tre millioner kunna tagas kontant ur statskassan, att man alltså nu icke behöfver låna någonting, om man nemligen blott beviljar tre millioner. Beviljar man åter för sjelfva byggnadsarbetet 4 millioner, såsom Kongl. Maj:t föreslagit, skulle man således behöfva upplåna en million, d. v. s.  $\frac{1}{4}$  af det för sjelfva byggandet beräknade kapitalet. Inberäknar man äfven de 665,000 kronor, som Kongl. Maj:t begärt för anskaffande af rörlig materiel, i den summa, som skall fördelas på lån och kontant statsutgift, så skulle 3 millioner tagas ur statskassan och 1,665,000 upplånas, eller, med andra ord, blott  $\frac{1}{3}$  åstadkommas genom lån.

Då frågas: kan nödig hänsyn till statens finanser tillåta oss bevilja det af Kongl. Maj:t äskade beloppet, och dervid upplåna så stor

del af det erforderliga kapitalet, som nyss nämnts? För min del tror jag det för visso. När statsbanorna började att byggas, så byggdes de *helt och hållet* på lån; och detta ehuru man till och med hade den uppfattningen, att dessa banor icke skulle gifva någon afkastning på byggnadskapitalet, utan blott så mycket, som ginge åt till driftkostnaderna. Huru slog detta ut? Vi hafva sett, att dessa banor icke allenast ersatt driftkostnaderna, utan derjemte gifvit en nettoinkomst, som varit ett afsevärdt bidrag till annuiteternas gäldande.

Angående  
anslag till  
norra stam-  
banan m. m.  
(Forts.)

Huru har förhållandet varit i afseende å de jernvägsbyggnader, som sedermera beslutits? Jo, staten har vid många jernvägsanläggningar bidragit med kontanta belopp i ganska betydlig mån. Och när fråga var om statsbanans dragande norr om Ångermanelfven, så uttalades den mening, att derefter borde för Norrland banans kostnader bestridas till hälften af kontant statsbidrag och till hälften genom upplåning. Oaktadt det skuldsystem, som förut rådt, och hvilket många ansågo som en sådan kräfte på statens finanser, att det skulle komma att förlama framtidens ekonomiska kraft, befann man sig sålunda, när beslut fattades om Norrlandsbanans fortsättande oifvan Ångermanelfven, på den punkt, att man kunde säga: För framtiden taga vi *hälften* af det erforderliga kapitalet af statsverkets kontanta tillgångar. Och nu, mine herrar, stå vi på den punkten, att, på sätt jag nyss omnämnt, vi skulle taga icke blott hälften, utan *mer än hälften* ur statsverkets tillgängliga medel. Då frågas: Kan man icke säga, att nödig hänsyn till statens finanser tillåter oss att bevilja det af Kongl. Maj:t fordrade anslaget?

Jag förutser då den invändningen: Må så vara, att lånesystemet icke visat sig vara ruinerande för landet, att det, i sin allmänlighet taget och principiellt, kan sägas hvila på giltig ekonomisk grund, så är dock den nu ifrågasättande banans rentabilitet så ringa, att man för den skull kan ifrågasätta, huru vida ej i afseende på densamma upplåningen antingen bör helt och hållet upphöra eller åtminstone inskränkas till det minsta möjliga. Hvad nu beträffar norrlandsbanans ringa rentabilitet, så vill jag anmärka, att man om densamma icke hyste några synnerligen stora föreställningar för några år sedan, då man dock ansåg sig böra taga hälften af det erforderliga kapitalet på lån. När man sålunda då ansåg sig med nödigt iakttagande af statens finansiella resurser kunna taga *hälften* på lån, så måtte man väl nu kunna taga *en mindre del* af den nödiga summan på lån. Dessutom är jag för min del icke fullt öfvertygad om, att detta tal om små trafikinkomster är så alldeles befogadt. Reservanterna hafva visserligen gjort hvad de kunnat för att framställa den antagliga afkastningen af denna bana så föga gynnsamt som möjligt. Men den tablå, de meddelat, tål väl vid, att man vid den gör några erinringar. Den är i vissa afseenden något ofullständig. Sålunda upptaga utskottsreservanterna och specificera för särskilda banor trafikinkomsterna till och med år 1887, men upptaga dem icke för 1888, oaktadt detta sistnämnda år utvisar en stegring. Detta förhållande angående 1888 har icke varit för reservanterna obekant, ty de citera längre ned i sitt yttrande jernvägsstyrelsens berättelse, som utgafs i september 1889, och af den ser man, att trafikinkomsterna höjt sig under 1888.

Angående  
anslag till  
norra stam-  
banan m. m.  
(Forts.)

För fullständighetens skull hade det således varit skäligt och riktigt, att reservanternas icke förbigått 1888 i sin tablå.

Vidare vill jag anmärka, att den sänkning i trafikinkomsterna för dessa norrländska banor, som enligt reservationen visat sig för perioden 1883—1887, icke är något just för Norrland egendomligt, utan att motsvarande sänkning visat sig jemväl på öfriga banor söder om Storvik. Ytterligare är det anmärkningsvärdt, att, då reservanternas upptagit en del — 5 stycken — norrländska banor för att visa deras ringa trafikinkomster, de deremot icke upptagit 3 norrländska banor, hvilka under samma tid gifvit ganska afsevärd inkomst. Dessa tre banor äro: *Ljusdal—Hudiksvall* — om denna vet jag icke den exakta siffran, men, efter hvad jag inhemtat af en ledemot i jernvägsstyrelsen, kan man beräkna dess behållna inkomst för 1888 till öfver 2 procent —, *Torpshammar—Sundsvall*, hvilken enligt de statistiska uppgifterna för 1888 lemnat 2,1 procent, samt *Kilafors—Söderhamn—Stugsund*, af hvilken inkomsten uppgick till 2,7 procent. De banor, utskottsreservanternas anført, utvisa procenttal, som betydligt understiga dessa. Det hade varit riktigt och skäligt att för fullständighetens skull afven anmärka detta mera gynnsamma förhållande.

Vidare kan man anmärka mot trafikberäkningen, att reservanternas icke beräknat den trafikökning, som de norrländska banorna norr om Storvik tillfört de sydligare banorna, och hvilken af jernvägsstyrelsen beräknats för 1887 till 542,000 kronor och för 1888 till 597,000 kronor.

Ytterligare, och eftersom jag håller på med reservationen, ber jag få anmärka mot hvad som der sagts angående trafikförhållandena, att utskottsreservanternas uppdragit en jämförelse mellan tre särskilda perioder, nemligen 1877—1880, 1881—1885 och 1886—1888, alltså jemfört med hvarandra en 5-årsperiod och en 3-årsperiod, i hvilken senare period ingå de båda år, som af Sveriges trafikår varit mest ogynnsamma.

Dessutom förekommer i jernvägsstyrelsens af reservanternas citerade berättelse en omständighet, som kan vara att lägga märke till. Jernvägsstyrelsen upplyser, att den stegring i jernvägarnes inkomster, som uppstod 1888, jämförelsevis till största delen faller på de norrländska banorna norr om Storvik, icke på de söder om Storvik belägna. Förhållandet är, att ökningen under 1888 utgör 22 procent på föregående års bruttoinkomst af banorna norr om Storvik, men endast 10 procent på banorna söder om Storvik. Jag har ansett mig böra nämna detta, då frågan om rentabiliteten spelar en så betydande roll i denna sak, och för att göra uppgiften någorlunda fullständig. Det är alldeles gifvet, att första åren efter en jernvägsanläggning kan rentabiliteten icke vara stor. Detta visade sig, då de sydsvenska statsbanorna anlades. De lemnade procenttal, fullt ut lika dåliga, om icke sämre än de banor, som anmärktes såsom sämst i detta hänseende. Men det höjde sig i samma mån som utvecklingen fortskred, och särskildt i samma mån samtrafik kunde tillföras banorna från andra håll. På samma sätt bör det gå i Norrland, och hvad särskildt förhållandet med kustbanan beträffar, tror jag tillfällena till samtrafik på denna böra blifva lika goda som annorstädes.

Beträffande stegringen i afkastning, så har här utdelats en grafisk tabell som utvisar, bland annat, stegringen härutinnan för sydsvenska stambanorna under loppet af åren 1857—1868. Det visar sig deraf, att stegringen i de svenska statsbanornas trafikinkomster icke fortgått i någon större proportion under dessa år, än hvad linierna för Norrland utvisa. Något större kan den möjligen vara, men det är i alla fall obetydligt. För min del är jag öfvertygad, att trafikinkomsterna här icke på långt när skola blifva så dåliga, som man föreställer sig.

*Angående  
anslag till  
norra stam-  
banan m. m.  
(Forts.)*

Men några sangviniska förhoppningar skola vi icke göra oss. Så mycket tror jag dock man kan säga, utan att vara allt för sangvinisk, att, när i en framtid jernvägssystemet blir färdigt, skall denna norrländska bana, om hvilken nu är fråga, tvefvelsutan lemna åtminstone så stor nettoinkomst, att den kan anses utgöra ränta på det för denna bana upplånta kapitalet, allra helst om det visar sig att proportionen för upplåningen skulle allt mer och mer inskränkas. Men då frågas: hafva vi icke finansiella skäl nog att bevilja detta af Kongl. Maj:t begärda anslag? För min del kan jag icke se annat. Jag hoppas också för den skull, att bifall till utskottets förslag nu måtte blifva Riksdagens beslut. Man kan säga, att vi skola tänka på framtiden och icke belasta den för mycket. Men, mine herrar, om vi gifva den en färdigbyggd jernväg, som icke är graverad med utländskt lån i större proportion än som nu är i fråga, och man dessutom kan beräkna, att denna jernväg skall komma att gifva en behållen trafikinkomst, som åtminstone är tillräcklig att gälda räntan på det för anläggningen upplånta kapitalet, då tror jag vi hafva handlat fullt rätt och hederligt mot den framtid, hvars intresse man vill skydda.

Mitt yrkande blir naturligtvis bifall till utskottets förslag. Och jag gör det icke endast för Norrlands och norrländingarnes skull, ty jag tror verkligen, att denna fråga till sin innebörd innefattar en stor fosterländsk angelägenhet, som det bör ligga i hvarje enskild medborgares intresse att söka på bästa sätt främja. Herr talman, jag beder att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Danielson: Jag skulle icke begärt ordet vidare, men den siste värde talaren har haft så mycket att »anmärka» mot den tabell, reservanternas i utskottet anför, att jag funnit mig föranlåten yttra några ord. Det förefaller mig dock mycket *anmärkningsvärdt*, att han icke en enda gång vågade nämna den låga procentsiffra, som här anförts. Det ser verkligen ut, som om han dragit sig för att nämna denna siffra, förmodligen emedan den var så låg. Men den skildring han lemnade besannar sig icke af jernvägsstyrelsens statistik, ty här se herrarne mycket väl, att inkomsten af dessa jernvägar med hvarje år blifvit mindre och mindre och att således förhållandet icke är, att inkomsterna blifvit större, ju äldre jernvägarne blifvit, utan att de tvärtom minskats. Ser man åter på förhållandena i södra Sverige, så finner man att inkomsterna der blifvit bättre och bättre.

Nu har man frågat, hvarför jernvägarne gifva så mycket till att börja med, och man står verkligen förlägen, när man hör den frågan framkastas. Det beror på, att så länge staten bygger der uppe,

Angående  
anslag till  
norra stam-  
banan m. m.

(Forts.)

så är det en massa saker, som staten sjelf fraktar ned och dessa frakter som staten sjelf betalar är det som lysa i början. Men då staten icke har något af mera betydighet att frakta å banan och att därför betala från den ena kassan till den andra, då kommer ortens behof att visa sig, och det blir ganska litet.

Nu säger den värde talaren, att våra siffror här skulle vara i någon mån origtiga. Det kan jag icke erkänna, att de äro. Ty det är på embetets vägnar jernvägsstyrelsen afgifvit den statistiska berättelse, hvarur de äro tagna och hvad den värde talaren här nämnde hörde vi i utskottet en man från jernvägsstyrelsen säga. Men då man frågade honom, hvarifrån han fått de siffrorna, svarade han: »från ännu icke afslutade räkningar» och att siffrorna ej voro exakta. Jag förmodar det är från samma håll den värde talaren erhållit sina siffror? Men skola de gälla framför en på embetets vägnar afslutad statistik? För 1889 finnes ingen statistik tillgänglig och vi hade därför inga sådana uppgifter för det året att tillgå. Den nämnde ledamoten af Första Kammaren sade sjelf, att han gjort ett sammandrag ur uppgifter, som han erhållit under hand. Men icke bör väl ett dylikt sammandrag ega giltighet framför sifferuppgifter, som afskrifvits ur en å embetets vägnar utfärdad statistisk redogörelse. Och skulle äfven dessa siffror ställa sig något fördelaktigare för 1889, så, mine gode herrar, hvad betyder det väl, om banan Brücke—Sollefteå gifvit 0,09 % eller 0,03 %? Det betyder rakt ingenting. Således kan det icke gälla såsom något vägande skäl. Hufvudsaken är, såsom äfven med rätta framhållits, att man skall bygga denna bana så, att, då den är färdig, man icke har någon skuld att förränta. Att endast beräkna ränta på den del, som staten upplånar, anser jag origtigt, ty äfven andra medel böra tagas med i räkningen.

För min del vill jag, att vi skola bygga så, att vi icke hafva någon skuld att dragas med, utan att vi skola gifva Norrland jernvägar i den mån vi förmå, och jag tror att detta är ett bättre sätt att gå ortens önsknings till mötes. Nu är det blott fråga om ett uppskof på  $1\frac{1}{2}$  år. Om vi hinna fram till den punkt, som afses  $1\frac{1}{2}$  år senare, och orten således skulle få vänta så pass mycket längre, kan man då säga, att detta är en orimlig begäran? Det kan åtminstone icke jag tycka, och det skall blifva rätt intressant att se, om kammaren vid den förestående voteringen skall uttala sig för ytterligare upplåningar för banan i fråga eller ej.

Jag vidhåller mitt förr gjorda yrkande.

Häruti instämde Herrar *Erickson* i Bjersby, *Larsson* i Mörtlösa, *Sjöberg*, *Andersson* i Hakarp, *Wieslander*, *Petersson* i Dänningelanda, *Nilsson* i Kägglå, *Andersson* i Löfhult, *Månsson*, *Gyllensvärd*, *Ericson* i Borekulla, *Truedsson*, *Holmgren*, *Kihlberg* och *Eliasson*.

Herr Husberg anförde härefter: Herr talman! Det måtte bero på något missförstånd af herr Danielson, då han yttrade, att jag skulle rört mig med siffror, som icke finnes i statistiskt tryck, eller sökt korrigera af jernvägsstyrelsen meddelade officiella uppgifter. Jag förstår icke, huru han kan framkomma med sådana påståenden,

då de siffror, jag använde, icke afsågo året 1889, utan året 1888, och finnas i jernvägsstyrelsens statistiska berättelse för sistnämnda år. Den enda af mig anförda siffra, som icke finnes tillgänglig i statistiskt tryck, var den som rörde trafikinkomsten på Ljusdal—Hudiksvallsjernvägen, men därför tillkännagaf jag också, att jag beträffande densamma icke åberopade officiel källa. — Jag har endast velat göra detta tillägg.

*Angående  
anslag till  
norra stamban-  
banan m. m.  
(Forts.)*

Herr Larsson i Upsala: Jag har icke mycket att tillägga till det som redan blifvit i denna fråga anfördt, men jag anser det ändock vara min skyldighet att meddela de upplysningar, jag eger.

Då herr statsrådet tillkännagaf att för statens tvärbana genom Jemtland storartade anslag till expropriationskostnader beviljades af kommunerna, så ber jag få upplysa derom, att detta icke är det enda exemplet härpå. Det gifves många sådana. Två har jag i lifligt minne. Vid vestra stambanans byggande var det en enskild person, som kostnadsfritt upplät mark för i det närmaste en hel mil af banans längd. Och Upsala stad bestod vid byggandet af Stockholm—Upsalabanan för samma ändamål 100,000 kronor och upplät dessutom kostnadsfritt 20 tunnland af stadens inom det planlagda stadsområdet belägna mark åt jernvägen. Det var en uppoffring, som man gerna gjorde. Äfven upplät staden ett ganska dyrbart grustag åt jernvägen, utan annan än en ringa ersättning för markens yta.

Jag meddelar detta utan att dermed framställa någon anmärkning emot dem, som anse, att de för norrlandsbanan föreslagna vilkoren varit, i motsats till min uppfattning, för hårda, utan jag har blott velat framhålla, att slika uppoffringar gjorts och ansetts såsom en skyldighet, äfven der de icke varit, likasom nu för norrlandsbanan, obligatoriska.

Hvad beträffar det landskaps beskaffenhet, hvaraf man nu fått en så liflig skildring, vill jag meddela, att jag deltagit dels i jernvägsutstakning mellan Gellivara och Råneå och dels i vägundersökningar mellan Arvidsjaur och Piteå samt dervid haft tillfälle att göra någon bekantskap med en del af Norrland. Jag var då ung, min fantasi liflig, och det föreföll mig vid första intrycket då, som om Norrland skulle kunna inrymma en mycket stor bofast befolkning. Men sedan jag af invånarne erhållit närmare kändedom om förhållandena deruppe, reducerades mina föreställningar om landets förträfflighet ganska betydligt. Jag vill icke bestrida att Norrland har att erbjuda stora fördelar, men vill endast framhålla att dessa icke torde vara så stora, som man här framställt dem. Detta är åtminstone den uppfattning, jag för circa 30 år sedan fick af landet, och jag tror icke att fördelarne på senare tider så synnerligen tilltagit.

Jag kan icke heller fullt fatta fördelarna och än mindre *nödvändigheten* af att forcera jernvägsbyggandet i denna trakt så mycket som nu är ifrågasatt, och jag delar därför reservanternas uppfattning i denna fråga.

Jag är äfven af den mening, att Gellivara—Luleåbanan icke lär komma, annat än undantagsvis, att tillföra stambanan någon afsevärdt stor trafik; emedan sjökommunikationen på Luleå är, under en stor

Angående  
anslag till  
norra stam-  
banan m. m.

(Forts.)

del af året, en allt för öfverlägsen konkurrent. På samma gång jag erkänner nödvändigheten af att bygga bana dit upp, kan jag likväl icke fatta den stora betydelsen deraf att detta sker ett och ett halft år förr eller senare, och är det, herr talman, på denna grund jag instämmer i reservanternas yrkande.

Herr *Bexell* instämde häruti.

Herr Pehrson i Törneryd: Jag tillåter mig att göra en erinran mot herr Husberg, som nyss gjorde åtskilliga anmärkningar mot de siffror, reservanterna anfört i sin reservation. Den hufvudsakligaste anmärkningen synes mig vara den, att reservanterna uteslutit vissa bandelar i Norrland och enligt herr Husbergs förmenande just dem, som visat bästa trafikinkomsterna. Ja, dermed förhåller det sig så, att alla de tre af honom omnämnda bandelarna äro utfartsvägar från stambanan och till hafvet. Han talade nemligen om Hudiksvalls, Söderhamns och Sundsvallsbanorna. Hade frågan nu varit att bygga sådana bibanor från stambanan och ut till hamnar, då hade det varit fullkomligt orätt af reservanterna att icke nämna dessa tre banor, men då frågan är att bygga rätt uppåt gående banor, så måste man, om man vill söka jemförelser, söka sådana med banor, som likaledes äro rätt uppgående. Detta är således skälet, hvarför reservanterna i sin reservation icke nämnt trafikinkomsterna på dessa banor.

Det må nu vara ett förbiseende af reservanterna att de icke heller i sin reservation upptagit trafikinkomsterna för år 1888, men jag kan icke erinra mig annat än att den del af statistiken för detta år, der dessa afhandlas, icke var tillgänglig. Visserligen hade man de siffror, som finnas längre ned och i fortsättningen på andra sidan, men icke uppgifter för nämnda år om dem, som stå högre upp på samma stycke.

Det vore frestande att säga åtskilligt mer, men jag törs icke längre upptaga kammarens tid. Jag skall därför endast bedja att få vidhålla det yrkande, jag förut framställt.

Öfverläggningen var härmed slutad. Efter af herr talmannen i sådant afseende gifven proposition biföll kammaren hvad utskottet hemställt under mom. a)

I fråga om mom. b) hade yrkats *dels* bifall till utskottets hemställan och *dels* afslag derå och bifall till ofvan intagna, af herr vice talmannen m. fl. afgifna reservation. Herr talmannen gaf propositioner i enlighet med dessa yrkanden och förklarade sig anse propositionen på bifall till utskottets hemställan vara med öfvervägande ja besvarad. Votering blef likväl begärd och företogs enligt följande nu uppsatta och af kammaren godkända voteringsproposition:

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt under mom. b) i punkten 1 af utskottets utlåtande n:o 39, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Angående  
anslag till  
norra stam-  
banan m. m.

(Forts.)

Vinner nej, har kammaren bifallit det yrkande, som framstälts af herr vice talmannen L. O. Larsson m. fl. i deras vid nämnda moment afgifna reservation.

Omröstningen visade 76 ja, men 121 nej, hvadan kammaren fattat sitt beslut i enlighet med nej-propositionens innehåll.

### *Punkten 2.*

I två lika lydande motioner, n:o 27 inom Första Kammaren och n:o 182 inom Andra Kammaren, hade herrar *J. Lindqvist* och *P. O. Hörnfeldt* föreslagit, att Riksdagen, med de vilkor, som för norra stambanans fortsättning kunde komma att bestämmas, i afseende å för jernvägen erforderlig mark, måtte för bebyggandet af en bibana från Mellansel till Örnsköldsvik anslå ett belopp af 1,548,000 kronor att utgå under år 1891; men hemställde utskottet, att ifrågavarande motioner ej måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

I fråga härom anförde nu

Herr Hörnfeldt: Då jag väckte den motion, som innehålles i det betänkande, som nu föreligger från statsutskottet, hyste jag den sangviniska förhoppningen, att utskottet skulle behandla den något mildare än utskottet nu gjort. Jag trodde det så mycket hellre som den ingalunda afsåg en ny sak, ty det lärer väl vara känt af flertalet af kammarens ledamöter, att det icke är första gången, man byggt en bibana från stambanan ned till kusten. Det har inträffat både med afseende å Söderhamns, Hudiksvalls och Sundsvallsbanorna och dertill kan jag äfven lägga Sollefteåbanan. Nu åter synes statsutskottet vara deremot och börja ändra öfvertygelse. Jag sluter det af den motivering, utskottet har för sitt afslag. Utskottet yttrar nemligen: »Äfven om den af motionärerna föreslagna jernvägsanläggningen från Mellansel till Örnsköldsvik skulle medföra fördelar för statens jernvägar, anser dock utskottet byggande af vare sig nämnda eller någon annan bibana till norra stambanan icke böra från statens sida ifrågakomma förr, än denna stambana blifvit framdragen till någon punkt å Luleå—Ofotens jernväg». Det vill med andra ord säga att statsutskottet anser onödigt och icke gagneligt att staten bygger någon bibana till kusten, förrän stambanan upp till Luleåbanan är färdig. Jag tillåter mig framhålla, att skälen härtill åtminstone icke äro att hänföra till de statsekonomiska, ty jag ber att få fästa uppmärksamheten derpå, att, om man vill bygga bibanor af det slag, man hittills byggt från stambanan, skall det visa sig att stambanan deraf skall erhålla icke obetydliga inkomster, som stambanan deremot skall gå miste om, för den händelse bibanor icke komma i fråga. —

Angående  
anslag till  
norra stam-  
banan m. m.  
(Forts.)

De beräkningar, som för denna frågas utredning uppgjorts, visa att trafiken skulle kunna lemna ungefär 5,92 procent, och de siffror som vid beräkningen användts äro så tillförlitliga, att jag vågar påstå att inkomsterna skola med säkerhet gå upp dertill. Man har icke beräknat afgift för ett enda kolly af det transitogods, som möjligen skulle kunna sändas uppåt. Vidare ber jag få fästa uppmärksamheten på hvad som icke torde vara obekant för statsutskottets ledamöter, nemligen att uträkningen, som lemnats till utskottet, är fullt riktig. Jag ber att få nämna, att det är icke någon sangvinisk förhoppning endast att inkomsterna skola uppgå till sex procent och kanske derutöfver. Det är känt, att från östra delen af Anundsjö kommer att fraktas omkring en half million timmer. Vidare kommer icke obetydlig mängd att från Gideå revir levereras till Örnsköldsvik, enär man icke vill riskera att föra timret rundt skogens udde i öppna hafvet, en vida längre väg, utan hellre tager timret på jernväg, derest sådan kommer till stånd.

Nu säger utskottet vidare: »och torde för öfrigt böra tagas i öfvervägande, huru vida dylika bibanor skola byggas af staten eller komma till stånd såsom enskilda jernvägar med låneunderstöd af staten». Man vill således fränsäga sig rätten att bygga bibanor. Detta synes mig vara mycket oklokt och leda till olägenheter och stort men för staten, enär bibanorna hafva tillfört stambanorna trafik, som stambanan i och för sig icke kunnat få. Men, säger man, det är lika klokt att enskilde öfvertaga banans byggande med statsunderstöd. Det tror jag att de i detta fall kunna komma att göra, men männe till gagn för staten?

Efter det beslut, som Första Kammaren fattat i frågan, kan jag icke vara nog djerf att vänta bifall till min motion. Men jag tror icke att jag riskerar mycket, huru jag än yrkar. Jag skall i allt fall be att få yrka bifall till min motion och afslag å utskottets hemställan.

Häruti förenade sig Herr *Sundström*.

Vidare anfördes ej. Kammaren biföll utskottets hemställan.

## § 2.

Härefter föredrogs konstitutionsutskottets utlåtande n:o 3, i anledning af väckt motion om ändring af §§ 34 och 36 riksdagsordningen.

I detta utlåtande hemställde utskottet, att ifrågavarande inom Andra Kammaren af herr *P. Larsson* i Fole väckta motion, n:o 153, icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Motionären, herr *Larsson* i Fole, begärde ordet och yttrade: Herr talman! Jag begärde ordet med anledning deraf, att af detta lilla beskedliga betänkande framkommit utan någon som helst reservation. Det kunde därför se ut som om jag såsom utskottsledamot skulle varit med om att afstyrka mitt eget förslag. Men förhållan-

det är det att jag var med, när frågan afgjordes inom utskottet, och förbehöll mig då rätten att anteckna mig såsom reservant. Vid justeringen 14 dagar derefter var jag frånvarande, och därför blef jag icke antecknad såsom reservant, och betänkandet fick det utseende det har.

Konstitutionsutskottet är och har alltid varit af den åsigt, att grundlagarne icke böra ändras, om icke ändring anses vara högst nödig och nyttig. Jag godkänner denna åsigt, men med det tillägg att, om grundlagarne innehålla något, som *icke* är nödigt och nyttigt, så bör ett dylikt stadgande uteslutas. Så anser jag förhållandet vara med de stadganden i 34 och 36 §§ i riksdagsordningen, af hvilka jag föreslagit ändring. Jag har varit med vid flere riksdagars öppnande å rikssalen och hört statsministern uppläsa hvad i rikets styrelse sedan nästföregående riksdags sammanträde sig tilldragit, men det har verkligen varit så, att jag hört mycket obetydligt af hvad som lästs. Vid mer än ett tillfälle har jag icke varit ensam härom, utan det har äfven inträffat med mina grannar. Man hör hviskande samtal från bänkarne, men icke ett ord af hvad som läses. Hvad tjenar då läsningen till! Man hör sådant tal som: »få se om han tager två blad i stöten; ja, nu tog han verkligen två blad».

Jag vill i allt fall icke framställa något yrkande. Det kommer väl en annan tid, då det blir mer skäl dertill.

Vidare yttrades ej. Utskottets hemställan bifölls.

### § 3.

I ordningen förekom dernäst konstitutionsutskottets utlåtande n:o 4, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om framläggande af förslag till ändring af §§ 12 och 23 riksdagsordningen, i hvilket utlåtande utskottet hemställt, att ifrågasvara, inom Andra Kammaren af herr *G. Erikson* i Myckelgård afgifna motion, n:o 201, icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Efter föredragning af detta ärende anförde

Herr Erikson i Myckelgård: Då konstitutionsutskottet utan meningsskiljaktighet afstyrkt min motion, skall jag icke göra något yrkande och skulle icke heller hafva begärt ordet, om utskottet aldrig så litet motiverat sitt afslagsyrkande. Men då utskottet icke detta gjort, är jag angelägen om att få till protokollet antecknad, icke allenast, att jag anser, att jag haft stora skäl att väcka min ifrågasvarande motion, utan ock att jag är öfvertygad, att inom en icke så aflägsen framtid hvad jag nu föreslagit skall varda lag.

Vidare anfördes icke. Kammaren biföll utskottets hemställan.

## § 4.

Slutligen föredrogs och bifölls lagutskottets utlåtande n:o 30, i anledning af väckt motion om sådan ändring i gällande kommunal- och folkskolelagstiftning, att der kyrkoförsamling består af flera kommuner, hvarje kommun må ega rätt att förvalta sitt skolväsen och inom sig utse skolråd.

## § 5.

För motions afgifvande hade sig anmält herr *C. T. Lind*, hvilken nu aflemnade en motion om utredning i fråga om landskylden till kyrkor och presterskap inom Bohuslän.

Denna motion, som erhöll ordningsnummer 222, begärdes på bordet och bordlades.

## § 6.

Till bordläggning anmälde:

konstitutionsutskottets utlåtande, n:o 7, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition med förslag till ändrad lydelse af 74 § regeringsformen;

lagutskottets utlåtande, n:o 33, i anledning af väckt motion om antagande af ny ecklesiastik boställsordning;

Första Kammarens protokollsutdrag, n:o 135, innefattande delgifning af kammarens beslut öfver dess tillfälliga utskotts utlåtande, n:o 2, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om utredning, huru vida och under hvilka vilkor statsmagten må kunna ikläda sig ansvar för förluster, som af embetsmän genom felaktig embetsförvaltning vållas; samt

Andra Kammarens tillfälliga utskotts utlåtande, n:o 21, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t rörande ändring i gällande bestämmelser om kostnadsersättningar för syner och ekonomiska besigtningar å ecklesiastika boställen.

Dessa ärenden skulle å föredragningslistan för nästa sammanträde uppföras framför de ärenden, som blifvit två gånger bordlagda.

## § 7.

Justerades protokollsutdrag.

## § 8.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr <i>O. A. Brodin</i> .....	under 12 dagar fr. o. m. d.	26 d:s,
„ <i>O. Andersson</i> i Hasselbol ..	„ 14 „ „	28 „
„ <i>J. Andren</i> .....	„ 8 „ „	24 „

Herr	<i>O. Olson</i> i Stensdalen .....	under 14 dagar fr. o. m. d.	28 d:s,
„	<i>F. Hederstierna</i> .....	„ 14 „ „	27 „
„	<i>M. Dahn</i> .....	„ 14 „ „	26 „
„	<i>A. Sundström</i> .....	„ 14 „ „	27 „
„	<i>C. F. Petersson</i> i Dänningelanda	14 „ „	26 „
„	<i>F. O. Larsson</i> i Mörtlösa	„ 14 „ „	27 „
„	<i>S. Wieslander</i> .....	„ 14 „ „	26 „
„	<i>M. Tysk</i> .....	„ 14 „ „	29 „
„	<i>F. G. Jansson</i> i Carlshed	„ 14 „ „	27 „
och	„ <i>A. M. Lundberg</i> .....	„ 14 „ „	27 „

Kammarens ledamöter åtskildes kl. 9,36 e. m.

In fidem

*A. E. J. Johansson.*