

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1897. Första Kammaren. N:o 19.

Onsdagen den 7 april, f. m.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Justerades protokollet för den 31 nästlidne mars.

Anmäldes och bordlades statsutskottets memorial n:o 44, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut i vissa frågor rörande anslagen under riksstatens nionde hufvudtitel, samt bevillningsutskottets betänkande n:o 12, angående vissa delar af tullbevillningen.

Föredrogs, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran bankoutskottets under gårdagen bordlagda utlåtande n:o 8.

Föredrogs å nyo och företogs punktvis till afgörande statsutskottets den 3 och 6 i denna månad bordlagda utlåtande n:o 40, angående föreslagna jernvägsanläggningar för statens räkning.

Punkten 1.

Herr Lundeberg: Herr greve och talman, mine herrar! Jag har ej kunnat instämma i utskottets förslag och ej heller i dess motivering, åtminstone ej i alla dess delar. Utskottets motivering angifver till en början, att så många jernvägar under senaste tider blifvit kon-

*Fortsättning
af norra
stambanan.*

Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)

cessionerade, och att så många koncessionsansökningar för närvarande äro ineliggande, att utskottet för sin del finner sig tveksamt, huruvida det kan vara lämpligt, att jernvägsbyggandet ökas med alla de af Kongl. Maj:t nu föreslagna jernvägarna. Men just detta att så många jernvägar äro koncessionerade och att så många koncessionsansökningar äro inne, synes för mig vara ett skäl för att staten bör bygga nu — åtminstone i mellersta Sverige, på det att staten icke måtte blifva öfverflyglad af det enskilda jernvägsintresset, som börjar blifva en alltmer dominerande faktor inom vårt kommunikationsväsende.

Utskottet betonar äfven önskvärdenheten af att icke för stor del tillgängligt kapital bindes vid jernvägsanläggningar, och befarar att, om så sker, olägenhet deraf kan uppstå. Ja, gälde det den enskilda spekulationen och det enskilda jernvägsbyggandet, kunde nog utskottet hafva rätt i denna sin mening, som jag likväl fruktar skulle förklinga ohörd i en tid, då det är svårt att till skälig ränta kunna placera ledigt kapital, *men här är det staten, som skall bygga*, och statens ekonomiska ställning är dess bättre för närvarande ovanligt god, och då kan ju denna maning icke vara behöflig till staten, i synnerhet då man kan förvänta, att två af de enskilda jernvägsföretag, som äro i fråga, skola genast som trafiken börjar kunna lemna afkomst på det i jernvägsbyggnaden nedlagda kapitalet. — Det nedlagda kapitalet — ja, det kan vara skäl att något litet hålla sig vid det. Det är fråga om 30 millioner. Skulle Kongl. Maj:ts proposition gå igenom, skulle dessa 30 millioner fördelas på 4 år, d. v. s. det skulle blifva ungefär 7 millioner om året, och det beloppet lär väl icke kunna hafva någon betydelse för landets peuningeväsende. Bifalles deremot reservanternas förslag, så skulle 1897 utgå 1,650,000 kronor och 1898 4,650,000 kronor mot det att Kongl. Maj:t för samma tid föreslagit cirka 11,000,000. Nu fruktar man, att genom användande af dessa penningar för mycket arbetskraft skulle dragas från jordbruk och näringar. Men hvad representerar i sjelfva verket 4,650,000 kronor? Det representerar icke större kapital än hvad som några nya fabriker kunna kräfva för sina anläggningar, och då det här är staten, som skall bygga jernvägar, och ändamålet med dessa jernvägar endast och allenast är att framkalla och understödja handel, näringar och industri, så kan man väl ändå icke fordra, att staten skall träda tillbaka samtidigt som den uppmuntrar det enskilda jernvägsbyggandet genom koncession. För öfrigt uppgifves det, att vid en jernvägsbyggnad ungefär hälften af den beräknade kostnaden motsvarar arbetslöner, och den andra hälften materielen, som tages så från in- som utlandet. Jag kan icke garantera dessa uppgifters rättighet, men håller dem icke för osannolika, och på så sätt räknadt skulle det belopp, som under 1898 skulle taga bort arbetskrafter från industrien, i rundt tal uppgå till $2\frac{1}{2}$ million, och det kan ju icke vara någon afsevärd siffra.

Det kan ju sägas, att byggnadsarbetet skulle förenklas, om, såsom utskottet antyder, den ena banan byggdes efter den andra. Man skulle på det sättet kunna flytta befäl och materiel från den ena banan till den andra, men huruvida det verkligen skulle hafva någon nytta, något praktiskt utbyte, med sig, det kan man ju våga tvifla om.

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

Efter Kongl. Maj:ts förslag skulle de nu ifrågavarande byggnadsföretagen kräfvä en tid af 4 å 5 år. Utskottet har föreslagit, att af de 30 millionerna 1,300,000 skulle utgå för år 1898. Gifvetvis kan man icke tänka sig utskottets mening vara, att så små årsanslag skulle för hvarje år anvisas, men man kan åtminstone antaga det, att om principen, *den ena banan först, den andra sedan*, skulle tillämpas, det skulle krävas en tid af 10 till 15 år, innan de nu föreslagna jernvägsbyggnaderna blefvo färdiga. Under denna långa byggnadstid skulle vinnas föga afkomst och ränta, men hvad som är värre, ej heller afsevärd utveckling och nytta för de orter, som af jernvägarna beröras, hvadan jag håller före, att den uppoffring, som göres genom ett samtidigt byggande, är mera skenbar än verklig.

Jag har nu berört några af utskottets motiv, som jag icke kunnat sluta mig till. — Kommer jag så till innebörden af 1:a punkten vill jag säga, att den som i Norrlands framgång och utveckling ser en god del af Sveriges framtid, känner sig säkerligen lifligt manad att i allt hvad på honom beror söka medverka till befrämjande af Norrlands framåtskridande och tryggande af dess arbete.

Med detta mål stadigt i sigte må dock icke förglömmas det nordliga Norrlands särskilda läge, huru utsatt det i hvarje fall är att vid kritiska förvecklingar, som kunna beröra vårt land, få taga emot första stöten, och huru denna fara ökas alltmer i samma mån, som kommunikationerna föras längre fram mot gränsen. Af Kongl. Maj:ts propositioner såväl förut som i år inhemtas nogsam, huru allvarlig och för vårt land betydelsefull denna angelägenhet uppfattas af chefen för landtförsvarsdepartementet, och huru han i denna sin uppfattning stöds af regeringens samtliga medlemmar. Vi hafva äfven inhemtat t. f. generalstabschefens uttalande i ämnet. Af alla dessa yttranden framgår oförtydbart, att landets försvarsväsende försvagas i samma mån, kommunikationerna dragas mera mot norr — det skulle med andra ord uttryckt kunna betyda, att eftersom jernvägsförbindelsen bör framdragas till gränsen, så följer deraf gifvetvis, att äfven försvaret — det fasta försvaret — samtidigt bör förstärkas. Denna uppfattning har också under en lång tid gjort sig gällande bland landets försvarsvänner, som också genom sina handlingar hafva beseglat denna sin tro. De hafva visat detta genom hvad som blifvit gjordt vid Boden.

För min del känner jag mig så innerligt öfvertygad om riktigheten häraf samt om vigten och nödvändigheten af att, om våra jernvägar skola framdragas till gränsen, det icke får ske på annat vilkor, än att Boden samtidigt befästas, att jag, huru lifligt jag än önskar framgång i Riksdagen åt alla de föreslagna jernvägarne, likväl vid valet mellan ett alternativ, att få de tre jernvägarna, om man släpper Boden, och ett alternativ, ingen jernväg om Bodens befästade vidhålls, icke tvekar att sluta mig till det senare alternativet, huru hittert jag ock finner det vara, att jernvägsfrågan undanskjutes, jag säger undanskjutes, ty det är blott en tidsfråga, när både den ena och den andra frågan skall lösas, om vi hålla fast vid båda tillsammans.

Af dessa skäl är det, som jag sluter mig till den af två leda-

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

möter på afdelningen afgifna reservationen. Men, herr grefve och talman, punkterna i utskottets betänkande och reservanternas förslag äro uppställda på sådant sätt, att de icke korrespondera med hvarandra och att en förväxling är möjlig eller en missuppfattning kan föranledas vid propositionens framställande. Reservanterna hafva därför sammanfattat sin ursprungliga reservation på sådant sätt, att punkterna stå i sammanhang med utskottets punkter, och anhåller jag att få uppläsa reservanternas nya uppställning:

1:o) att Riksdagen — under förutsättning att, i anledning af Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning, medel anvisas eller afsättas till anläggande af en fast befästning i Boden, samt under förbehåll att de i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 26 februari 1897 för den föreslagna banan från Boden till Ytter Morjärv angifna vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas — må, med uttalande, i anledning af herr J. M. Ekströmers motion, att arbetets utförande måtte under behöflig kontroll verkställas med tillämpning af entreprenadsystemet, der så med fördel för staten kan ske, besluta anläggning af en statsbana från Boden öfver Buddby och Niemfors till Ytter Morjärv samt till påbörjande af denna bana för år 1898 å riksstaten utom hufvudtitlarne anvisa 1,300,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t dels att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå, dels ock att låta af det anvisade beloppet förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 150,000 kronor;

2:o) att Kongl. Maj:ts förslag om anläggning i sammanhang med nysberörda bana af landsväg från Boden till Forsbyn icke må af Riksdagen bifallas;

3:o) att Riksdagen — under förbehåll att de i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 26 februari 1897 för den föreslagna banan från Krylbo till Örebro angifna vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas — må, med uttalande, i anledning af herr J. M. Ekströmers motion, att arbetets utförande måtte under behöflig kontroll verkställas med tillämpning af entreprenadsystemet, der så med fördel för staten kan ske, besluta anläggning i enlighet med Kongl. Maj:ts förslag af en statsbana från Krylbo till Örebro samt till påbörjande af denna bana för år 1898 anvisa 3,000,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t dels att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå, dels ock att låta af det anvisade beloppet förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 750,000 kronor;

4:o) att Riksdagen — under förutsättning att, för anknytning af nedan nämnda svenska statsbana med det norska jernvägsnätet, från norsk sida beslut fattas om anläggande af jernväg från riksgränsen vid Svinesund till lämplig punkt å norska sydbanan, samt under förbehåll att de i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 26 februari 1897 för den föreslagna banan från Göteborg till Svinesund angifna vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas — må, med uttalande, i anledning af herr J. M. Ekströmers motion, att arbetets utförande måtte under behöflig kontroll verkställas med tillämpning af entreprenadsystemet, der så med fördel för staten kan ske, besluta

anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Kongelf, Ucklum och Uddevalla till Svinesund samt till påbörjande af denna bana för år 1898 anvisa 2,000,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t dels att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå, dels ock att låta af det anvisade beloppet förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 750,000 kronor;

5:o) att herrar O. H. Ströms, J. Johanssons och A. V. Ljungmans föreliggande motioner må anses besvarade genom utskottets under punkterna 1:o), 3:o) och 4:o) gjorda hemställanden.

Herr greve och talman, med stöd af hvad jag sålunda tillåtit mig anföra får jag vördsamt yrka bifall till första punkten i det af mig nu upplästa yrkandet.

Friherre Klinckowström: Innan jag berör den egentliga anledningen till att jag begärt ordet, måste jag till följd af den reservation, som den siste värde talaren framlagt till kammarens — naturligtvis — godkännande, anmäla min förvåning öfver att det i denna reservation skall ingå ett beslut om en sak, som ännu icke varit före i Riksdagen och hvaröfver vi ännu icke hört statsutskottet yttra sig, nämligen befästandet af **Boden**. Det är något ovanligt, att reservanter anhålla, det kammaren ville besluta öfver en sak, som ännu icke blifvit behandlad i utskottet, och endast på denna grund liksom af många andra anledningar, som jag skall anföra, när jag kommer till mitt egentliga anförande, måste jag reservera mig mot ett sådant ovanligt företag af de tre reservanterna herrar Lundeberg, Bohnstedt och Fränckel.

Hvad nu beträffar sjelfva frågan, som i den första punkten är under behandling, måste jag göra kammaren uppmärksam derpå, att statsutskottet mycket flygtigt och på långt när icke så uttömmande, som eu så ofantligt vigtig fråga kräft, behandlat den *militära* och *politiska* sidan af frågan; ty det är icke en vanlig jernvägsfråga, som förekommer här i första punkten, utan det är en fråga, som kan hafva de mest skickelsedigra följder för hela fäderneslandet. Man vill i allmänhet genom en mängd jernvägar och kommunikationer försäkra sig om, såsom det betes både i regeringens offentliga uttalanden i tidningar och tidskrifter och i riksdagsmäns motioner och yttranden, att kunna tillgodogöra sig Norrlands s. k. rikliga tillgångar i malmbergen etc., och det är visserligen ganska loffligt detta, men man borde först och främst fråga sig i detta fall, om man icke genom att uppmontra denna jernvägsbyggnad och genom utliserandet af Norrlands rikedomar i stället gör det gemensamma fäderneslandet en stor otjenst och möjligen odlar ett land, som vi kanske ej få behålla. Det vore bättre synes mig att tillse, huru frågan gestaltar sig, om man betraktar dess så väl politiska som militära situation. Vål har, mina herrar, Kongl. Maj:t redan år 1855, såsom kanske en del af herrarna påminna sig, genom särskild traktat med Frankrike och England tillförsäkrat sig skydd och bistånd i händelse af angrepp af Ryssland eller anspråk af Ryssland att tillvinna sig några af Sveriges provinser — denna traktat återfinnes i 1855 års författningsamling n:o 105 —

*Fortsättning
af norra
slambanan.
(Forts.)*

Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)

men, mina herrar, det är nu öfver fyrtio år sedan denna traktat afslutades, och under denna tid hafva så stora politiska omhvälfningar inträffat i Europa, att jag upprigtigt bekänner, att jag icke mycket tror på realiserandet af denna traktat. Först och främst kan det ju hända, att Ryssland just söker ernå sitt stora mål, hamnen vid Vesterhafvet, när det ligger i krig med England, vid hvilket tillfälle England betyder ingenting; och hvad Frankrike, det republikanska Frankrike beträffar, så veta vi alla, att Frankrike och Ryssland äro i så pass vänskapligt förhållande till hvarandra, att Frankrike säkerligen icke kommer att skicka en enda soldat för att rädda oss från de svårigheter, hvaruti vi möjligtvis skulle kunna komma i förhållande till Ryssland.

Hvad vill nu sannolikt Ryssland, mine herrar, erhålla genom ett krig med Sverige? Den som studerat de ryska förhållandena för när varande, vet mycket väl, att Ryssland har med otroliga kostnader skapat sig kommunikationsmedel midt igenom hela Sibirien, och till stor del kommer denna jernväg att gå igenom åtskilliga provinser i Kina för att bringa den ofantliga handel, som Ost-Asien eger till sin disposition till den europeiska marknaden genom Petersburg. Men det är ju derjemte klart, att från Petersburg kunna icke dessa ofantliga massor af handelsartiklar, som en sådan jernväg är afsedd att tillföra Europa, utskickas och sjövägen fördelas på de europeiska staterna annat än under den tid af året, då Kronstadts och Petersburgs hamnar äro tillgängliga och icke tillslutna af is, och det tror jag blir under ungefär halfva året. Det är ju alldeles gifvet, att den kommersiella frågan för Ryssland med afseende på denna ofantliga jernväg är att kunna hela året igenom skicka ut sina varor från en isfri hamn vid Norges vestkust för att fördela dem på Europas flesta stater. Det är den *kommersiella* stora anledningen för Ryssland att vilja komma ut till Vesterhafvet. Men det finnes en *militärisk* anledning, hvarför Ryssland äfven *mäste* — jag använder med flit detta ord — erhålla en dylik hamn vid Vesterhafvet. Det är nemligen för att med fördel kunna uppträda i den jättestrid, som snart eller sent — när det sker, vet ingen utom Gud Fader allena — kommer att utkämpas med Storbritannien. En sådan hamn, där dess stora flotta kan öfvervintra, en hamn, som icke tillfryser, är gifvetvis af en alldeles ofantlig militärbetydelse för Ryssland. Det är den *militära* stora anledningen, hvarför Ryssland betraktar denna hamn såsom en, om jag så får säga integrerande, hufvudled i sitt militära system, och det är alldeles icke någon begäran efter terräng, ty vi känna alla litet hvar, att Ryssland har så ofantliga terränger i alla delar af sina provinser under sin spira, att det finnes icke något land i världen, som har en så samlad landterräng som Ryssland, hvilket sträcker sig från Norska gränsen till Kina.

Nu bryr man sig icke om att fråga, och det är illa nog, hvilka planer kan Ryssland hafva för att sätta i verket denna stora kommersiella och militära fråga till sin fördel? Ja, mine herrar, det är svårt att härvidlag säga någonting bestämdt; men det är sannolikt, att Ryssland med ifver sträfvar efter att erhålla en större handels-

och militärhamn vid Vesterhafvet, både för handeln synnerligen lämplig när den stora sibiriska jernvägen vinner sin fullbordan och äfven för militära ändamål, vid det motsedda kriget emot England. När den stora jernvägen från Petersburg genom det inre af Finland, hvilken redan är under arbete och afses att afslutas vid murmanska kusten och Norra ishafvet, blifvit färdig, kommer en hamn der att inrättas, afsedd för krigsfartyg af 2:a och 3:e klass. Denna hamn kommer att angifvas såsom en nödvändig följd af de stora ryska fiskeriinrättningarne längs den murmanska kusten och Norra ishafvet; de ryska fiskerintressena skola komma att genom denna hamn blifva bevakade. Men jag tror, att denna hamn har äfven ett annat och viktigare mål, som jag nu skall anföra.

I sammanhag med denna hamn kommer jernvägen längs Bottniska viken mellan Uleåborg och Torneå att fullbordas. Penningar äro af finska statsverket redan begärda och sannolikt beviljade. Efter fullbordande af dessa två stora företag är det sannolikt, att Rysslands planer komma att verkställas emot den stora Victoriamhamnen på den norska vestkusten. Den ryska flottan kommer att afgå från hamnen vid murmanska kusten och intager Victoriamhamnen som ryssarne befästa provisoriskt. Också låta de en på förhand samlad armé inbryta öfver Torneå i Norrland, den framkommer till *Boden*, om denna så mycket omtalade befästning är fullbordad, hvilket måhända icke skett, ty på det sätt, på hvilket vi hittills haiva gått tillväga i afseende å nya fästnings-byggnader, hvarpå Karlsborg är ett lysande exempel, torde det fordras många år innan våra fästningar blifva färdiga. Befästningen vid Boden — jag har icke sett ritningarne, men jag föreställer mig det — kommer endast att blifva en operationsfästning för armén, i hvilket fall denna fästning icke har att erhålla en sammanförd fästningsbesättning, utan troligen ett detachment på en stor terräng. En annan rysk armé kommer att efterfölja den föregående, passerar Boden och framtränger vidare emot norska gränsen. Mellan Gellivare och Luossavare äro 10 mil långa obygdor och der *kan* vårt framgångsrika motstånd egentligen ega rum. Men vi måste utrymma denna terräng efter under af tapperhet, likasom svenska armén i Finland 1808—1809. Oaktadt den svenska armén nästan i hvarje drabning slog de ryska trupperna, blef den svenska armén ändå tvungen att retirera och lemna Finland åt sitt öde, därför att ryssarne ersatte sina förluster med friska trupper, men svenskarne hade ingen möjlighet att ersätta hvad de förlorat, dels genom dålig behandling och dels genom sjukdom och förluster på bataljälten.

För att hindra oss att skicka tillräckliga understöd till Norrland komma ryssarne att härja och brandskatta våra kustlandskap mellan Haparanda och Ystad, intaga Gotland, för att der ordna sina upplag af alla slag, kanske instänga vår flotta och bränna Karlskrona station. I den oss påtvingade freden åtnöja de sig kanske med hela Norrland intill Luleå elf och der elfvarnes vattenförråd slutar i de norska fjällen, med en gränslinie fram till Bodö på Norges vestkust, hvarvid hela det nordliga Norge kommer att tillfalla ryssarne jemte de rika fiskena vid Lofoten. Detta förmodar jag vara i sammanhang den plan, Ryss-

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

land uppgjort för eröfringen af den för detta land så högst vigtiga Victoriahamnen vid Norges vestkust.

Med afseende å det af regeringen infordrade betänkande utaf chefen för generalstaben, som naturligtvis bör se saken ur militär synpunkt riktigare än hvar och en, som icke är militäriskt uppfostrad, skall jag endast påminna herrarna om hvad i detta utskottsbetänkande på sid. 5 föreligger rörande generalstabschefens yttrande. "Norra stambanans framdragande", säger han, "från Boden till riksgränsen vore ingalunda önskligt ur militär synpunkt, utan innebure tvärtom en påtaglig försämring af vårt lands nuvarande strategiska läge." Det är märkliga ord, som jag tycker hvar och en borde lägga på minnet.

Slutligen ber jag få nämna några ord med afseende på byggandet af jernvägen mellan Gellivare och Ofoten. Jag är alldeles absolut deremot, intill dess Norge samtidigt med jernvägsbyggnad mellan Kiruna-vaara och Ofoten befäster Victoriahamnen emot en öfverraskning rundt om bergen omkring hamnen och samtidigt förser inloppen med solida fästningsverk och artilleri af största verkan. Men då regeringarne i denna fråga icke lära fråga efter mina åsichter, så vore det klokt af vår regering att på statens bekostnad bygga jernvägen från Luossavaara till gränsen, men icke förbinda Gellivare och Luossavaara med någon jernväg. Skola vi med någon lycka kunna kämpa emot de oss ofantligt öfverlägsna ryska trupper, hvilka denna väg vilja framtränga till Norge, så är det endast genom ett guerillakrig i dessa obygd, som sträcka sig 10 mil emellan Gellivare jernverk och malmbergen. Der kunna vi försvara oss emot en betydligt större och öfverlägsen armé, som icke i sådana trakter kan till fullo utveckla sin styrka.

På grund af hvad jag nu sagt får jag vördsamt anhålla om afslag på den föredragna första punkten och ifall det är någon i denna kammare, som delar min åsigt, hvilket jag dock betviflar, skall jag besvara kammaren med en votering i denna högst vigtiga fråga, på det att man måtte veta hvar den egentliga fosterlandskärleken ligger.

Herr Tamm, Hugo: Det är ett föga tacksamt värf att förbereda dessa frågor inom Riksdagen, då regeringen på detta vis sammankopplar olika intressen. Jag betviflar, att frågorna härigenom erhålla den bästa lösningen, och säkert är, att icke vinner den politiska moralen derpå. Då endast punkten 1 är föredragen, skall jag inskränka mig till att yttra mig om den punkt, som nu föreligger, nemligen den norrländska banan, och jag skall därför icke nu till besvarande upptaga den af utskottets ordförande gjorda vederläggning af utskottets så kallade allmänna argument; det behöfves icke heller vid denna punkt, då förhållandet är, att samtliga ledamöter inom utskottet, åtminstone från denna kammare, yrkat bifall till denna jernvägs anläggning.

Det, som i denna punkt skiljer utskottsledamöterna åt, är hufvudsakligen det vilkor, som utaf 4 reservanter är bifogadt anslaget. Det lyder nemligen så: att Riksdagen — under förutsättning att, i anledning af Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning, medel anvisas eller afsätts till anläggande af en fast befästning i

Boden — må etc. Detta vilkor synes mig vara antingen betydelselöst eller också högst olämpligt.

Hvad realitetsbetydelse har detta vilkor? Omskrifvet, innefattar det att norrlandsjernvägens byggande skulle vara beroende på om Riksdagen anvisar medel till denna befästnings anläggning, antag 100 kronor. Hvad har man dermed vunnit? Har man derigenom på något sätt fastslagit, huru denna befästning skall vara beskaffad? Har man fastslagit, när den skall vara färdig? Står man, med andra ord, genom ett sådant beslut en smula närmare lösningen af denna fästningsfråga? Mig synes detta vilkor icke hafva alls den betydelse, som man vill tillägga detsamma. Jag kan dessutom icke finna annat än att detta vilkor, som man här vidhängt, är både oformligt, obehöfligt och, jag vill tillägga, ganska olyckligt.

Såvidt jag förstår är vilkoret fullkomligt *oformligt*, ty man begär i detta fall, att Riksdagen skall på en gång behandla två särskilda kongl. propositioner. Man begär, att Riksdagen redan på förhand skall uttala sitt beslut i en fråga, som ännu icke undergått den grundlagsenliga behandlingen inom utskottet. Man vill, på samma gång man fattar detta beslut, hafva fastslagit beslutet, att befästningen skall göras.

Jag finner vidare detta vilkor ganska *obehöfligt*. Det är icke på ett utan på flere ställen i den kongl. propositionen betonadt, att denna jernvägs framdragande till *riksgränsen* innebär en fara för vårt land. Det står ingenstädes taladt om denna fästning i sammanhang med jernvägens framdragande till den punkt, hvarom nu är fråga, nemligen till Kalix elf, och det säger väl sunda förnuftet, att om jernvägen stannar vid Kalix elf, så kan den möjligen för svenska trupper vara af något gagn, men hvad gagn den kan hafva för en fiende, kommande från öster, det begriper jag icke, såvidt icke denna fiende kan antagas föra med sig lokomotiv och vagnar och sålunda begagna jernvägen. Jag kan således omöjligen se, att jernvägen, dragen till Kalix elf, har någon den ringaste betydelse i det hänseende, som man här påpekat.

Jag nämnde vidare, att jag ansåg det i fråga varande vilkoret *olyckligt*. För min del är jag öfvertygad derom, att man kanske lyckas på detta sätt slå omkull hela den norrländska jernvägsbyggnaden och kanske uppskjuta den tidpunkt, då vi äro i stånd att draga närmare till oss den befolkning, som finnes deruppe och sålunda motarbeta det finska inflytandet. Vi lemna då fria händer åt det ryska inflytandet, som genom den proposition, hvilken nu är framlagd för de finska ständerna, håller på att draga sig dit upp. En sådan eröfring är, enligt mitt förmenande, så skadlig för de svenska intressena, att det är detta, som varit för mig bestämmande, att gifva mitt obetingade bifall till den kongl. propositionen. Det är ju möjligt, att man härigenom slår omkull densamma, men säkert är, att man dermed ingalunda har gagnat försvarsfrågan, såvidt denna beror af befästningsfrågan. Denna och dylika militära frågor skola lösas genom på klokhet grundade beräkningar, genom fasthållande vid dessa en gång säkert uppgjorda kalkyler. De skola med stadig hand föras framåt; det går icke genom nervösa ryckningar eller högtrafvande deklamationer.

Det är på dessa grunder, som jag icke kunnat följa med de tre

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

af utskottskamraterna, som stält sig på den punkten, att detta vilkor skulle vidhängas för beviljande af anslag till den nu i frågavarande jernvägsanläggningen. Deremot har jag nödgats skilja mig från mina kamrater från Andra Kammaren inom afdelningen äfvensom från utskottet derutinnan, att desse hafva fastslagit, att jernvägen skall dragas öfver Hasafors. Det är sant, att jernvägsstyrelsen ovederlagdt framhållit, att denna jernvägssträcka är betydligt fördelaktigare för trafiken; det är vidare sant, att befolkningen deruppe önskar denna jernväg, och det är vidare mig berättadt, att trakterna, som ligga omkring Niemifors-linien, äro jemförelsevis obebodda och karga. Men låt detta vara. Vid hela norrländska jernvägens framdragande hafva vi alltid tagit i beräkning, att den skall dragas så, att den icke utgör eller blir en fara för Sveriges land i sin helhet. Det är därför jag icke vågar uttala mig om Hasafors-linien såsom den linie, hvilken borde definitivt beslutas, utau jag har i motiveringen till min reservation ansett, att denna jernvägs rigtning skall bestämmas öfver Niemifors, men att Kongl. Maj:t måtte ånyo taga i öfvervägande huruvida de militära vådorna beträffande Hasafors-linien äro så stora, att ej trafikskälen kunna få göra sig gällande, och således Kongl. Maj:t vid definitiva beslutets fattande möjligen låta jernvägen gå öfver Hasafors. Detta är icke en lättsinnig önskan å min sida. Vi hafva inom utskottet haft tillgång till papper och handlingar, af hvilka framgår, att äfven de militära myndigheterna haft delade åsikter i denna fråga. Vi hafva från olika håll sökt höra oss för beträffande nu i frågavarande förhållanden, och vi hafva dervid fått olika uppgift om faran af en jernvägslinie öfver Hasafors. Under sådana förhållanden må det anses ursäktligt om man, på samma gång man bifaller Kongl. Maj:ts proposition i afseende på rigtningen af denna bana, äfven uttalar en önskan om en förnyad ompröfning, huruvida icke Hasafors-linien, som i civilt hänseende är så mycket bättre, kan användas.

På grund af hvad jag nu yttrat anhåller jag, att få yrka bifall till utskottets förslag, blott med en liten ändring i ordalydelsen och blir således det yrkande, hvartill jag anhåller om bifall, följande:

“att, i anledning af Kongl. Maj:ts förevarande framställningar, Riksdagen — under förbehåll, att de i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 26 februari 1897 för den föreslagna banan från Boden till Ytter Morjärv angifna vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas — må, med uttalande, i anledning af herr J. M. Ekströmers ofvanberörda motion, att arbetets utförande måtte under behöflig kontroll verkställas med tillämpning af entreprenadsystemet, der så med fördel för staten kan ske, besluta anläggning af en statsbana, i enlighet med Kongl. Maj:ts förslag, från Boden till Ytter Morjärv samt till påbörjande af denna bana för år 1898 å riksstaten utom hufvudtitlarne anvisa 1,300,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t dels att förordna om de orter, jernvägen bör genomgå, dels ock att låta af det anvisade beloppet förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 150,000 kronor.“

Derjemte yrkar jag, att detta beslut måtte af den af mig framställda motiveringen åtföljas.

Herr Fränckel: Redan 1892 beslöts af Riksdagen att hos Kongl. Maj:t göra framställning derom, att innan jernvägsarbetena i Norrland nått fram till Boden, sådana anordningar måtte vidtagas, att vid den tiden, då jernvägens framdragande till nämnda ort blifvit fullbordad och byggnadsarbetena således komme att afslutas, icke för många af de dervid använda arbetare måtte blifva lidande genom arbetslöshet. Sedermera fattade Riksdagen, med anledning af en derom aflåten kongl. proposition, beslut angående pensionering af större delen af det vid dessa arbeten anställda befäl och underbefäl och motiverade detta sitt beslut dermed, att man under en längre tid framåt icke kunde tänka sig något fortsatt jernvägsbyggande i Norrland. Redan nu 1897 står man inför en kongl. proposition, som hemställer, att denna verksamhet måtte återupptagas och jernvägen nu redan framdragas från Boden till Kalix elf. Då denna proposition framstälts så kort tid efter det Riksdagen uttalat sig om jernvägsarbetenas upphörande, kan det icke råda något tvivel om att densamma endast kunnat komma inför Riksdagen i sammanhang med de förslag till försvarsåtgärder, som numera ansågos nödvändiga och därför snarast möjligt borde påbörjas i den landsdel, der man redan gått så långt med jernvägsbyggnaderna och der man dessutom vid dessas utförande redan fäst största afseende vid de militära skälen vid bestämmandet af dessa banors läge mot kusten. För mig och hvar och en, som har någon erfarenhet om den roll jernvägarne spela i fråga om truppers transporterande från en ort till en annan, kunde det naturligtvis icke vara främmande att, då det rörde jernvägens framdragande norr om Boden, hänsyn *måste* tagas till frågan, huruvida och i hvad mån denna jernväg kunde komma att motverka eller gynna vårt försvar, och inom utskottets afdelning ansågs det af alla oomtvistligt, att denna jernvägsfråga endast borde behandlas i sammanhang med fästningsfrågan. Hvilken mäktig häfstång jernvägarne äro i fråga om truppers transporterande blef tydligt och klart visadt då vid utbrottet af tysk-franska kriget 1871 tyskarne lyckades att med tillhjälp af jernvägarne föra fram till gränsen så betydande truppmassor att fienden nära nog derigenom blef öfverrumplad. Då man ser, huru ifrigt jernvägar nu byggas på ömse sidor om Bottniska viken, gör sig detta förhållande kraftigt gällande. Redan i den kongl. propositionen framhålles, huruledes enligt chefens för generalstaben utlåtande den 30 april 1895 "stambanans framdragaude till riksgränsen, så framt den finge en strategiskt riktig utstakning, väl komme att medföra hvarjehanda fördelar för försvaret af landskapet Norrbotten, men att dessa fördelar likväl icke kunde uppväga de betydliga olägenheter för riksförsvaret i dess helhet, som, på sätt i utlåtandet närmare angifvits, deraf skulle följa. Då emellertid de strategiska skälen icke kunde vara de bestämmande uti en fråga sådan som den föreliggande, der det gälde, bland annat, att främja vårt eget lands odling och utveckling och kanske äfven dess språkliga och nationella enhet, ansågo t. f. chefen sig icke kunna på dessa skäl afstyrka förslaget. Såsom en oettergillig fordran, från militär synpunkt sedt, för att icke *norra stambanans framdragande till riksgränsen skulle lända vårt försvars väsen till obotlig skada*, ansågo dock t. f. chefen sig böra uppställa en

*Fortsättning
af norra
stambanans.
(Forts.)*

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

befästningsanläggning i Norrbotten.“ Går jag vidare till den kongl. propositionens motivering, finner jag att ett fortsatt jernvägsbyggande i Norrland ovilkorligen komme att medföra militära vådor. Vi, som ställt oss på den ståndpunkten, att dessa frågor böra gemensamt afgöras, hafva derved förutsatt, att ett obestridligt sammanhang förefinnes mellan å ena sidan den i statsverkspropositionen gjorda framställningen rörande en fästningsbyggnad vid Boden och å den andra kongl. propositionen om byggande af en jernväg från Boden till Kalix elf. I afseende å sträckningen af denna bana, torde man af handlingarna finna, att Andra Kammarens ledamöter förorda den s. k. “Hasaforslinien“, medan Kongl. Maj:t deremot föreslår “Niemiforslinien“. Med den ståndpunkt vi inom utskottet itagit, då vi för vår del anse jernvägens och fästningens byggande på denna punkt så sammanknutet att något skiljande deraf icke borde vara möjligt; är det alldeles gifvet, att vi måste förorda den från försvarssynpunkt förmånligaste linien, nemligen den öfver “Niemifors“; och huru skulle det ur någon rationel synpunkt kunna försvaras, att då den del af jernvägen som nu påbörjas skall kosta cirka 4 millioner och densamma, innan den kommer fram till riksgränsen, sannolikt kommer att kosta cirka 7 millioner, man för en besparing af 373,000 kronor skulle mot krigsstyrelsens afstyrkande anlägga en linie öfver Hasafors, som, enligt hvad de militära myndigheterna påvisat, måste för försvaret anses absolut skadlig? Vår ståndpunkt i afseende å sträckningen af banan är således alldeles klar, att den bör bifallas i öfverensstämmelse med Kongl. Maj:ts förslag, och de skäl som tala härför hafva allaredan från annat håll blifvit framförda. Hasaforslinien är ju belägen endast 17 kilometer från lämpligaste landstigningspunkten, under det Niemiforsliniens afstånd är 27 kilometer, och skillnaden gäller äfven angreppsliniens beskaffenhet i ena och andra fallet. Denna linie går utefter Råneå elf, och för att komma fram på andra sidan om Hasaforslinien har en fiende att passera mycket oländig mark och han skulle med större lätthet kunna motas vid de pass, som förekomma utefter denna linie. Nödvändigheten af att bestämma sig för den inre linien är för öfrigt så klart framlagd af de militära auktoriteterna, att jag icke betvivlar, att åtminstone denna kammare skall bifalla hvad Kongl. Maj:t i detta afseende föreslagit; om linien mot förmodan skulle på annat sätt bestämmas af Riksdagen, komme väl sannolikt regeringen icke att acceptera en sålunda föreslagen linie, då regeringen måste taga hänsyn till dess skadliga inverkan på försvaret.

De betänkligheter, som vi från vår ståndpunkt uppställt, då vi framhålla, att frånvaron af en jernväg bör kunna anses motsvara en fästning, under det att jernvägens framdragande tvingar till byggandet af en fästning, något som vi för vår del anse såsom ett axiom, har en talare bestridt på den grund, att ingen fara skulle förefinnas, i fall jernvägen icke komme att framdragas längre än till Kalix elf. Jag ber att få påvisa, huru han härvid misstagit sig. Först och främst kan ej jernvägens fortsättande norr om Boden motiveras annat än genom dess framtida framförande till finska gränsen, och således är det beslut vi nu gå att fatta en förelöpare till ett efterföljande, att draga banan

ända fram till denna gräns. Att generalstabschefen icke yttrat sig så, som talaren nämnde, framgår af sammanhanget uti hela hans betänkande, som tydligen visar de stora vådor, han för sin del anser skola uppstå genom denna jernvägsanläggning, i fall vår gräns på detta håll icke samtidigt tryggas genom en fästning. Jag ber att i kammarrens minne få återföra det faktum, att hvad som nu begäres för fästningsbyggandet vid Boden endast skall utgöra en liten början till de arbeten, som naturligtvis komma att räcka i flera år, och då jernvägen säkerligen kommer att byggas fortare än fästningen, torde man i alla fall böra tänka på den tid, som måste ätgå, innan denna fästning kommer i sådant skick, att den utgör ett verkligt stöd för försvaret. Häraf torde framgå, att beslutet om byggandet af en fästning hellre borde hafva föregått det om jernvägen. För att klargöra, hvilken roll jernvägarne spela i afseende på Norrlands försvar, behöfver man endast gå tillbaka till dessa jernvägars historia i Riksdagen. Då Riksdagen 1888 fattade beslut om jernvägens byggande genom Ångermanland, tog mau redan största hänsyn till hvad generalstabschefen då yttrade om denna jernvägs betydelse ur försvarets synpunkt. Hvad han i sitt utlåtande den 6 juni 1885 framhöll tager jag mig friheten att härmed erinra om. Han yttrade: "Jernvägssträckningen genom Ångermanland är, ur militärisk synpunkt, basen för hela den fortsatta jernvägen till Norrbotten och Luleå—Ofotenbanan. Försvaret af vårt gränslandskap mot Ryssland och den nordligaste delen af riket hänger helt och hållet på ifrågavarande bansträckning. Detta förhållande gör spörsmålet om de alternativa banriktningarne Björna- eller Gideålinien till en lifsfråga för Sveriges sjelfbestånd. Den stora etapplinien, som i fred och krig skall sammanhålla det aflägsna Norr- och Vesterbotten med moderlandet, får icke sväfva i ständig fara att när som helst besättas och obrukbargöras af en ringa fientlig landstigningsstyrka. Ja, än mer, svenska staten kan och får icke bygga en jernväg, som vid krig *endast gagnar fienden och icke oss sjelfva*. Den fiende som beherskar hafvet, kan nemligen använda kustbanan genom Norrland till etappväg för sig, så vidt han från sin landgräns vill genast infalla i vårt land. Sist framställda anmärkning emot Gideåbanan är af den allvarsamma art, att jag anser det för min pligt uttala den meningen, att hellre ingen jernväg bör byggas genom Ångermanland än Gideålinien godkännas."

Riksdagen fäste så mycket afseende vid denna framställning, att den beslöt samma sträckning, som generalstabschefen föreslagit, och detta i ett landskap så långt sydligt beläget som det jag nyss nämnde. Huru mycket större roll spela ej sådana hänsyn, då man kommit så långt upp emot norr som i nu förevarande fall! Vi hafva hört, att finska landtdagen nu har under behandling frågan om jernvägens utsträckning till Torneå. Man torde häraf finna att frågan är af beskaffenhet att den måste allvarligt behandlas, ty förr eller senare kommer jernvägen på finska sidan att utsträckas till Torneå. Dessutom vill jag påpeka hvad som i utskottet framhållits af en mycket sakkunnig person, att man på den ryska sidan är mycket väl utrustad med jernvägskompanier, och efter den erfarenhet äfven jag vunnit, kunna tvenne

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

dylika kompanier under en dag färdigbygga 10 kilometer jernväg från en punkt, dit jernväg redan är framdragen. Häraf torde herrarne finna, att hvarje närmande af den finska jernvägen till dessa trakter är en sak af så allvarsam art, att den måste tagas med i beräkningen.

Af hvad jag yttrat torde kammaren finna, att, med den utredning af frågan, som i statsrådsprotokollet och för öfrigt föreligger, jag omöjligt kan biträda något jernvägsförslag utan att beslut fattas, huru en fästnings anläggande vid Boden äfven bör komma till stånd. Å ena sidan är det ju alldeles gifvet, att den framgång och förkofran i materielt och äfven andra hänseenden, man lyckats att befordra i öfre Norrland genom jernvägsanläggningar och andra lättade förbindelser med öfriga delar af riket, särskildt genom inköpet af Gellivarabanan, mana att man fortgår i samma riktning, och det skulle vara besynnerligt om, sedan vi nu år efter år arbetat på att förstärka vårt försvar, organiserat vår armé och bekostat dess förseende med goda vapen, vi då skulle lemna denna landsdel alldeles oförsvard samt till och med vidtaga åtgärder, hvarigenom denna landsändas försvar snarare försvagas. Jag kan sålunda icke stanna vid annat, än att om den nu föreslagna jernvägen kommer till utförande, måste på samma gång, eller snarare tidigare, beslut fattas om det fasta försvarets inom denna landsdel förstärkande. På dessa skäl skall jag bedja att få yrka bifall till den af mig jemte tvenne andra ledamöter från denna kammare i statsutskottet afgifna reservationen, som jag dock nu ber att få formulera i enlighet med hvad herr Lundeberg föreslagit.

Herr Björnin: Då äfven jag på afdelningen inom statsutskottet deltagit i denna frågas behandling, anhåller jag att få yttra några ord.

Strategien är en ganska egendomlig vetenskap sådan den här föreligger, så till vida, att den hvilar till stor del på förutsättningar. Man förutsätter t. ex., att en armé står i en viss ställning och att en annan armé uppmarscherar emot densamma, och så kombinerar man sedermera med förståndet till hjälp, tager hänsyn till alla möjliga fakta, som på krigshändelserna kunna spela in, för att komma till ett afgörande resultat. Sålunda kunna kombinationerna och hvad som hör förståndet till vara mycket väl och sorgfälligt uträknade, men det hela kan ändå ramla såsom ett korthus, därför att förutsättningarna ej äro rigtiga, icke hvila på fast grund. Gamle kejsar Wilhelm i Tyskland, som väl kände sina strategiska pappenheimare, hade också ett sätt att qualificera dylika arbeten; han indelade nemligen sina arbetare — alla mycket flitiga skrifkarlar — i två afdelningar, i sådana som arbetade "mit" och sådana som arbetade "ohne Resultat", och jag tager för gifvet att, huruvida arbetet skulle komma under den ena eller den andra rubriken, egentligen berodde på uppå hvilka förutsättningar det hvilade.

Om jag nu går att bedöma dessa tvenne jernvägslinier, den öfver Niemifors och den öfver Hasafors — den sista går såsom vi veta närmare sjön — så frågar jag först, under hvilka förutsättningar det skall ske. Det säges då t. ex., att en vesthär uppmarscherat vester om Torneå- eller Kalixelfven och en östhär på andra sidan derom.

Ja, under sådana förhållanden är det gifvet, att Niemiforslinien är tryggare än Hasaforslinien, men jag får säga att detta gäller endast teoretiskt, ty praktiskt finner jag skillnaden nästan mikroskopisk. Till den förra linien är visserligen afståndet från kusten 27 och till den senare 17 kilometer, men ingendera är en kustbana, i egentlig mening taget, ingendera kan, efter hvad jag förvissat mig om genom officiella handlingar, beskutas från sjön. Det säges att för att förstöra den inre linien fordras ett starkare detachement med ingenjörtrupper. Tro då herrarne, att en obetydlig matrosafdelning kan förstöra en jernväg, den må nu ligga i den inre, Niemifors-, eller i den yttre, Hasaforslinien, och detta till den grad, att icke de etapptrupper, som alltid böra finnas bakom vår uppmarscherade armé, utan större svårighet skola kunna iståndsätta densamma på ganska kort tid?

Jag nämnde i början af mitt anförande, att det slut, hvartill man komme vid lösningen af ett strategiskt problem sådant som detta, till stor del berodde på förutsättningen. Om någon därför säger: det är gifvet, att Niemiforslinien är tryggare än Hasaforslinien, när vår armé *uppmarscherat bakom Torned- eller Kalixelfven*, så svarar jag: det är just denna förutsättning som är det origtiga. I vårt konstitutionella land är det, så vidt jag förstår, otänkbart att förutsätta något dylikt. Jag kan nemligen icke se framför mig en kraft, nog stark att anbefalla en mobilisering *i det rätta ögonblicket*. Hos oss likasom i andra små stater lär det, vid hotande krigsfara, uppstå vexlingar mellan hopp och fruktan och — ett "kommer — kommer inte" — hvarunder går förlorad mycken tid; den östra hären vinner försprång, och vi få vara tacksamma, om vesthären hinner uppmarschera bakom Lule elf. Men under sådana förhållanden är det ju alldeles själfklart, att de framför vår front liggande jernvägslinierna — såväl den öfver Niemifors, eller den inre, som den öfver Hasafors, eller den yttre — icke blifva oss till någon nytta, utan i stället komma att begagnas af östlären vid en eventuel belägring af den befästa Bodenställningen och då är frågan den: *hafva vi icke, såsom den siste talaren nyss läste upp ur t. f. chefens för generalstaben betänkande gagnat fienden just genom den rigtning, vi gifvit åt denna jernvägslinie, då vi dragit fram den öfver Niemifors?* Således kan jag för mitt samvete icke anse annat än att — då det gäller fosterlandets försvar och icke ett infall i fiendeland — Hasaforslinien, militäriskt sedt, är fördelaktigare än Niemiforslinien.

Jag skulle måhända kunna sluta här, men jag vill äfven motsätta mig det viikor — byggande af en fästning vid Boden — som är anknutet vid förslaget att bevilja medel till en jernväg bortom Lule elf. Jag vill visserligen icke bestrida, att icke en fast punkt kan vara nödvändig för att stödja det rörliga försvaret af öfre Norrland; jag tillåter mig erinra att jag var den förste, som skref i denna fråga, och jag har sedan i pressen sett mig berömmas af denna anledning, ett beröm som jag glädt mig öfver. Jag vill visst icke heller bestrida att icke de uppgjorda planerna till den nya fästningsbyggnaden vid Boden äro i fortifikatorisk mening skickligt och väl uttänkta och utarbetade. Men, likasom nyss i fråga om jernvägsliniernas rigtning, anser jag att det är *förutsättningarna* för det nu föreliggande förslaget till en stor

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)

fästning vid Boden, som äro vacklande och svaga. I den kongl. propositionen beräknas kostnaden för en fästningsanläggning vid Boden uppgå till omkring 8,700,000 kronor. Men dertill, upplystes det i statsutskottet, skulle komma åtskilliga kostnader, bland annat för fästnings-trupper o. s. v. Om man nu härmed sammanställer, att Stockholm ännu icke är skyddadt från sjösidan, att Stockholm icke har något försvar alls på landsidan, att vår i händelse af neutralitetskränkning svagaste och ömtåligaste punkt, Gotland, ännu icke har något fast stöd för sitt försvar, att vår förnämsta krigshamn Karlskrona icke är skyddad åt landsidan, att Göteborgs inlopp icke är befäst, och att Karlsborg icke under en öfverskådlig framtid kan anses blifva fullbordadt, så kan man fråga, om planerna äro kloka och sorgfälligt genomtänkta, *då i regeln endast några få millioner hittills beviljats på landtförsvarets extra ordinarie stat om året.*

Jag nämnde nyss, att jag icke anser Stockholm, i strid med hvad som uppgifves i årets statsverksproposition, skyddadt från sjösidan; jag vet väl, att man kommer att svara mig från artilleristiskt håll att afståndet från de två punkter i skärgården, hvariträn man kan kasta granater in i Stockholm, och hvilka jag icke anser lämpligt att nu namngifva, är så stort, att det icke kan blifva tal om att derifrån öppna någon artilleristrid mot batterier invid eller uti hufvudstaden, då man ju icke kan iakttaga granaternas nedslag. Men tro herrarne väl att, om en sådan der bomb en vacker dag skulle slå ned i ett vindskontor på söder, det icke skulle finnas persouer i mängd i hufvudstaden, hvilkas inbillning vore starkare än deras mod, som — vid tanken på allt dyrbart, som förvarades i rikets hufvudstad — skulle fordra, om de dermed kunde freda sig, att lappmarkerna med der anlagda fästningar måtte afträdas till fienden, ja, äfven — det koncessions-sökande bolaget på köpet!

Jag har äfven en annan fråga att göra. Om, såsom det upplystes i ett föredrag uti statsutskottet, en så stor del af armén bindes vid försvaret deruppe i öfversta Norrland, blefve väl något öfver till Stockholms försvar, såsom besättning å Karlsborg, till Karlskronas och Göteborgs försvar, hvad blefve väl då öfrigt till det *rörliga* försvaret af landet i dess helhet? Jag vill erinra, att 1865 års landtförsvarkomité ansåg, att en styrka af tjugu tusen man vore erforderlig för hufvudstadens skyddande i händelse af krigsoroligheter. I fjorårets statsverksproposition stod Norrlandsfästningen i *sista* rummet, i årets statsverksproposition i *första*. Hvad är anledningen till denna hastiga omkastning?

Slutligen vill jag framställa en sista betänklighet. Om man nu börjar med att bevilja ett litet anslag för byggandet af en fästning i Norrbotten, kan man icke tänka sig, att snart andra vindar skola komma att blåsa öfver politikens fält, och skola vi icke då kanske stå inför en ny försöksanstalt för fästningsbyggnad, likadan som den vi nu under snart åttio år haft uti Karlsborg, utan hopp att få vare sig den gamla eller den nya någonsin fullbordade?

Jag hade hoppats att, om jag så får uttrycka mig, få se fästad vid fästningsfrågan en "politisk fallskärm", som gjort, att den utan att taga skada sakta sänkt sig ned till fast mark, samt att densamma

sedermåra blifvit emottagen med vänliga händer af en komité, som utredt den från alla sidor, äfven från de icke minst viktiga: *den finansiella och den politiska*, och som sedermera framlagt den i fullt utredt skick i sammanhang med frågan om rikets öfriga fästningsbyggnader. Denna utsigt hafva emellertid de tre reservanterna, så vidt jag förstår, nu förstört genom sitt vilkor; och jag kan nu icke förstå, hur denna fråga skall kunna med fördel upptagas på många år.

På grund af hvad jag yttrat, får jag, herr grefve och talman — då jag finner utredningen bristfällig och då meningarna, som uttalats i de rapporter af generalstabsofficerare, som upplästs på afdelningen, varit hvarandra motsägande, angående jernvägens dragning österut från Boden — yrka afslag såväl på Kongl. Maj:ts och reservanternas som ock på utskottets förslag, i förhoppning att hela frågan rörande såväl jernvägens som fästningens anläggning måtte blifva bättre utredd till ett annat år.

Herr Falk: Det är i dag första gången jag i denna kammare deltager i en diskussion rörande jernvägsfrågor; men den stora betydelse, frågan om utsträckning af den norra stambanan till riksgränsen har, manar mig att uttala min mening. Jag skall dock icke länge upptaga kammarens tid och icke inlåta mig i några detaljer. Jag skall således lemna å sido både Niemifors och Hasafors, både Korpikylä och Haparanda; den ena eller andra linien, den ena eller andra slutpunkten är här af försvinnande liten betydelse i jemförelse med den stora hufvudfrågan: stambanans framdragande till riksgränsen eller — *icke*.

Chefen för civildepartementet yttrar i sitt anförande till statsrådsprotokollet den 26 sistlidne februari rörande denna bana följande:

“Då man under de senare åren utdragit stambanenätet norrut genom öfre Norrland till Boden, har det hufvudsakliga skälet varit, att man velat bereda dessa till följd af sin aflägsenhet synnerligen ogynnsamt ställda, men med rika utvecklingsmöjligheter utrustade trakter förmånen af den mäktiga häfstång för framåtskridande, som en jernväg alltid innebär. Samma skäl talar kraftigt för jernvägens fortsättande genom de delar af Norrbotten, som ännu icke kommit i åtnjutande deraf, till riksgränsen. Dertill kommer beträffande området närmast gränsen, att befolkningen till stor del är af finskt ursprung eller åtminstone talar finskt språk. En jernvägsförbindelse med det öfriga landet torde otvifvelaktigt komma att verksamt bidra till att närmare förbinda denna befolkning med landets öfriga invånare samt att i dessa trakter utbreda svenskt språk och svensk kultur och har således äfven i detta afseende en stor betydelse.”

“På dessa skäl och med åberopande jemväl af hvad utaf myndigheterna i ärendet anförts, tvekar jag icke tillstyrka Eders Kongl. Maj:ts att hos Riksdagen väcka förslag om norra stambanans fortsättning på andra sidan Boden emot riksgränsen.” Man finner således häraf, att chefen för civildepartementet för banans byggande åberopar två hufvudsakliga skäl. Det första skälet var, att man ville bereda den del af Norrbotten, som ännu icke kommit i åtnjutande af jernvägsförbindelse,

*Fortsättning
af norra
stambanan
(Forts.)*

Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)

”den mäktiga häfstång för framåtskridande, som en jernväg alltid innebär“. Härom är intet annat än godt att säga, och hvar och en unnar utan tvifvel denna aflägsna landsbygd all den lättnad i kommunikationer, som kan den beredas. Men jag beder få erinra, att precis samma skäl kan åberopas för snart sagdt hvilka jernvägsanläggningar som helst och skulle med ännu större skäl kunna åberopas för de icke obetydliga delar af vårt land, som i afseende å kommunikationer äro vida mer vanlottade än Norrbotten. Det andra skälet är, att anläggandet af en jernväg skulle bidraga till att utbreda svenskt språk och svensk kultur bland den finsktalande befolkningen i området närmast finska gränsen. Äfven om detta är intet annat än godt att säga. Jag tror likväl, att en föregående talare, som vidrörde denna fråga, icke obetydligt öfverskattar betydelsen af den utbredning af svensk kultur, som genom jernvägens anläggande skulle komma till stånd, men för öfrigt lemnar jag mitt erkännande åt den värme, hvarmed han förordade allt, som kan befrämja detta utbredande. För min del tror jag, att genom *skolor* och *undervisningsanstalter* befrämjas utbredande af svenskt språk och svensk kultur långt mera, än genom anläggande af en jernväg, och dessutom blir den metoden betydligt billigare och leder ojemförligt mycket snabbare och säkrare till målet.

Det finnes emellertid andra synpunkter, än dessa, från hvilka denna stora och viktiga fråga torde böra betraktas, och bland dessa i främsta rummet den *militärpolitiska*. Denna synpunkt har nu så utförligt framhållits af den andre talaren i ordningen, att, efter det uttömmande anförande han hade — ett anförande, som mera smakade af *storpolitik*, än jag önskar, att det från denna plats i denna kammare hade skett — jag skulle kunna anse mig befriad från att inlåta mig på densamma, och jag skall ej heller göra det i vidsträcktare mån än mitt ämne nödvändigt kräfver. I chefens för civildepartementet yttrande, hvarest man med något skäl kunnat vänta att finna den föreslagna jernvägens *militärpolitiska* betydelse berörd, är denna fråga likväl fullkomligt förbigången, för såvidt den icke får anses inrymd uti orden: ”På dessa skäl och med åberopande jemväl af hvad utaf myndigheterna i ärendet anförts, tvekar jag icke“ etc.

Låt om oss då se till, hvilka dessa myndigheter äro och hvilka äro deras skäl! Här möter oss i främsta rummet Norrbottens läns landsting, i hvars yttrande Kongl. Maj:ts befallningshafvande i länet instämt. Landstinget säger: ”Från strategisk synpunkt hade väl betänkligheter uttalats mot stambanans framdragande till riksgränsen, men dessa delades icke af alla sakkunnige, och det funnes numera näppeligen någon stat, som af strategiska skäl afstått från jernvägsförbindelse med äfven de mäktigaste grannar.“ Dessa betänkligheter hade icke delats af alla sakkunnige! Jag vet icke, hvilka här egentligen menas med ”sakkunnige“, men jag får säga, att ifall det menas sakkunnige *militärer*, torde deras antal snart vara räknadt, hvilka icke hysa betänkligheter i detta hänseende. Vidare hette det, att det ”funnes numera näppeligen någon stat, som af strategiska skäl afstått från jernvägsförbindelse med äfven de mäktigaste grannar“. Detta låter någonting; men jag beder få allvarligt betona, att det icke i

hela Europa finnes någon stat, som i afseende å belägenheten kan jämföras med skandinaviska halfön, hvilken gränsar intill världens mäktigaste militärstat och genom sitt till största delen hafomflutna läge blifvit af naturen sjelf omgärdad med en försvarslinie af alldeles oskattbart värde. Är det nu från militärpolitisk synpunkt och i strategiskt hänseende *klokt* att å den smala landgränsen öppna en inkörsport och bana en militärväg, som måste göra skyddet af Östersjöns väldiga vattenbälte i väsentlig mån illusoriskt? Svaret bör vara lätt att finna. För öfrigt är jämförelsen mellan oss och kontinentens stater fullkomligt oberättigad och vilseledande, vare sig man jämför oss med de stora och sins emellan temligen jemustarka militärstaterna eller med de mindre staterna, som — hvad en del af dem angår — lefva under skyddet af en garanterad neutralitet och för sin existens nödvändigt behöfva jernvägskommunikationer med de större staterna; men *vi* behöfva *icke* den kommunikationsled, som här är i fråga.

Jag beder nu att få öfvergå till en annan myndighet — denna gång en *militär myndighet* — nemligen t. f. chefen för generalstaben. Ut i sitt den 30 april 1895 afgifna utlåtande — sid. 5 i den kongl. propositionen — anför t. f. chefen för generalstaben, "att stambanans framdragande till riksgränsen, så framt den finge en strategiskt riktig utstakning, väl komme att medföra hvarjehanda fördelar för försvaret af landskapet Norrbotten, men att dessa fördelar likväl icke kunde uppväga de betydliga olägenheter för riksförsvaret i dess helhet, som, på sätt i utlåtandet närmare angifvits, deraf skulle följa. Då emellertid de strategiska skälen icke kunde vara de bestämmande uti en fråga sådan som den föreliggande, der det gälde, bland annat, att främja vårt eget lands odling och utveckling och kanske äfven dess språkliga och nationella enhet, ansåge t. f. chefen sig icke kunna på dessa skäl afstyrka förslaget. Såsom en oeftergiflig fordran, från militär synpunkt sedt, för att icke norra stambanans framdragande till riksgränsen skulle lända vårt försvarsväsen till obotlig skada, ansåge dock t. f. chefen sig böra uppställa en befästningsanläggning i Norrbotten." Äfven detta utlåtande är återopadt i chefens för civildepartementet ofvan omförmälda anförande till statsrådsprotokollet den 26 februari 1897. Längre fram på sid. 9 förekommer en sammanfattning af hvad t. f. chefen för generalstaben yttrat, lydande sålunda: "att norra stambanans framdragande från Boden intill riksgränsen ingalunda vore önskligt ur militär synpunkt, utan tvärtom innebure en påtaglig försämring af vårt lands nuvarande strategiska läge;" — Här står "strategiska" läge, men borde väl vara vårt lands *militärpolitiska* ställning; ty jag tror knapp, att man om ett helt land kan använda ordet strategiskt läge, i detta ords egentliga betydelse, men väl kan man tala om dess militärpolitiska ställning. — Vidare säges: "att, då norra stambanans fullbordande ur alla öfriga synpunkter måste betraktas såsom särdeles magtpåliggande, de militära motskälen finge stå tillbaka;" jag beder att få understryka dessa ord: *de militära motskälen finge stå tillbaka*. Jag skall ett ögonblick stanna vid detta yttrande. T. f. chefen för generalstaben konstaterar, att stambanans framdragande till riksgränsen ingalunda är önskligt ur militär syn-

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts)

punkt, utan medför en påtaglig försämring af vårt lands nuvarande "strategiska läge"; men tillägger, att då banans fullbordande ur öfriga synpunkter är magtpåliggande, de militära motskälén finge stå tillbaka. Hvilka äro då dessa andra synpunkter? Vi hafva nyss hört dem. De åberopades i civilministerns anförande till statsrådsprotokollet och utgjordes af en önskan att åt den del af Norrbotten, för hvilken jernvägsanläggningen närmast är afsedd, kunna bereda lättade kommunikationer och en önskan att befordra den svenska kulturen inom denna landsdel. Nu väger t. f. chefen för generalstaben mot hvarandra de skäl, som anförts för och mot jernvägen. I ena vågskålen lägger han de från militär synpunkt högst betänkliga vådor, som jernvägens framdragande till riksgränsen medför och i andra vågskålen lägger han dessa nyssnämnda "öfriga synpunkter" och finner då de skäl, som lagts i den senare vågskålen så tungt vägande, att denna sänkes mot jorden, under det den andra vågskålen med de militära skälén fjäderlätt stiger mot höjden. Detta yttrande å embetets vägnar af en militär myndighet, som af Kongl. Maj:t fått det ansvarsfulla uppdraget att afgifva utlåtande i en utomordentligt viktig militär angelägenhet, är egnadt att ådraga sig en synnerlig uppmärksamhet och en uppmärksamhet, som för den, hvilken underskrifvit detsamma, näppeligen kan blifva af smickrande art. Jag känner mig uppfordrad begagna detta tillfälle att på det kraftigaste protestera mot nämnda yttrande. Och jag begagnar äfven tillfället att konstatera, att t. f. chefens för generalstaben *subjektiva* åsigt rörande den *relativa* vigten af de skäl han anført *för* eller *mot* banans byggande på intet sätt kunna rubba eller försvaga hans på fullt giltiga och *objektiva* grunder fotade uttalande, att banan är för "*riksförsvaret i dess helhet*" mycket betänklig. Emellertid, för att stambanans fortsättning till finska gränsen "*icke skall lända vårt försvarsväsen till obotlig skada*", säger generalstabschefen, att en befästning måste anläggas i Norrbotten. Således: för att något så när — jag citerar alltjemt — "för att något så när uppväga de militära vådorna af banans framdragande till riksgränsen" är en befästning nödvändig. Ja, det kan nog hända, det. Sådana uttalanden har man äfven hört från många andra håll och äfven i den reservation, som tre ledamöter af denna kammare i statsutskottet afgifvit, en reservation, uti hvilken en fjerde ledamot äfven instämt. Men jag undrar, om man icke mellan raderna i dylika uttalanden kan läsa t. f. generalstabschefens senast citerade yttranden *i omvänd ordning*, och om desamma då icke skulle komma att lyda ungefär så: för att motivera en bestämningsanläggning i Norrbotten — eventuellt vid Boden — äro de militära vådor, som måste följa af jernvägens utsträckande till riksgränsen en nödvändig bundsförvandt.

För fullständighetens skull torde jag böra åberopa ett yttrande äfven af en annan myndighet, nemligen jernvägsstyrelsen. Denna myndighet säger: "I detta afseende" — i fråga om norrländska banans fortsättning från Boden — "hade framhållits, hurusom en jernväg, sådan som den nu ifrågavarande, vore egnad att såväl främja statens intressen som och bidraga till utvecklingen inom den vidsträckt landsdel, som deraf komme att röna inflytande; att banans strategiska be-

tydelse vore afsevärd, då derigenom möjliggjordes ett hastigt framförande af trupper och förnödenheter i händelse af fiendtligt angrepp; samt att från politisk synpunkt det vore af högsta intresse, att banan komme till stånd såsom egnad att närmare sammansluta aflägsna delar af Norrland med det öfriga Sverige.“ Efter hvad jag haft äran anföra, torde kammaren finna, att detta uttalande icke påkallar något som helst bemötande från min sida.

Jag hade så när glömt statsutskottet. — Äfven utskottet har ju lemnat utlåtande i frågan, ett utlåtande, som upptager nära nog 5 hela rader i betänkanudet. Det låter så här: “Den stora nationella betydelsen af stambanans framdragande längre upp i Norrbotten har blifvit så kraftigt framhållen, att utskottet icke torde behöfva ytterligare upprepa hvad i sådant hänseende blifvit af samtliga myndigheter i olika ordalag uttaladt och dessutom är allmänt erkänt.“ Den stora nationella betydelsen! Här har med ovedersägliga skäl ådagalagts den stora fara, som från försvarssynpunkt denna jernväg måste framkalla. Har då försvarsfrågan icke längre någon nationel betydelse? Är det verkligen slut med dess nationella betydelse, upphör den i samma stund den kommer i kollision med ekonomiska eller, låt vara, “kulturella“ och ideella intressen? Jag tror, att man på den frågan måste svara ett absolut nej.

Jag skall nu afstå från att djupare ingå på denna fråga, ehuru väl det från många synpunkter kunde vara ganska frestande att så göra. Jag har hittills hållit mig uteslutande till officiella dokument, uteslutande till myndigheternas uttalanden i ämnet. Skulle jag sträcka mitt anförande öfver denna gräns, kunde jag blifva frestad att servera herrarne ett militärt anförande eller ett föredrag, såsom det heter, och jag förmodar, herrarne hafva haft mer än nog af den sorten. Det sagda må således vara nog. Hvar och en af kammarens ledamöter inser i alla fall väl, hvilken ståndpunkt jag för min del måste intaga i denna fråga.

Men ännu ett par ord. De stora och viktiga militära inkast, som hafva blifvit framförda mot denna banas framdragande till riksgränsen, äro efter mitt förmenande utaf den beskaffenhet, att hvar och en, som tagit del af dem, måste stanna inför dem och betänka hvad statens väl kräfver. Ingen af de myndigheter, som yttrat sig i frågan, har kunnat bestrida de “*betydliga olägenheter för riksförsvaret i dess helhet*“, som af banans byggande härflyta. Ingen har heller, såvidt jag vet, ens försökt gendrifva dessa inkast. Men ändå, *ändå* skall banan byggas. Finnes det väl någon af eder, mine herrar, som kan i denna stund förutsäga eller öfverblicka arten eller omfattningen af de förvecklingar, hvartill denna banas byggande *och de planer, som dermed stå i sammanhang*, kunna komma att gifva ett måhända välkommet uppslag? Jag tror det icke. Dessa förvecklingar kunna måhända blifva ödesdigra nog. Men *ändå* vill man bygga banan.

Det är för mig långt ifrån angenämt att nu hafva måst uppträda i denna fråga i strid icke blott med den mening, som omfattas af regeringen, utan äfven med statsutskottets ledamöter, och i strid, såsom jag befarar, med många af denna kammares ledamöter, hvilka jag i

*Fortsättning
af norro
stambanan.
(Forts.)*

Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)

andra frågor haft den glädjen att räkna såsom mina meningsfränder. Men är detta oangenämt, så är det så mycket angenämare att veta sig hafva följt sitt samvetes röst och pligtens bud. Med min uppfattning af den stora militär-politiska betydelse denna bana eger och lifligt öfvertygad, att den tid *kan* komma — förr eller senare — då genom densamma förderfvet bryter in öfver fäderneslandet, finner jag mig manad att uttala en varning mot den väg, man står i begrepp att beträda. Må vara, att denna varning här ohörd och opåaktad förklingar, — derpå är jag beredd — men den blir dock bevarad i dagens protokoll. Och inför svenska folket, hvars vigtigaste intressen det kan komma att gälla, inför militära meningsfränder, och, jag kan tillägga, inför den provins, hvars talan jag har äran föra, står jag åtminstone ansvarsfri, då jag nu, herr greve och talman, på grund af de vådor ur försvarets synpunkt, som med denna bana äro förenade, yrkar afslag på den föredragna punkten, tilläggande: *dixi et salvavi animam meam.*

Herr statsrådet friherre Rappe: Det är med stor smärta och förvåning jag åhört den diskussion, som här egt rum rörande förevarande viktiga fråga. I denna kammare väntade jag mig, framför allt när det gälde fosterlandets intressen och vårt lands försvar, att en enig opinion skulle uttala sig. Jag har vidare hört, under benämningen strategi, besynnerliga åsigter uttalas, som jag sannerligen icke väntat att här få höra. Men, mine herrar, låtom oss gå igenom ämnet och tillse, hvad vårt lands försvar i sjelfva verket kräfver. Jag skall dervid försöka uttala mig på ett sådant sätt, att äfven de, som allra minst sysselsatt sig med militära saker, skola väl kunna se, hvar sanningen, den rätta uppfattningen, ligger.

Sverige har, för att skaffa sig ett bättre försvar, åtagit sig stora bördor genom den förbättrade härordning, som 1892 antogs. Jag är förvissad om, att ingen af dem, som då afgåfvo sin röst till förmån för detta förslag, gjorde det utan under liflig förhoppning, att genom denna förbättrade härordning skulle landet vara i stånd att värna sig mot sina mäktiga grannar. Väl hördes äfven från denna kammare röster, att dessa grannar egde till sitt förfogande försvarskrafter, som mångdubbelt öfverstego våra, och att det under sådana förhållanden icke lönade sig, att vi fortfarande sökte kämpa för vårt oberoende; men det var röster i öknen, och med stor majoritet stannade kammaren vid beslutet om en organisation, som kan anses motsvara sitt ändamål.

Här har af föregående talare hänvisats till vårt lands militär-geografiska läge och äfven, ganska riktigt, framhållits, att just detta militär-geografiska läge hitintills satt oss i stånd att, vid bestämmandet af våra stridskrafter storlek, mäta dessa icke med dem, som absolut taget kunna uppställas af våra grannar, utan med dem, hvilka dessa grannar förmå att sjöledes öfverföra till våra kuster. Sedan Finland gått oss förlustigt, har det, tack vare Carl Johans visa politik, verkligen varit möjligt för oss att bestämma våra stridskrafter med fäst afseende på dem, som en motståndare kunde föra öfver sjön.

Hvad som gör det möjligt för England att vara en stormagt, är just den omständigheten, att England, vid sidan af sin flotta, icke behöfver hafva större landttrupper, än som erfordras för att möta de stridskrafter en fiende kan föra öfver sjön. Så ungefär har det hitintills varit äfven för oss. Och det har med öfvertygelse påpekats af en föregående talare, att så böra vi fortfarande ställa för oss; på denna basis bör vårt försvar alltjemt vara grundadt.

Vårt sista finska krig gaf oss visserligen exempel på, huru vi äfven landvägen kunde blifva attackerade. Men det skedde då med jmförelsevis små stridskrafter, och en fiende har icke till denna stund kunnat antagas komma landvägen in i vårt land med några betydande trupper, just därför att dessa trupprörelser måste ske i en vägfattig trakt, der det saknades medel att uppehålla armén, och der de trängkolonner, som fienden måste föra med sig för att underhålla armén, skulle blifva så betydliga, att arméns storlek derigenom måste blifva begränsad. Våra försvarsplaner hafva också hittills kunnat gå ut på att hafva stridskrafterna samlade i vigtigare delar af landet, för att derifrån kunna rigtas mot den anfallspunkt fienden valt, då han en gång verkstälde sin landstigning; och tack vare den omständigheten, att fienden icke kunnat tänkas sjöledes komma med större stridskrafter, hafva vi haft utsigt att kunna kasta honom öfver ända och värna oss. De stridskrafter, hvarmed man kunde befara, att en fiende skulle gå omkring Bottniska viken, voro, såsom förut framhållits, alltför obetydliga, för att man skulle behöfva fästa synnerlig uppmärksamhet vid dem. Besegrade man väl den landsatta fiendtliga hufvudarmén, skulle det nog gå att komma till rätta med öfriga fiendtliga afdelningar. Sådana hafva våra försvarsplaner hittills varit.

Nu säges, att genom att anlägga denna jernväg skulle allt förändras, och den siste talaren sökte på det allra kraftigaste afstyrka derifrån, emedan just genom denna jernvägs tillkomst ett möjligt hufvudanfall mot vårt land, i stället för att det hittills tänktes komma öfver sjön, hädanefter skulle kunna väntas öfver land. *Detta är också den förändring, som kommer att inträffa.* I och med detsamma vi få en jernväg, som öfver fastlandet blir en förbindelseled med en möjlig fiende, riskera vi att sannolikheten blir större, att hufvudanfallet kommer öfver land. Sker så, måste vår hufvudstyrka hädanefter vara samlad i norra delarne af riket, hvaremot vi, genom en utvidgad flotta, måste söka trygga oss mot det hädanefter mindre sannolika hufvudanfallet från sjösidan.

Men hvad är då felet i den förre talarens resonnement? Jo, det ligger deri, *att det skulle bero på oss, och endast på oss*, att bestämma, huruvida en jernväg skulle finnas, hvarigenom vi komme i förbindelse med grannlandet. Skulle detta bero på oss, och — jag tillfogar — skulle frågan icke behöfva ses från mer än en enda synpunkt, den rent militära, ja hvilken militär skulle icke då ställa sig på hans sida och säga, att vi i det längsta måste förekomma, att en jernväg komme till stånd, som på ett sådant sätt förändrade vårt militär-politiska läge. Men det är icke i vår hand detta ligger, ty vi kunna ej kommendera öfver samtliga de 30 mil, som för närvarande ligga emellan grann-

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

landets jernväg och vår egen jernvägs slutpunkt, och bestämma, att det fortfarande skall förblifva på det sättet, som det nu är. Vi må tala och göra hvad som helst, så kommer jernvägen på andra sidan Bottenhafvet att fullbordas, och huru gestaltade förhållandena sig då? Den frågan vill jag ställa till herrar strateger och andra ledamöter af denna kammare! Huru skulle det arta sig, om man på den andra sidan kunde uppmarschera med sina stridskrafter, men vi voro förhindrade att föra några trupper emot dessa, därför att vi saknade jernväg? Det är detta sakförhållande, som bör med all magt betonas. Situationen vore icke längre sådan, som den varit förut eller sådan den är för närvarande i och med detsamma jernvägen på andra sidan utförts.

Med eller mot vår vilja dragas vi derhän, att vi å vår sida måste bygga en jernväg, så väl af många andra viktiga skäl, som för att vi fortfarande må kunna värna vårt gränsland. Det är sant, att på detta sätt och hädanefter blir det militär-politiska läget för vårt land i dess helhet försämradt. Vi måste därför vidtaga särskilda åtgärder, om vi önska att jemvigt fortfarande måtte råda. Det är därför man så öfvertygande velat framhålla nödvändigheten af att, om vi skola vinna denna jemvigt, vi böra åstadkomma ett fast försvar i den öfre delen af vårt land. Jag vet icke om det var just så välvilligt sagdt, att det vore för att få nöjet att bygga en fästning högt uppe i Norrland, som man framkommit med förslaget att draga fram den jernväg, hvarom nu är fråga. Det var väl ett förhastadt ord! Då vi med bästa vilja icke kunna förekomma, att vårt militär-politiska läge blir sämre genom att en eller flera jernvägar dragas fram till riksgränsen på dess andra sida, så måste vi se till, hvad som är att göra för att råda bot mot denna olägenhet.

Det är väl icke någon i denna kammare, som icke har den åsigten, att vi måste göra hvad vi kunna för att värna den öfre delen af vårt land lika väl som dess öfriga delar, så mycket mera som en förlust af denna del måste draga med sig oöfverskådliga följder med afseende på möjligheten att försvara de öfriga och att sålunda kunna existera såsom en sjelfständig stat. Om en jernväg kommer till på andra sidan gränsen äro vi således tvungna att, ur militär synpunkt och för att icke vårt försvar och vårt militär-politiska läge skall blifva sämre, bygga en fästning der uppe.

Här har upprullats en tafla öfver så mycket annat, som skulle göras först. Man skulle befästa Stockholm, Göteborg och Karlskrona. Ja, det är nog sant att det vore mycket förmånligt, om man kunde ställa allt detta i ordning, och vare det långt ifrån mig att icke i sinom tid med ifver söka bringa saken derhän. Men förhållandena hafva, såsom sagdt, numera ändrat sig. Hufvudanfallet emot vårt land kan nu mera med största sannolikhet beräknas riktas mot rikets nordliga delar, medan det åter är mindre sannolikhet för, att man attackerar de öfriga delarne. Det ligger dessutom icke i vår hand att draga ut på tiden då detta sker. Det kan icke hjälpas, att, fastän vi icke hafva alla befästningar i mellersta och södra Sverige i ordning, vi måste gripa oss an med att ordna förhållandena i norr och ställa så till i

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

de norra delarne, att vi der icke stå värnlösa. Jag skulle vilja ställa en fråga till de militärer, som säga sig icke förstå behofvet af en fästning i Norrland, eller än bättre gifva dem det uppdraget att föra fram svenska trupper i Norrland, om en invasionshär der hotade att infalla. Huru skulle de föra fram dessa trupper utan att hafva en befäst punkt att stödja sig på? Det har här talats om olika slag af strategi, men jag byser ej ringaste fruktan, att icke hvarje kunnig militär inom — eller utom — vårt land skall uttala den åsigt, att det icke finnes något annat medel, hvarigenom vårt gränslandskap kan försvaras, än genom att bygga en befästad plats deruppe. Talet om att det skulle icke vara så noga betänkt med afseende å kostnaderna för försvaret i norr får stå för talarens egen räkning. Han ville låta påskina, att därför att ett något större belopp blifvit i frågasatt i år, än förra året, så skulle man icke så noga betänkt saken, och dessutom tillkomma ju, såsom han sade, fästningstrupperna. Jag vill till den ärade talarens uppmuntran, såvida han icke vet det förut, säga, att då i statsrådsprotokollet den 2 januari 1896 första gången fråga om befästningar i Norrland, framställes, omtalas der, att *dessutom* tillkomma *kostnaderna för befästningstrupperna*. — Det är således ingenting nytt, utan hvad hvar och en visste förut. Jag tror icke, att den, som verkligen vill taga reda på förhållandena, skall kunna säga, att frågan icke blifvit med omsorg undersökt, innan den framlades för Riksdagen.

Med hvad jag nu yttrat anser jag mig i hufvudsak hafva bemött anmärkningarne emot fästningens behöflighet och äfven emot den viktigaste delen af frågan om jernvägen, att den bör komma till stånd. Jag öfvergår därför nu att yttra några ord om jernvägens sträckning.

Det är verkligen, så vidt jag förstår, besynnerliga skäl, som framkommit för att militäriskt försvara Hasaforslinien. Det har antydts, att det skulle vara af ringa betydelse, om jernvägen finge denna sträckning eller komme att gå några kilometer längre emot norr. Afståndet från den farliga landstigningspunkten vid Strömsund till Hasafors är 17 kilometer, en väglängd, som en truppstyrka tillryggalägger på 4 timmar. En mil längre in skulle Niemiforslinien ligga, och den väglängden synes kanske för en ytlig betraktare ej så betydlig, att den borde taga i anspråk något afsevärdt längre tidsmätt. Men, jag vänder mig nu till herrar militärer, har man marscherat 4 timmar, lär man allt, innan man fortsätter, behöfva någon, t. ex. en timmes, hvilat, och då man dessutom betänker terrängens beskaffenhet — vägen går emellan ett högt berg och elfven — och svårigheten att der komma fram, finner man att för sjelfva tillryggaläggandet af denna väg *nog* erfordras $2\frac{1}{2}$ timmar till. $7\frac{1}{2}$ timmar är den kortaste tid, på hvilken någon styrka kan utföra en marsch fram till Niemifors. Man har således en skilnad emellan 4 timmar och $7\frac{1}{2}$ timmar, hvilket är en ganska afsevärd skilnad, derest vår armé vill skicka undsättningstrupper. Om undsättningstrupperna hafva 7 eller 8 timmar på sig, så lära de nog få än längre tid till sitt förfogande, ty mellan Hasafors och Niemifors finnes ett viktigt pass, der en ringa styrka kan fördröja fiendens vidare framryckning. Någon dylik fördel erbjuder sig ej söder om

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

Hasafors. Och skulle fienden verkligen göra en landstigning och kapa utaf den jernväg, som vi hafva deruppe, då skulle vår armé, som endast förmedelst denna jernväg kan existera, nödgas genast gå tillbaka, och det hela blefve, fruktar jag, något motsvarande kaputilationen vid Kalix, den som egde rum senast svenska trupper voro uppbådade här uppe.

Lägger man jernvägen så, att den kan med största möjliga trygghet begagnas af de egna trupperna, så har man, oakadt de olägenheter som blifvit framställda, dock vunnit den stora fördelen, att man sjelf drager all den nytta af densamma, som är möjlig.

Den talare, som yttrade sig näst före den siste, ville göra troligt, att svenska armén omöjligén skulle kunna föras fram öster om Lule elf. Emot detta hans yttrande ber jag få sätta det, att skola vi tänka på ett försvar, äro vi förpligtade att så ordna våra försvarsförhållanden, att vi förmå värna äfven de delar af vårt land, om hvilka den blifvande striden kommer att stå. Vi måste söka rycka fram minst till Kalix elf. Om vi nu också faktiskt icke skulle lyckas komma fram dit, utan nödgas stanna vid Lule elf, skall jernvägen derfor läggas så oförmånligt för oss som möjligt? Att vilja utstaka jernvägen med hänsyn till de förhållanden, som komma att inträda, derest olyckan vill, att fienden får densamma i sina händer, är ett resonnement, som, vid allvarligare eftertanke, icke håller streck, och jag hemställer till den ärade talaren, om det resonnementet var allvarligt menadt?

Jag tror, att alla sakkunniga militärer måste uttala sig till förmån för Niemiforslinien. Väljes den andra sträckningen, är frågan säkerligen ännu ej mogen för afgörande. Bättre, vida bättre lärer då vara att vänta med jernvägen. Den närvarande regeringen — det tror jag mig kunna uttala — torde icke vara sinnad att acceptera någon annan sträckning än Niemiforslinien.

Herr Pettersson, Fredrik Emil: Då jag vågat begära ordet i denna fråga, skall jag bedja att få behandla den från den sida, som närmast föreligger i utskottets betänkande och sorgfälligt undvika hela det stor-politiska och strategiska område, hvarpå åtskilliga föregående talare tyckas hafva kommit in.

Då jag står såsom reservant i denna punkt, men icke kunnat följa den reservation, som här blifvit debatterad och omhandlad, ber jag få nämna, att skälet, hvarför jag icke kunnat följa denna reservation, har varit af formel art, nemligen så, att jag anser, att befästningsvilkoret icke borde hafva med jernvägssaken att göra, då Kongl. Maj:t icke fästat detta vilkor vid sin proposition och då befästningsfrågan för öfrigt ligger under Riksdagens behandling på grund af en annan Kongl. Maj:ts proposition. Erfarenheten har för öfrigt gifvit vid handen, huru svårt det är att få fram frågor, då man sammankopplat dem med hvarandra, särskildt då försvars- och ekonomiska frågor sammanföras.

Om jag således icke kunnat följa reservanterna, ber jag dock få uttala, att jag icke anser, att de på något sätt förtjent det klander, som under debatten kommit dem till del. Reservanterna hafva ju en-

dast sökt föra fram försvarsfrågan och detta är en fråga, som under hela norra stambaneanläggningen spelat in. Det finnes icke en kilometer på den norra stambanan, som icke blifvit anlagd och fått sitt läge med särskild hänsyn till försvaret. För min del vill jag inlägga en gensaga emot hvad herr Björnin nämnde, då han ville påstå, att reservanternas förstört utsigterna för fästningens kommande till stånd. Det tror jag icke. En sak, hvars vikt alla inser, blir icke förstörd på att blifva omnämnd och debatterad inom Första Kammaren. Men hvad jag skulle vilja betvifla, det är lämpligheten af den fallskärm, med hvilken herr Björnin ville, att fästningsförslaget skulle förses i år, och tack vare hvilken fallskärm det så småningom skulle sänka sig ned och mottagas af välvilliga händer. Jag fruktar, att denna fallskärm, styrd på det sätt han antydt, kan föra hela vår befästningsplan i en fallgrop. Om jag således skiljer mig från reservanternas i denna punkt, så ber jag att få stå dem nära i fråga om det öfriga.

Jag kan icke dela utskottets uppfattning, som talar om hvilka betänkligheter, som skulle vara en följd af det stora antal jernvägs-koncessioner, som f. n. ligga inne hos Kongl. Maj:t. Jag har den åsigt: ju mera kommunikationer dess bättre. Genom kommunikationer föres odling till orterna, man befrämjar deras välmåga och gifver dem bärkraft att stå emot de eventuella kriser, som utskottet omnämnt. På samma gång enskilda jernvägsföretag nppblomstra, anser jag emellertid, att staten bör hålla jemna steg med dem. Icke så, att för hvarje kilometer enskild jernväg, som bygges, skall staten bygga en, utan staten skall anlägga och i sin hand hålla de viktiga samfärdselpuls-ådrorna. Ty lika olämpligt som det vore, ifall staten skulle hafva hvarje bana i sin hand, lika olyckligt vore det, om vårt jernvägsnät skulle falla i händerna på enskilda bolag.

Man har vidare framhållit den forcerade jernvägsplan, som här är utlagd, men följer man reservationen med det deri reducerade beloppet, så kommer man till det slutresultat i afseende å detta belopp, att, då Kongl. Maj:t har rätt, att redan i år få utanordna en viss del af detsamma, det sammanlagda beloppet, för hvilket banor skall utföras på tre ställen i Sverige, icke blir nämnvärdt större än den summa, för hvilken under ett antal föregående år jernvägsbyggnader utförts ensamt i Norrland.

Jag har endast velat klargöra min ståndpunkt i detta afseende och då diskussionen närmast rör sig om den första punkten, skall jag begränsa mitt yttrande dertill. Likvisst beder jag få nämna, att för min del skulle jag vilja vara med om att få alla tre banorna till stånd; och beträffande särskildt de två, nemligen den i Norrland och den mellan Krylbo och Örebro, tror jag mig våga nämna, att samtliga kamrater från Bohuslän i båda kamrarna komma att gifva sina röster för dessa företag, och detta i enlighet med våra traditioner. Vi från Bohuslän hafva i många år, så länge som kommunikationsfrågorna stått på dagordningen, troget med våra röster bidragit till kommunikationer i så godt som alla delar af vårt land, utom hos oss sjelfva. Under det jernvägsnätet vuxit ut öfverallt, har Bohuslän kommit att stå

Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)

så långt tillbaka i detta hänseende, att det är härvidlag närmast jemförligt med Herjeådalen.

Herr talmannen tillkännagaf, att anslag utfärdats till sammanträdets fortsättande kl. 7 på aftonen.

Herr vice talmannen: Då för tre år sedan den norra stambanans framdragande till Boden firades med en mer än vanligt högtidlig invigning, hvartill Riksdagen genom delegerade var inbjuden att deltaga, förestälde jag mig, och säkerligen flera än jag, att dermed vore stambanebyggandet och speciellt norra stambanans byggande för den närmaste framtiden afslutadt. Jag finner emellertid, att så icke är förhållandet. Den norra stambanan har återkommit, men denna gång icke ensam; den har fått två adjutanter nemligen: Krylbo—Örebro och den med en mycket espressiv benämning så kallade "längdbanan".

Då det är fråga om en fortsättning af norra stambanan torde det vara skäl, att göra en tillbakablick på det ekonomiska resultatet af den hittills utförda stambanebyggnaden i Norrland och speciellt i det öfre Norrland. Då jag under denna riksdag har varit mycket tystlåten, torde det ursäktas mig om jag för en stund tager kammarens tid om ock icke dess uppmärksamhet i anspråk.

Enligt den senast utgifna jernvägsstatistiken utgöra statsbanorna i Sverige 3,269 kilometer, af hvilka på Norrland falla icke mindre än 1,635 km eller 50 proc., under det att Norrlands folkmängd uppgår till icke fullt 16 proc. af rikets hela folkmängd. Man kan då icke säga, att Norrland, i fråga om jernvägar, har blifvit styfmoderligt behandladt, då dertill kommer, att denna del af landet i industrielt eller — för att begagna ett nytt, af statsutskottet användt ord, — "kulturelt" hänseende är det minst framstående. Huru har då det ekonomiska resultatet varit af banorna i öfre Norrland? Sträckan Vännäs—Boden har i medeltal under åren 1893—1895 lemnat en inkomst af — 0,57 proc. Sträckan Vännäs—Långsele har under 1891—95 lemnat en brist på 1,14 proc. och sträckan Mellansele—Örnsköldsvik en brist på 0,41 proc. Sträckan Bräcke—Sollefteå har åren 1886—90 visat en brist af 0,01 proc. Under det sista qvinqvenniet har denna brist ökats till 0,86 proc. Ser man nu på nettoinkomsten per bankilometer — då jag använder uttrycket "nettoinkomst" ber jag herrarne icke tro, att jag ironiserar, ty jag använder samma uttryck, som användes i jernvägsstatistiken — så lemnade banan Vännäs—Boden åren 1893—95 en nettoinkomst af — 253 kronor per bankilometer och banan Vännäs—Långsele under åren 1891—1895 en inkomst af — 712 kronor per bankilometer och bandelen Bräcke—Sollefteå under samma tid en nettoinkomst af — 672 kronor per bankilometer och banan Mellansele—Örnsköldsvik en nettoinkomst af — 262 kronor per bankilometer. Beräknar man hvad denna brist å de olika linierna utgör för hela bansträckningen, kommer man till en brist i medeltal årligen af sammanlagdt 327,881 kronor. Hvad har nu anläggningskostnaden varit för dessa banor? Jag har efter jernvägsstyrelsens statistik uttagit denna, och med inräknande af kostnaden för den rörliga materielen uppgår sammanlagda kostnaden för

sträckan Vännäs—Boden, Långsele—Vännäs, Mellansel—Örnsköldsvik samt Bräcke—Solletteå till 30,633,278 kronor. Det är sant, att en del af dessa banor har anlagts icke med upplånta medel, utan med uppkomna öfverskott, men jag tror, att man är fullt berättigad, att, då staten fortfarande gör upplåningar, beräkna den ränta staten får betala för dessa lån. Beräknar man denna ränta efter $3\frac{1}{2}$ proc., så uppkommer en årlig utgift för staten af 1,072,155 kronor. Läggdes dertill den årliga brist, som trafiken förorsakat, så får man en summa af 1,400,036 kronor. Jag tror att om hälften, ja, fjerdedelen af denna summa årligen användts på afdikningar i Norrland, på skogsskötselns befrämjande m. m., så skulle ett bättre ekonomiskt resultat åstadkommit.

Man skall här invända: hvad som förloras har man igen i ökad trafik på bansträckorna i nedre Norrland. Huru förhåller det sig dermed? Jag skall börja vid riksgränsen. Storlien—Östersund lemnade åren 1881—85 en behållning af 0,36 proc. Under följande 5-årsperioden steg denna till 0,76 proc. och under de sista åren, d. v. s. från 1891—1895, har den fallit till 0,56 proc. Banan Östersund—Torpshammar lemnade åren 1878—1880 en behållning af 1,09 proc., som under de följande åren steg till 1,39 proc. men under 5-årsperioden 1886—1890 sjönk till 0,30 proc. och under de sista 5 åren har den fallit till 0,08 proc. Sträckan Torpshammar—Sundsvall skulle man tro lemnat ett bättre resultat. Den gaf åren 1886—90 1,57 proc., men under sista 5-årsperioden, 1891—1895, 0,70 proc. Sträckan Ånge—Bollnäs lemnade under åren 1881—1885 en behållning af 0,82 proc., som föll under de följande 5 åren till 0,62 proc. och under den sista 5-årsperioden har behållningen för denna bana gått ned till 0,12 proc. Till och med sträckan Bollnäs—Storvik, som under 5-årsperioden 1881—85 lemnade en behållning af 1,88 proc. har sedermera under de två följande 5-årsperioderna nedgått till 0,83 proc.

Jag frågar då: är icke detta ett briljant resultat? Och det kallar man då, att skuldsätta sig för "produktiva ändamål". Ser man nu på afkomsten af hela bannätet, så utgjorde denna under 5-årsperioden 1871—1875, d. v. s. för 20 år sedan, 4,22 proc.; under åren 1881—1885 har den nedgått till 3,58 proc. och under de sista 5 åren har den minskats till 2,66 proc. och detta under det jernvägarne i mellersta och södra Sverige oupphörligen ökat sin afkomst. Det är de norrländska jernvägarne, som trycka och nedtrycka afkomsten af det hela, men det är, som sagdt, för produktiva ändamål.

När för 11 år sedan fråga förevar att utsträcka jernvägen öfver Ångermanelfven uttalade jag mina betänkligheter deremot. Jag sade då, att Ångermanelfven, skulle i finansielt hänseende komma att göra skäl för sitt namn. Det har verkligen inträffat. Att resultatet skulle blifva dåligt, det visste jag, men att det skulle blifva så rasande, det trodde jag icke.

Men, säger man, och det har också departementschefen anført till statsrådsprotokollet, jernvägarne äro en mächtig häftstäng till landets framåtskridande och utveckling. Det är fullkomligt sant. Men all *sund* utveckling måste ske gradvis, den sker icke stötvis, och när man tillämpar en abstrakt sats på konkreta frågor måste man ovilkorligen

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

taga hänsyn till förefintliga förhållanden. Från det yrke jag utöfvar skall jag taga ett exempel. Användande af ångkraften är en mäktig häfstång till jordbrukets utveckling. Men om en landbrukare, som producerar t. ex. 50 à 100 tunnor säd, lägger sig till med ett dyrt ångtröskverk, för hvilket han saknar annan användning än att afverka denna säd, så tillämpar han den i sig sjelf rigtiga satsen på ett bakvändt sätt, och om en jordbrukare anskaffar en ångplog utan att förut hafva stenbrutit och sammanlagt fälten i större regelbundna egofigurer, så tillämpar också han den i sig sjelf rigtiga satsen på ett bakvändt sätt. Och jag kan icke neka till, att jag tycker, att staten, beträffande jernvägarne i öfre Norrland, gjort sig skyldig till ett sådant misstag.

Skall nu den föreslagna jernvägen från Boden till riksgränsen lemna ett bättre resultat? Jag hänvisar i det fallet till hvad jernvägsstyrelsen säger. Det är ifrågasatt trenne sträckningar, en midtlinje, en nordligare och en sydligare, men dessa gå dock icke på längre afstånd från hvarandra än 15—20 km, så att midtelliens norra banrayon sammanfaller med den norra sträckningens södra banrayon och midtelliens södra banrayon sammanfaller med den sydliga liniens norra banrayon. Hvad säger nu jernvägsstyrelsen om den norra linien? Den "kommer att genomgå ytterst glest befolkade och för någon större utveckling föga lämpliga trakter". Om den södra linien säger jernvägsstyrelsen: "visserligen skulle en dylik linje komma att genomgå länets mest befolkade trakter, men det oaktadt torde ej någon väsentlig trafik vara att för densamma påräkna, ty största folkmängden vore bosatt vid de utefter kusten befintliga sägverken, hvilka sjelfva försäga sin personal med hvad för dess behof erfordrades, och komme med all sannolikhet denna befolknings förnödenheter att framdeles likasom nu till största delen anskaffas sjöledes. För den öfriga kustbefolkningen, hvilken hufvudsakligen lefde af afkastningen från fisket, utgjorde sägverken de enda afsättnings-orterna." Någon väsentlig timmertransport kan icke heller ifrågasättas. Den största flottning på Kalix elf har icke uppgått till mer än 500.000 timmer om året, och en stor del af timmerbehovet fyller sjövägen från Finland. Så tillägger jernvägsstyrelsen om den s. k. midtlinjen: "en jernväg anlagd i denna riktning kunde visserligen ej påräkna någon afsevärdt större trafik än den å en kustbana möjligen uppstående"

Men jag frågar: fins det icke folk, icke varor och icke heller timmer att transportera, hvad i all världen skall då jernvägen transportera? Men jernvägsstyrelsen tillägger det, att denna midtlinje skulle "medföra större fördel för länet i dess helhet än någon af de andra föreslagna liniesträckningarna, ity att befolkningen såväl norr som söder om jernvägen i sådant fall kunde draga afsevärd nytta af densamma." Ja, det är verkligen ett egendomligt skäl; ty huru man än anlägger en jernväg, föreställer jag mig, att befolkningen såväl på den ena som på andra sidan om densamma skall kunna draga nytta deraf, men att anföra detta såsom skäl för denna liniens företråde kan jag icke riktigt fatta. Den finansiella sidan af saken skulle således för mig vara alldeles tillräcklig att yrka afslag, men dertill kommer nu

äfvén det för mig förnämsta skälet — det *militärpolitiska*. Då jag började deltaga i det offentliga lifvet — och det var just icke i går precis — hörde jag såsom ett axiom framställas, att vilkoret för Sveriges och den Skandinaviska halföns sjelfständighet vore dess halfinsulära läge, och att man därför på inga vilkor finge vidtaga några åtgärder, som kunde underlätta dess anfällande norrifrån. Jag tror, att denna uppfattning fortfarande har sin giltighet, men jag skall icke tillåta mig att i detta fall lita endast på mitt eget omdöme, utan jag ber att få återropa hvad förut blifvit anfördt, nemligen hvad chefen för generalstaben i detta fall säger. Konklusionen af hans anförande är det, "att norra stambanans framdragande från Boden intill riksgränsen ingalunda vore önskligt ur militär synpunkt, utan tvärtom innebure en påtaglig försämring af vårt lands nuvarande strategiska läge". Nu har visserligen chefen för landtförsvarsdepartementet uttalat en annan åsigt, men om han och chefen för generalstaben hafva olika åsikter i frågan, och den senares åsigt sammanfaller med den, som jag alltid under hela min riksdagsmannabana hört uttalas, kan jag icke hjälpa, att jag fäster mera afseende vid den. Men sedan chefen för generalstaben intagit denna position, försvarar han den icke, och det är beklagligt. Han öfvergifver den ganska snart och det "för främjandet af vårt eget lands odling och utveckling och kanske äfvén dess språkliga och nationella enhet". Här äro vi inne på den ekonomiska frågan, och jag förmodar, att han dermed bland annat afser det uttalande, som Norrbottens landsting gjort om "de ofantliga vidder af odlingsbar, men ännu obrukad jord samt af myrmarker, som skulle kunna göras fruktbarande". Ja, sådana marker fins det öfver allt i vårt land, och man behöfver visst icke uppsöka norra polcirkeln för att påträffa sådana. Om man tagit kändedom om de yttranden, som med anledning af Riksdagens skrifvelse år 1868 afgåfvos af hushållningssällskap, landsting och Konungens befallningshafvande, skall man erfara, hvilka ofantliga sådana marker det fins öfver allt i vårt land: i Upland, Småland, Vermland, Västergötland, på Gotland och på Öland — öfverallt fins sådana marker. Jag tror därför icke, att det här ekonomiska skälet har så stor betydelse. Hvad vidare beträffar Norrbottens rikedomar och de "slumrande millioner", hvarom så mycket talats, erkänner jag, att rikedomerna på jernmalm visat sig vara mycket stor, men hvad angår de slumrande millionerna för öfrigt har jag åtminstone icke fått någon annan uppfattning än den, att de spela ungefär samma roll som prinsén af Granada i operan Robert af Normandie — man hör mycket talas om honom, men får aldrig se honom. Hvad åter beträffar språkfrågan, som framhållits såsom mycket vigtig, har jag försökt att skaffa mig upplysningar om, hvilken betydelse den har. Jag har dervid inhemtat upplysningar från Konungens befallningshafvandes i Norrbottens län femårsberättelser. Der ser man, att den finsktalande befolkningen i Norrbotten utgjorde det sista år, för hvilket uppgift finnes, eller år 1890 21,175 personer, och tillökningen, hvarom så mycket talas, har från 1880 till 1890, d. v. s. under 10 år, varit 2,570 personer, inberäknadt kvinnor och barn, eller 257 personer om året. Jag tycker, att det i alla fall icke är så farligt. Jag hade

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

Fortättning
af norra
stambanan.
(Forts.)

förestält mig, att det här möjligen vore fråga om en undertryckt kvantitativt och kvalitativt stark nationalitet, som kände behovet af luft och frihet och att man möjligen kunde befara, att här skulle skapas motstycke till Schleswig-Holstein. Men när jag ser af siffrorna, att frågan icke har större dimensioner, tycker jag, att farhågorna här äro mycket öfverdrifna. Särskildt vill jag tillägga, att, med hänsyn till de orsaker som framkallat denna tillväxt, farhågorna blifva ännu mindre. För att icke kunna förebrås att framkomma med något af egen uppfinning, skall jag uppläsa hvad Konungens befallningshafvande yttrar: "Ehuru det är föreskrifvet, att befolkningen vid mantalskrifningsförrättningarne skall redovisas efter härkomsten, fästes icke alltid afseende vid denna utan fast hellre på språket. Härigenom har den lappska nationaliteten kommit att till någon del uppgå i den finska och äfven, ehuru i mindre mån, i den svenska." — — — — —

"Denna lappska befolkning har dock under de sista decennierna så vunnits af finska språket, att större delen af de bofaste bland dem börjat öfvergå till begagnandet af detta språk, hvilket nästan alla redan förstå, på samma sätt som lapparna i Torneå lappmark hålla på att förgåta sitt modersmål samt mer och mer använda finskan, som utbredt sig från Muonio gränsflod öfver Torneå, Gellivara och Luleå lappmarker intill Stora Lule elf." Det är således de bofasta lapparne, hvilka, sedan de öfvergifvit sitt nomadiserande lefnadssätt, och då naturligtvis hellre välja det med lappska språket beslägtade finska än det svenska, som till icke oväsentlig del tillföra den finsktalande befolkningen dess tillväxt. Och det var, tror jag, landshöfding Widmark, som yttrade, att enda möjligheten att motarbeta detta öfverflyglingsbegär hos finskan är att inrätta skolor. Deri har han, efter min åsigt, fullkomligt rätt. Jag tror icke, att jernvägar i det fallet spela någon vigtig roll. Härutinnan styrkes jag ytterligare af hvad landstinget säger i sin skrifvelse, som finnes åberopad i anförandet till statsrådsprotokollet. Sedan landstinget först talat om sannolikheten för den finska jernvägens utsträckning till Torne elfdal, säger det: "Uppenbart vore att, derest så skedde, men deremot å svenska sidan norra stambanan icke sträckte sig längre än till Lule elfdal, handel och rörelse inom öfre delen af Norrbottens län skulle vända sig åt det håll, der afsättning och affärsförbindelser underlättades genom beqväma och billiga kommunikationsmedel." Sedan tillägger det: *Den lättade samfärdseln åt öster skulle så mycket snarare draga rörelsen dit, som den finsktalande befolkningen i Sverige kände sig i språkligt afseende mera hemmastadd i Finland än i eget land.*" Om nu språket, hvilket jag icke alls vill bestrida, utöfvar en sådan dragningskraft, är det då icke naturligt, att, om den "lätta samfärdseln åt öster", hvarom just nu är frågan, kommer till stånd, språkförvandtskapen skall draga den finsktalande befolkningen mer och mer öfver åt Finland i stället för åt Sverige, i fall nemligen den här af landstinget uttalade uppfattningen är riktig? Emellertid har generalstabschefen låtit de strategiska skälen falla för de ekonomiska och de språkliga, men han uppställer såsom en oeftergiflig fordran, om icke vårt försvar skall lida "obotlig skada", anläggandet af en fästning och i samman-

hang dermed anläggandet af en ny landsväg. Beträffande kostnaderna för anläggandet af en fästning sade departementschefen i föl — jag anför hans egna ord till statsrådsprotokollet — att kostnaderna "icke torde behöfva väsentligt öfverstiga 7,000,000 kronor". I hans anförande i år hafva kostnaderna stigit till 8.700,000 kronor, och det är mig sagdt, att inom statsutskottet skulle frambållits, att kostnaderna skulle blifva ändå större. Jag har naturligtvis icke trott, att man i anläggningskostnaderna för en fästning inräknar underhåll af en garnison, utan att dessa siffror angifva hvad sjelfva anläggningen af fästningen skulle kosta. Hvad fortsättningen af jernvägen ända till riksgränsen skall komma att kosta, vet jag icke, men då den nu föreslagna delen kostar öfver 4,300,000 kronor, antager jag, att den i sin helhet kommer att med rörlig materiel gå till åtminstone 9,000,000 kronor och att fästningen äfven kommer att gå till minst 9,000,000 kronor. För anskaffande af medel till jernvägen möta inga svårigheter, den saken är mycket lätt, ty vi låna ju utan betänksamhet för "produktiva ändamål"; men då uppfattningen inom Riksdagen är så mycket emot att använda lånemedel för stärkandet af vårt fasta försvar, skulle väl fästningsbyggandet ombesörjas med skattemedel, och då skola vi deruppe få ett nytt Karlsborg. Och om det vore nog med fästningen; men naturligtvis, om man har en fästning, måste denna hafva en besättning, och derigenom måste öfre Norrlands redan förut alltför svaga stridskrafter ytterligare splittras. Dertill kommer anläggandet af landsvägen. Jag är fullt öfvertygad om dess behöflighet i sammanhang med jernvägen, men man behöfver icke vara generalstabsofficer, man behöfver icke hafva några särskilda militärtekniska insigter, man behöfver blott använda det sunda förstånd, som Vår Herre nedlagt i hvarje normalt konstruerad hjerna, för att inse, att försvaret af två vägar är svårare än försvaret af en väg, i synnerhet om den anfallande är numerärt öfverlägsen. Om den karta, som är bifogad den kongl. propositionen, är riktig, hvilket jag antager att den är, fins för närvarande från riksgränsen till Luleå blott en landsväg, som följer utmed kusten och hvilken på flera ställen i ingående vikar skall kunna försvaras af våra kanonbåtar. Men det är naturligt, att om det anlägges ytterligare en landsväg inne i landet, har den anfallande fienden full frihet att för sin inmarsch välja hvilken af dessa vägar han behagar, och möter han för starkt motstånd på den ena vägen, fins det i elfdalarna tvärvägar, som underlätta hans användande af den andra.

Under min mer än 30-åriga riksdagsmannabana är det två kongl. propositioner, som gjort mig djupt bekymmer. Den ena var 1883 års förslag att utbyta vår gamla krigsförfattning mot en värfvad stam, och jag tror, att den erfarenhet man har af en värfvad stam både före och efter denna tid visat, att dessa farhågor icke voro ogrundade. Det förslaget hade vunnit understöd af den dåvarande chefen för generalstaben. Det föll i Första Kammaran, och jag tror, att det var en lycka, att så skedde. Den andra kongl. propositionen, som ingifvit mig bekymmer, är den föreliggande, om öppnandet af nya inmarschvägar vid vår norra gräns, men för mina farhågor i detta fall är jag nog lycklig att kunna åberopa ett uttalande af den nuvarande

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

chefen för generalstaben. Jag tviflar icke alls på att dessa betänkligheter skola af kammararen underkännas, men det hindrar mig icke att fullgöra hvad som för mig framstår såsom en bjudande pligt. Då jag anser, att det hela är för mer än delen, då jag anser, att fosterlandet är förmer än länet, så, herr grefve och talman, yrkar jag afslag såväl på den kongl. propositionen som på statsutskottets föreliggande betänkande.

Herr statsrådet friherre Rappe: Jag har blifvit uppkallad af den siste talarens yttrande. Han tycktes vilja påstå, att det skulle finnas någon olikhet mellan mitt uttalande och chefens för generalstaben. Jag hemställer till herrarne, som hörde mitt yttrande, om så verkligen var förhållandet. Chefen för generalstaben har, likasom äfven jag gjort, uttalat sig om önskvärdheten, ur rent militär synpunkt, deraf, att icke någon förbindelse måtte ega rum mellan vårt land och vårt grannland förmedelst jernväg. Men hvad jag tillät mig att tillägga, var, att det ej beror på oss, huruvida denna förbindelse skall komma till stånd eller icke, och jag föreställer mig, att jag uttalade det så tydligt, att ingen kunde missförstå det. Med andra ord, min mening är, att vi till följd af jernvägens tillkomst på andra sidan ej kunna undvika en sådan förbindelse.

Afståndet mellan den nuvarande slutpunkten för vår jernväg och den finska, derest den föres fram till Torne elf, är endast 140 kilometer. Hvarje armé har numera jernvägstrupper, och två kompanier dylika trupper anses bygga 10 kilometer jernväg (af Décauilles system) om dagen uti jemn terräng, såsom den hvarom här är fråga. Inför dessa uppgifter torde herrarne finna, att huru mycket vi än vilja likt strutsen stoppa vårt hufvud i busken, hjälper det icke. Situationen blir med eller mot vår vilja sådan, att vi måste vidtaga särskilda åtgärder. Detta med afseende på den saken.

Sedermera har det talats om kostnaderna för befästningen, huru som de stigit från 7 till 8½ millioner. Jag vill förklara, huru detta kommit till. Innan den kongl. propositionen framlades, underkastades förslaget förnyad granskning af en komité, sammansatt från generalstaben, artilleriet och fortifikationen. Artilleriofficerarne voro då af den åsigten, att, på grund af den ökade kraft artilleriet på sista tiden fått, vissa bestyckningar borde utbytas mot kraftigare dylika. Det är detta, som orsakat den ökade kostnaden. Och denna förbättring behöfver väl icke tyda på vankelmod eller på att sjelfva ärendet ej blifvit väl utredt och betänkt.

Slutligen har det uttalats tvifvel om landsvägens behöflighet, och den siste talaren har till och med framhållit, att det egentligen vore till vår skada, om en landsväg komme till stånd i sammanhang med jernvägen. Men jernvägen skall ju tjenstgöra såsom förbindelseled för transporter af trupper och förnödenheter till gränsen, och det kan inträffa att någon skada uppstår. Huru skall man då gå till väga, om jernvägen stoppar? Det finnes, såsom sagdt, förnödenheter och förråd, som skola gå fram och tillbaka ideligen. Fins då ingen annan möjlighet att transportera dem, huru skall man då förfara? Nej, så snart

man talar om en jernväg och tänker sig den som en operations- eller förbindelselinie, måste också finnas en landsväg. För öfrigt, om det också skulle vara en förmån för en fiende att få flere vägar, vill jag betona, att den förmånen är lika stor för oss, ty derigenom främjas uppenbarligen våra egna operationer. Man talar vidare om att svenska kanonbåtar skulle kunna beskjuta strandvägen, men jag fruktar, eller rättare *jag är viss derom*, att det är endast i drömmen som vi skola kunna komma derhän, att vår flotta blir så utvecklade, att den kan undvara en särskild styrka, som skulle skickas upp till Norrbottens skärgård.

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

Slutligen synes mig den föregående talaren i sitt anförande hafva allt för mycket förringat betydelsen af jernvägen för de fredliga förhållandena. Jag tänker dock, att representanterna från Norrland nog komma att framhålla denna betydelse. Det är en sak af ofantligt stor vikt, att man *binder i hop* landet för att dymedelst få en kraftig *enhet*, som en gång i farans stund kan såsom sådan uppträda mot en fiende. Hvarför skall man lemna gränstrakterna åt sitt öde? Dessa borde framför andra förbindas med moderlandet, och jernvägen spelar äfven en stor roll derutinnan, *att den förbinder olika landsdelar*.

Friherre Gripenstedt: De talare, som motsatt sig den norrlandska jernvägen antingen genom ett direkt afstyrkande eller genom ett tillstyrkande endast under vilkor af ett samtidigt befästande af Boden, hafva hufvudsakligen framhållit de militära vädorna af denna banas framdragande. Men jag undrar, om det ej också vore skäl att tänka äfven på de politiska vädorna, om norra stambanan *ej* fortsattes. Om den finska banan framdrages till Torne elf och den svenska icke möter, lider väl knappt något tvivel om att vår gränsbefolkning med eller mot sin vilja kommer att förfinskas. Må vara att man, såsom en talare yttrade, kan införa skolor för att befordra svenska språket, men äfven de kommersiella intressena spela en roll, och om dessa dragas öfver åt Finland, vore det enligt min åsigt högst olyckligt. Jag anser därför, att en bana från vår sida till den finska gränsen är nödvändig för att befordra såväl de kommersiella intressena som svenska språkets utbredning. Den åsigt, som af en del talare uttalats, att det vore fördelaktigare, att vår gränssprovis vore nära nog öde, kan jag icke dela. Det kan visserligen vara en konsekvens, om man håller på centralförsvarsidéen, att ödelägga eget land för att hindra en fiendes framträngande i det inre. Men det är en ruskig konsekvens, och dessutom tror jag *ej*, att en sådan taktik, om den ock förr kunnat med fördel tillämpas i Ryssland och dylika vidsträckta land, skulle för Sverige leda till målet, allra minst i nuvarande tid med dess utvecklade kommunikationsväsen och resurser i den vägen. Statsrådet och chefen för landtförsvarsdepartementet har nyss framhållit, huru på kort tid banor kunna provisoriskt anläggas, der de saknas. Jag kan därför ej inse, att det i försvarshänseende är så farligt, om den föreslagna banan blir byggd. Deremot påstår jag, att det ur försvarshän-syn likasom ur politisk kan vara af vikt att vid gränsen hafva en svensktalande och svensksinnad befolkning.

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

Att försvåra en fiendes framträngande på annat sätt genom en befästning vid Boden har jag intet att invända emot, men vill icke göra fästningen till ett vilkor för banans anläggning. Fästningen har sin stora betydelse, men jag öfverskattar den icke, ty Norrbotten är ej den enda anfallsvägen, hvarpå en fiende kan komma fram. Vi kunna icke göra Östersjön och Bottniska viken ofrafikabla, lika litet som Vesterhafvet. Jag har som sagdt ingenting emot befästningen och skall för min del gerna, då denna fråga förekommer för sig, med min röst bidraga till auslag dertill, men att sammankoppla den med jernvägsanläggningen finner jag icke i något hänseende lämpligt.

Hvad beträffar frågan om de olika linierna — Hasafors eller Niemifors — kan jag icke neka till, att Hasaforslinien synes mig riktigast. Banans uppgift är hufvudsakligast kulturell, och då eger Hasaforslinien ett gifvet företräde, hvilket ej heller någon bestridt. Nu kan emellertid sägas, att banan äfven har ett militärt intresse, och då kan Niemiforslinien måhända vara nödvändig, ehuru jag ej blifvit öfvertygad derom. Jag vill icke inlåta mig i någon dispyt med militära auktoriteter i denna fråga, och jag tror en så detaljerad diskussion som här redan förekommit måhända ej varit riktigt nyttig. Jag biträder den reservation, som jag i likhet med herr Tamm och flere undertecknat, deri det hemställes att åt Kongl. Maj:t sjelf bestämma linien. Dock hafva vi uttalat, att om Kongl. Maj:t skulle kunna välja Hasaforslinien, har den sina företräden.

Herr von Ehrenheim: Jag har begärt ordet för att motsätta mig bifall till det i herr Lundebergs m. fl. reservation framställda vilkor för bifall till Kongl. Maj:ts proposition, eller att medel skola anvisas till anläggande af en fast befästning i Boden. Jag anser det i allmänhet vara synnerligen betänkligt att uppoffra och åsidosätta fredens intressen för krigets eventualiteter och att, när det skall ske, skall det ske till följd af en bjudande nödvändighet, hvilken i förevarande fall alls icke blifvit ådagalagd. I främsta rummet åberopar jag deremot, att ett sådant vilkor icke förekommer i Kongl. Maj:ts proposition. För min enskilda del går jag ännu längre och instämmer med chefen för civildepartementet i hans yttrande, att en jernvägsförbindelse med det öfriga landet otvifvelaktigt kommer att verksamt bidraga till att närmare förbinda befolkningen i det nordligaste Sverige med landets öfriga invånare samt att i dessa trakter utbreda svenskt språk och svensk kultur och således i detta afseende har en stor betydelse. Det har en stor betydelse i politiskt afseende och får derigenom äfven en betydelse i militäriskt afseende. För öfrigt synes det mig synnerligen olämpligt att sammanbinda en sådan fråga som befästningen vid Boden med jernvägsfrågan. Befästningen bör stå eller falla på sina egna förtjenster, och erfarenheten har särskildt under de senare åren ådagalagt, att om representationen blir öfvertygad om nödvändigheten af åtgärder för försvaret, drager den sig icke för betydliga uppoffringar för att åstadkomma dem. Det kan således icke vara lämpligt att för denna fråga söka vinna röster från dem, hvilka icke vilja uppoffra den viktiga jernvägens fortsättning i det norra Sverige. Hvad åter beträffar

de två olika riktningarna, så synes det mig, som om skillnaden dem emellan icke vore så stor, att det kan vara skäl att för den skull sätta hela frågan på spel. Om man också anser den yttre vägen vara i visst afseende fördelaktigare, är hufvudsaken, att jernvägen kommer till stånd. Jag förenar mig således på dessa skäl i det yrkande, som herr Tamm, Hugo, framställt, och anhåller om proposition derpå.

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

Herr Philipson: Det kan icke falla mig in att, efter den långa och sakrika utredning, som detta ärende fått röna först i utskottet och sedan i kammaren, komma med några nya utläggningar, några nya utredningar; långt derifrån! Jag har begärt ordet endast för att få till protokollet antecknad, att jag för min del biträder de tre reservanternas till utskottets betänkande, herrar Lundeberg, Bohnstedt och Fränckel, yrkande i punkten l:o. Jag har nemligen efter moget begrundande och efter att mycket noga hafva åhört den förda diskussionen icke kunnat finna med mitt samvete förenligt att vilja i den nu föreliggande frågan afgifva min röst på annat sätt, och skälen der-till äro lika lätt angifna som funna. Såsom kammaren mycket väl erinrar sig, inlemnades vid 1895 och 1896 års riksdagar till Första Kammaren en motion, underskrifven af åtskilliga ledamöter — och jag får uppriktigt säga, att jag räknar mig till heder att äfven hafva fått underskrifva denna motion — innefattande förslag om upptagande af ett lån å cirka 60 millioner kronor, att under tio års tid användas till fäderneslandets försvar, till ytterst välbehöfvt förstärkande af dess många brister i det afseendet. Ty värr afslagos dessa motioner. Nu föreligger en kongl. proposition angående jernvägsbyggnader, gående löst på icke mindre än cirka 30 millioner kronor, att äfven till största delen tagas af lånemedel och att användas på en tidrymd af blott fyra år, hvilka 30 millioner kronor — i motsats mot hvad som anfördes mot oss, hvilka afgifvit försvarsmotionerna — förutsättas vara afsedda till främjande af produktiva ändamål. Må det likväl tillåtas mig i parentes uttala min undran, huru stor den produkt under många år kan blifva, som kan alstras af de ibland de 30 inräknade 4 millioner, som skulle användas till fortsättning af den norrländska banan; jag tror, att herr vice talmannen i sitt anförande med siffror tydligen visat, att den skulle blifva ringa eller ingen. Men det oaktadt må jag säga, att med den utveckling och det framåtgående, som för närvarande eger rum i Norrland, skulle jag för min del med nöje se, om en fortsättning af den norrländska banan nu skulle kunna komma till stånd, och detta naturligtvis i den riktning, som af Kongl. Maj:t blifvit föreslagen. Men till detta förslag kan jag, för hvilken landets försvar är hufvudsak, och som anser, att *här till* medel först böra upplånas och användas och att fortsatt jernvägsbyggande är vida mindre angeläget, icke gifva min röst, med mindre trygghet förefinnes, att åtminstone samtidigt med banbyggnaden befästningar i Norrland åstadkommas. Och då de tre af mig omnämnda reservanternas genom sitt yrkande gjort dylika befästningars påbörjande till vilkor för Riksdagens beslut angående jernvägens fortsättande, ber jag att få instämma med dem. Det är godt och bra, att vi öka och vidga våra materiella tillgodohafvanden,

Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)

synnerligast i Norrland, men jag tviflar på, att det är rätt, att detta sker med åsidosättande af den trygghet, som befastningarna der i, låt vara, äfven ringa mån skulle gifva. För min del säger jag: bättre skydda hvad vi ega genom att skaffa ett fast och säkert lås för detsamma än att fortsätta jernvägsbyggandet på ett sätt, som måhända ytterligare ökar risken af det ringa försvar, vi hafva. Jag ber att få yrka bifall till det af reservanterna sist framställda förslaget.

Friherre von Otter: Två ärade talare, förutom herr Tamm sjelf, hafva redan före mig förordat den af honom inom utskottet afgifna reservationen, och således skulle för mig vara öfverflödigt att vidare här orda; men då jag hade begärt ordet, innan nämnde två talare hade yttrat sig, skall jag i alla fall be att få anföra några ord. — Den, som först hade ordet, statsutskottets ärade ordförande, yttrade — sedan han hade framhållit, att han gerna önskade se alla de tre föreliggande jernvägsförslagen genomförda — att han likväl hellre ville se dem alla falla, än att de skulle bifallas utan vilkoret om Bodens befastande. Jag tror, att han vid det tillfället stälde sig mer militäriskt, såg saken ur mer militärisk synpunkt än sjelfva militärmyndigheterna. Ty t. f. chefen för generalstaben har ju uttryckligen betonat, att han icke har någon egentlig betänklighet mot att låta jernvägen framföras till Kalix elf utan att samtidigt dermed ifrågavarande befastning påbörjas. Han har uttryckligen betonat, att han icke vill se banan framförd till *riksgränsen* utan i sammanhang med vidtagande af försvarsåtgärder. Men mot det nu föreliggande förslaget torde man, om man dömer rätt, icke kunna anföra honom såsom motståndare. Jag tror därför för min del, att det vore mycket farligt, om alla de, som vilja Norrlands väl, skulle motsätta sig det föreliggande förslaget endast därför, att icke frågan om Bodens befastande vore med.

Mot de talare, som yrkat afslag, skulle jag vilja säga, att de hysa en fruktan för Norrbottens eröfring genom krig, hvilken i sina konsekvenser skulle förläda oss att underlåta att göra hvad vi kunna för att motverka samma lands eröfring på kulturutvecklingens väg. Ty, såsom redan förut framhållits, det är ett nödvändigt vilkor för Norrbottens utveckling, att åt detsamma blifva gifna alla de förmåner, som äro nödvändiga för denna utveckling, och dit hör — derom äro vi alla ense — en jernväg från Boden åt öster för att icke med jernvägens framdragning till riksgränsen från andra sidan kulturen skulle komma derifrån.

Herr vice talmannen uppgaf i sitt anförande, på tal om de finansiella resultaten af jernvägsbyggnaderna i Norrland, att en jordbrukare, som hade omkring 150 tunnland att bruka, skulle säkerligen gå under, om han lade sig till med en ångplog. Jag hemställer till honom: om denne jordbrukare förutom sina 150 tunnland åker hade 150 tunnland oppodlad mark, som genom användning af denna ångplog kunde komma under kultur, vore det då icke riktigt, att han skaffade sig eu dylik? Jag anser, att utsträckningen af jernvägen till Kalix elf vore ett steg för att åt Norrbotten bereda den kulturutveckling, som

jag är öfvertygad om att alla önska. — På dessa grunder ber jag att få instämna i herr Tamms yrkande.

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

Herr Wieselgren: Det är icke min mening att med de få ord, jag ämnar säga, ingå i något bedömande af de i denna fråga åberopade militärpolitiska skälen. Jag är icke sakkunnig i det afseendet. Men derjemte finnas andra skäl, redan af åtskilliga talare betonade, som jag vill kalla *civilpolitiska*; och jag tror dem vara så kraftiga och starka, att om man ock kan — såsom här skett i dag — grunda ett afslagsyrkande på sagda militärpolitiska skäl, är detta alldeles omöjligt, så vidt man rör sig med de civilpolitiska.

När jag för tio år sedan första gången besökte Haparanda och gränslandet upp efter Torne elfdal, fann jag mig till min stora öfverraskning i ett fullkomligt främmande land. Man förstod icke det tungomål, jag talade. Utseendet på folket, dess sedvänjor, allting annat i den vägen visade så stor skiljaktighet mot hvad jag var van vid här nere, att jag måste fråga mig, huruvida man verkligen kunde kalla detta ett svenskt land, der ingenting egentligen talade om Sverige. Förra året var jag åter der uppe. Hvilken förändring hade icke under de gångna åren der försiggått! Jag kunde fara utan tolk från Haparanda till Matarengi — det hade förut varit omöjligt — man förstod mig äfven långt uppåt Pajala-trakten — visserligen blott undantagsvis och inom det uppväxande släktet, men det är dock det, som representerar framtiden. I sjelfva Haparanda fann jag en helt annan stämning än förra gången. Man sade mig, att numera talades svenska nästan öfverallt i staden. En förening för svensk national verksamhet hade bildats. Och jag hade icke vistats der många timmar, innan jag verkligen fann, att förhållandena voro mycket ändrade mot hvad de varit förut. Hvad var det, som hade gjort detta? Jo, mine herrar, den *jernbana*, som närmade sig Haparanda, ehuru den ännu slutar vid Boden. Denna var det, som främst hade utfört detta — jag får säga underverk. Förhoppningarna der uppe att få jernvägen fortsatt till Haparanda, upp till gränsen, voro ofantligt lifliga och starka; man talade knappast — åtminstone med mig — om annat än detta, och man sökte att bevisa för mig, i min egenskap af riksdagsman, hvad som, derest förhoppningarna skulle stranda, stode på spel, och att detta vore af den beskaffenhet, att det verkligen var uppmärksamhet värdt. Ty, såsom redan förut från statsrådsbanken i dag blifvit påpekadt: det står väl i vår magt att besluta, om banan från svenska hållet skall fortsättas till Haparanda, till gränsen eller icke, men det står icke i vår magt att hindra, att på finska sidan banan bygges fram till Torneå och dermed också till Haparanda — det är, såsom herrarne veta, blott en bro, som skiljer dessa båda städer. Hvad skulle emellertid följden blifva, om den finska banan byggdes fram till gränsen, men icke också den svenska? Jo, helt enkelt den, att de tusen små trådar, som den dagliga affärsförbindelsen spinner mellan en ort och en annan, blifva spunna mellan de svenska gränsorterna och de finska städerna. Dermed komma åter de finska intressena att riktas in öfver gränsen, dermed väckes åter den gamla finska nationalitetskänslan i vår svenska

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

gränsbygd till nytt lif, dermed tillbakatränges den uppväxande svenska nationalitetskänslan. Och, mine herrar, det är farligt att förlora dessa magter, som eljest kunde stå på vår sida. Ty, hvartill tjenar det, att vi gå så militärstrategiskt som helst till väga, om vi hafva förlorat de lefvande krafterna såsom bundsförvandter? Dessa förhållanden äro för mig så bestämmande, att jag aldrig skulle kunna lemna min röst för ett afslag. Och jag ber att åter och om igen få betona, att det kraftigaste och bästa värn för oss der uppe i gränsbygden är, att vi låta dess befolkning känna sig såsom våra landsmän, såsom förenade med oss i väl och ve, i nöd och lust. På denna grund ber jag att få ansluta mig till den af herr Tamm med flere afgifna reservationen.

Herr Forssell: Jag har med mycken uppmärksamhet åhört det anförande, som för en stund sedan afgafs från vice talmansplatsen, och jag instämmer fullkomligt med den värde talaren deruti, att liksom hela den norrländska kustbanan bringar förlust, snarare än vinst, så kommer också dess fortsättning att vara för staten ur ekonomisk synpunkt förlustbringande. Knappast tänkbart är, att den trafik, som der kan utbildas, skall kunna betäcka ens driftkostnaderna, så att hvad som göres för denna bana måste betraktas såsom en ren finansiell uppoffring från statsverkets sida. Men jag kan för min del icke se saken ensamt ur denna synpunkt. Jag anser, att staten, som för närvarande har råd till en sådan uppoffring, äfven har förpligtelse att besluta sig för densamma, därför att ifrågavarande bansträcka uppfyller icke blott ett oafvisligt ortsbehof, som icke af någon annan än staten kan uppfyllas, utan äfven ett stort statsbehof. Man må tvista huru mycket som helst om, huruvida jernvägar till en gränsprovins i krigstid äro egnade att mer skydda än blottställa samma gränsprovins, men alldeles otvifvelaktigt synes mig, att en jernväg inom ett gränsland, i synnerhet en sådan gränsprovins som Norrland, är ett oafvisligt vilkor för provinsens bibehållande åt och förenande med riket under fredliga tider. Det är också med hänsyn till denna jernvägs stora nationella betydelse, stora betydelse för svenska staten, som jag utan tvekan lemna min röst åt den nya bansträckan och naturligtvis — efter den förklaring, som i dag afgifvits från statsrådsbanken — åt den af Kongl. Maj:t föreslagna linien.

Hvad beträffar förhållandet mellan jernvägen och befästningen, har visserligen äfven jag, i likhet med reservanterna, hyst någon tvekan, huruvida man borde gå vidare med jernvägen, innan en befästning blifvit vederbörligen betryggad. Sambandet mellan jernvägen och befästningen har redan blifvit af de militära myndigheterna så starkt framhållet, att det numera synes vara en både militärisk och politisk nödvändighet att på denna punkt icke längre blott markera vår svaghet, utan äfven utveckla hela vår styrka och i verkligheten utföra, hvad de militära myndigheterna hafva förklarat vara ett nödvändigt vilkor för rikets och provinsens försvar. Men äfven i detta stycke har för mig all tvekan försvunnit efter det föredrag, som nyss hållits från ministerbanken. Jag åhörde det med uppmärksamhet, och ehuru jag hörde herr statsrådet betona fästningens nödvändighet lika starkt som

förut, fann jag dock icke ett enda ord, som antydde, att regeringen ansåg befästningens betryggande vara en nödvändig förutsättning just för *den* linie, hvarom nu är fråga. Vid sådant förhållande anser jag, att åtminstone vi civilister kunna taga denna fråga ganska lugnt. Det är alldeles icke på oss, ansvaret hvilar, utan på Kongl. Maj:ts regering. Vi kunna vara fullt förvissade, att, i fall det icke skulle befinnas vara möjligt att få en fullt betryggande befästning anlagd vid Boden, och, *i fall* det fortfarande, såsom nu, skulle af Kongl. Maj:ts regering anses vara nödvändigt att hafva en sådan befästning färdig, innan linien vidare framdrages ända till gränsen — vi kunna vara förvissade om, säger jag, att *i sådant fall* icke någon proposition kommer från Kongl. Maj:ts regering om jernvägens framdragande till gränsen, och vi kunna väl likaså vara förvissade, att utan kongl. proposition varder jernvägen icke byggd. Vid sådant förhållande anser jag reservanternas vilkor öfverflödigt. Jag fäster ock uppmärksamheten derpå, att ett sådant i Första Kammarens beslut intaget vilkor skall komma att verka till ingenting annat än hela förslaget förkastande, emedan efter den praxis, som i fråga om gemensamma omröstningar är vedertagen och som införts af Första Kammaren sjelf, varder det genom vidfogande af detta vilkor omöjligt att få en gemensam omröstning till stånd. — Med anledning af hvad jag nu anfört ber jag att få yrka bifall till herr Tamms reservation.

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

Herr Unger: Jag ansluter mig till den åsigt, att denna bana nu bör byggas, och gör det på skäl, som af föregående talare äro i det afseendet anförda, hvilka skäl jag icke skall upprepa. I afseende å frågan, huruvida detta beslut bör fattas under den förutsättning, som de tre reservanterna, med utskottets ordförande främst, hafva påyrkat, vill jag säga, att jag ansluter mig närmast till hvad herr von Ehrenheim i det hänseendet yttrat. Dertill vill jag lägga, att så, som berörda vilkor nu är formuleradt, lär det väl befinnas vara alldeles oantagligt. Det säges: "under förutsättning, att, i anledning af Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning, medel anvisas eller afsätts till anläggande af en fast befästning i Boden." Kongl. Maj:t har icke gjort någon annan framställning, än att till *påbörjande* af befästningarna vid Boden skulle för 1898 anvisas 500,000 kronor. Såsom vilkoret nu är formuleradt, kan man antingen fatta det så, som om vilkoret vore uppfyllt, blott något beviljades, eller ock så, att alla medel, som erfordrades för befästningen, skulle på en gång beviljas. Huru som helst — lærer vilkoret vara oantagligt i den form, hvori det nu är affattadt. Och äfven om det vore affattadt i annan form, eller så, att det skulle anvisas på extra stat för nästa år 500,000 kronor till fästningens påbörjande, skulle jag ändå icke gå in derpå, emedan jag anser det oförmöjligt och politiskt oklokt. Det skulle nemligen förstöra dels utsigterna att få jernvägen till stånd och dels utsigterna att få anslag till befästningen, ty jag tror, att skall man taga fram anslaget till befästningen med tumskruf, går det sämre, än om hvar sak får gälla för sig, hvad den kan. Jag kan icke förstå, hvarför, då reservanterna voro af den åsigt, att frågan om anslag till

Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)

Norrlands fasta försvar borde gå före frågan om anslag till jernvägen, arbetet inom utskottet icke ordnats så, att frågan om anslag till befästningarna blifvit, vid bestämmande af utskottets arbetsordning, satt före jernvägsfrågan. Jag känner icke närmare till den inre statsutskottspolitiken, men jag anser icke, att det skulle hafva varit omöjligt att få arbetet så ordnad.

Jag ansluter mig till herr Tamms reservation. För min del skulle jag dock helst hafva velat ansluta mig till utskottets förslag att draga banan öfver Hasafors — jag kan nemligen icke förstå, beroende detta väl på att jag icke är förfaren i militära ting — hvarför det skulle vara farligare att draga banan öfver Hasafors, som är beläget 21 kilometer från närmaste hamn, än öfver Ytter Morjärv, der den alltid skall fram och som ligger 19 kilometer från hamnen vid Töre — men då utskottets förslag icke tyckes hafva någon utsigt till framgång, vill jag gå med på herr Tamms reservation.

Herr vice talmannen: Jag har begärt ordet med anledning af ett yttrande utaf herr statsrådet och chefen för landtförsvarsdepartementet. Han förmenade, att jag skulle hafva motsatt mig anläggande af landsväg utmed jernvägen. Det har jag icke gjort, tvärtom uttalade jag, att den vore en nödvändig konsekvens af jernvägen. Jag sade blott, att försvaret af två vägar är svårare än försvaret af en, men mot landsvägen såsom ett appendix till jernvägen har jag visst icke haft något att erinra.

Ordföranden på första utgiftsafdelningen vände sig mot min jämförelse om anskaffande af ångplog och ångtröskverk vid ett jordbruk med blott 50 à 100 tunnors afkastning och sade, att om egaren dertill hade 150 tunnland odlingsbar jord, så kunde det vara skäl för honom att använda ångkraft. Om den ärade talaren vill något höja sitt anbud beträffande arealen, så skulle jag kunna med honom instämma, men under alla förhållanden skulle jag tillråda egaren att *först* verkställa odlingen och derigenom höja produktionen och *sedan* anskaffa de för ångkraft afsedda dyrbarare verken. Deri ligger skillnaden i vår uppfattning.

Herr Tamm, Hugo: Jag vill endast meddela, att voteringen i Andra Kammaren har utfallit med 103 röster för Hasaforslinien mot 94 för den ståndpunkt, på hvilken jag ställt mig.

Jag hemställer vördsamt till kammaren, om det efter den förklaring, som afgafs af chefen för landtförsvarsdepartementet å regeringens vägnar, kan vara skäl, att kammaren ställer sig på ståndpunkten af vårt afslag eller, hvad som är lika med afslag, de tre reservanternas förslag för att sålunda frambringa en votering, der man kommer att votera emellan en linie, som regeringen förklarat sig icke kunna acceptera, och rent afslag.

Jag anhåller fortfarande om bifall till min reservation.

Herr Sandberg: Då jag anser, att det mandat, jag innehar, förbjuder mig att under tystnad låta beslut fattas i en så vigtig fråga

som denna, torde herrarne välvilligt ursäktat mig, att jag begärt ordet, ehuru mina åsikter om saken stå i strid med dem, som hysas af pluraliteteten inom denna kammare.

Vårt land härjas af två mycket farliga sjukdomar, *rustningsfebern* och *jernvägsfebern*, af hvilka hvar och en för sig är nog kraftig att kunna ruinera hela vårt folk. Om den förra är nu här icke frågan. Den senare, jernvägsfebern, fick insteg i vårt land för omkring 50 år sedan och har sedan dess icke upphört att här förefinnas, ehuru den på olika tider uppträdt med större och mindre häftighet; men så våldsamt som nu har den, så vidt jag kan minnas, aldrig rasat. I så godt som alla landsändar framkomma oupphörligt förslag om byggande af nya jernvägar, nästan alltid åtföljda af blomstermålningar om den stora trafik, dessa jernvägar hade att påräkna, och det utomordentliga gagn, de skulle medföra för de orter, som af dem komme att genomlöpas. Erfarenheten har emellertid visat, att pålitligheten af dylika blomstermålningar i många, ja, i de flesta fall är mycket tvifvelaktig. Äfven i min fattiga hembygd, Småland, korsa jernvägsplanerna hvarandra, hufvudsakligen åsyftande att ytterligare påskynda och lätta den redan under många år derstädes ohejdadt pågående skogssköfvingen. Man har ofta plagat kalla Småland ett Norrland midt i Göta rike. Snart blir det nog riktigare att kalla detta landskap en ödemark. För öfrigt är det väl icke så alldeles säkert, att icke till och med det så mycket beprisade framtidslandet Norrland genom den oförnuftiga skogssköfvingen inom en icke aflägsen framtid äfven blir förvandladt till en ödemark. Huru skiftande och olika dessa jernvägsförslag än äro, äro de dock alla lika i det hänseendet, att de skola uteslutande eller hufvudsakligen verkställas med lånta medel. Först upptagas inom eller utom landet så stora lån, som kunna erhållas emot inteckning i den blifvande jernvägen. De kommuner, som tecknat aktier, upptaga lån för att betala sin aktieteckning, hvilket äfven ofta nog torde vara fallet med enskilda aktietecknare. Jag har en djup misstro mot alla företag, som grunda sig på lån. Om de än undantagsvis kunna lyckas, så misslyckas de dock i de flesta fall. Vi hafva redan hunnit fram till eller åtminstone närmat oss det föga eftersträfvärda målet att i förhållande till folkmängd och tillgångar hafva det största antal kilometer jernvägar, men också den största statsskulden. Vore det icke skäl, att vi nu stannade och betänkte oss, särdeles som det länge sagts: "nu är det slut med stambanebyggandet genom Norrland"? För min del anser jag, att Riksdagen skulle handla både klokast och rättast, om den, då nu statens inkomster flöda så rikligt, använde dessa öfverskottsmillioner dels till att hjälpa oss upp ur den skuldsättningsafgrund, hvori vi nedsjunkit, och dels till att lemna så stora anslag som möjligt till arbetareförsäkringen för att derigenom på det kraftigaste sätt motverka vår farligaste fiende, socialismen.

Angående den nu föreslagna jernvägen har det visats af flere talare, att den snarare är skadlig än tvärtom. Att förbättrade kommunikationer, särskildt genom jernvägar, verksamt kunna bidraga till kulturen är visserligen sant, men såsom alltid i dylika fall har deras betydelse blifvit mycket öfverskattad. Det har också blifvit sagt —

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

och deri instämmer jag — att undervisning i skolorna i svenska språket verkar långt mer än alla jernvägar.

Det finnes väl ingen, som nu i slutet af nittonde seklet kan tro, att den nu föreslagna jernvägen skulle kunna gifva så mycken inkomst, att den ens betäckte driftkostnaderna. Det blir en ny uppoffring för svenska staten att dels erlägga räntan på anläggningskapitalet, dels betala en betydlig del af drift- och underhållskostnaderna.

På de skäl, jag nu anfört, förenar jag mig med dem, som yrkat afslag, och det torde ursäktas mig, att jag kommer att begära votering: jag vet nemligen icke någon annan utväg för att få reda på, om icke äfven i denna kammare, för hvars pluralitet sparsamhet synes vara ett fast ofattligt begrepp, finnes en och annan, som i likhet med mig bäfvar tillbaka för fortsättandet af den vådliga färden utför skuldsättningens sluttande plan, hvilken för staten lika som för den enskilda personen ovilkorligen slutar med ruin.

Herr Cederberg: Säkerligen bereder jag den siste ärade talaren en glad öfverraskning, då han finner, att han icke är den siste i debatten. Jag anade på förhand, hvad han skulle komma med, och jag kan nästan säga, att jag på förhand kunde hafva skrivit ett bemötande deraf. Emellertid anser jag mig böra gendriiva hans anförande i några få ord.

Han yttrade exempelvis, att vi nu alltmera började att lida af hvad han kallade jernvägsfeber. Enligt mitt förmenande har statsutskottet sökt att så mycket som möjligt motarbeta denna feber, så mycket som möjligt är från statens sida.

Han yttrade äfven, att de norrländska banorna skulle hafva medfört förluster, och det skulle äfven den nu föreslagna komma att göra, och han anslöt sig derigenom till den åsigt, som uttalats af herr vice talmannen. Jag ber då dessa två herrar tänka på en sak, när de skola bedöma dessa frågor. När jernvägarne först började byggas i detta land, huru högt stod då räntan på de lån, som upptogos för jernvägsbyggnaderna, och huru förhåller sig denna ränteföt till den afkastning, som de då i södra Sverige byggda jernvägarne lemnade, när de voro nya? Skilnaden mellan jernvägarnes afkastning och räntan på lånen var då väsentligen större än skilnaden mellan den nu gällande räntan och den afkastning, som de norrländska banorna gifva.

Mot herr vice talmannen vill jag erinra, att han glömde naturligtvis att i sin jämförelse omtala Gellivara-banan, som, efter hvad jag tror mig veta, visat ett helt annat resultat än de öfriga banorna i Norrland.

Den siste talaren yttrade också, att språkfrågan betyder så litet i denna sak, därför att skolorna skulle göra väsentligen mera i detta afseende. Jag ber att få förklara, att den ärade talaren far alldeles vilse. Den, som vistats uppe i Finnmarken, vet väl, att det är sällan, man får höra ett svenskt ord, när man kommer på sidan om de af svensktalande vanligast begagnade vägarna, invid hvilka svenskan något kan få höras, och att när man icke hör finska, det ofta händer, att

det är norska, som finnarne rådbråka. Hvar hafva de lärt sig den? Jo, under det arbete, med hvilket de under vissa tider syssla vid de norska fiskerierna. Numera, sedan Gellivara-banan kommit till, har svenskan börjat utbreda sig något mera der uppe, än norskan förut gjorde genom arbetet i Norge. Detta visar, att det fordras något annat och något mera än blott skolor för att lösa språkfrågan.

För öfrigt, hvad sjelfva banan beträffar, har jag icke något att tillägga till det, som anförts af dem, hvilka yttrat sig till förmån för densamma. Jag anhåller att få ansluta mig till herr Tamms yrkande.

Herr Lundeberg: En del af de ärade talare, som hafva uppträdt mot reservationen, hafva dervid såsom nästan det kraftigaste skälet anført t. f. generalstabschefens uttalande, att icke något kunde behöfva vidgöras åt fästningsfrågan förr, än när banan skulle dragas från Kalix och fram till gränsen. Den, som har varit något med i Riksdagen, vet likväl, att hafva vi en gång banan vid Kalix, så är det icke en fråga på många år, innan vi hafva den framme vid gränsen; men *han vet äfven* att vi hafva mycket svårt att få fram några befästningar; det lärer oss allt erfarenheten från vårt riksdagsarbete. Nu har det visserligen påståtts och äfven af herr statsrådet och chefen för landtförsvarsdepartementet anförts, att regeringen anser det vara ett nödvändigt samband mellan banans framförande och befästningarnas åstadkommande. Men detta har dock icke blifvit framställt på ett så bindande sätt, att vi kunna vara förvissade om, att regeringen såsom vilkor för banans framdragande sätter bifall till befästningarna vid Boden. Under sådana förhållanden, och då vi, som ställt oss på reservationens ståndpunkt, anse, att försvaret är *det första* och kommunikationernas framdragande till gränsen det *andra*, så finnes det för oss icke någon möjlighet att frångå den ståndpunkt, vi i vår reservation intagit.

Friherre von Kræmer: Mine herrar! Jernet leder icke blott elektricitet, utan det leder äfven patriotism! Herrarne torde lätt förstå den antydning, jag i dessa ord velat göra. För mig ställer sig frågan, om den föreslagna jernvägen kommer att i jernvägsstyrelsens rapporter lemna ett plus eller ett minus, såsom en mindre viktig sak. Hufvudsaken är, att hvad som på denna jernväg skall föras dit upp är svenska sympatier och anslutning till det svenska fosterlandet. Att denna jernvägsförbindelse icke blott dit den nu föreslagits, utan ända till riksgränsen, enligt mitt förmenande ovilkorligen skall bidraga till att föra Sverige fram till Sveriges gräns, derom är jag lifligt öfvertygad, och det anser jag vara mycket viktigare äfven ur försvarssynpunkt än allt, hvad man talar om befästningar och dylikt. Den åsigt, som framkastats, att en ödemark skulle vara det bästa försvaret för ett land, förefaller mig temligen urmodig. Det är den gamla Napoleon-Moskwa-historien! Enligt min mening äro människorna, befolkningen det hufvudsakliga värnet för ett land. Man talar ju om, att vi hafva så litet trupper der uppe; nå väl, om vi få en talrikare befolkning der, kunna

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)

vi sätta upp ett regemente till. Det vore ju ett ganska kraftigt tillägg till försvaret!

Man har äfven gjort sig mycket besvär med att bevisa, att de norrländska banorna gifva mycket liten afkastning, ja, att somliga af dem till och med gå med förlust. Man tyckes numera hafva glömt den jemförelse, som, då jag förra gången hade äran tillhöra denna kammare, alltid, när det var frågan om icke *direkt* renderande jernvägar, plägade anföras, nemligen frågan: "huru många af våra landsvägar är det, som gifva behållning?" Icke dess mindre måste man hafva dem! Jernvägarne äro en förbättrad form af landsvägarne, och de tränga sig fram med nödvändighetens kraft. Dessutom är det alls icke säkert, att icke denna bana — om den också icke lönar sig, när den icke går längre än till Kalix elf — dock kan få en mycket utvidgad trafik och lemna vackra resultat, när den an knyter sig till det stora systemet på östra sidan om gränsen.

Men, som sagdt, för mig är hufvudsaken, att, innan denna språkfråga, som är så många lands plåga, kan äfven hos oss växa upp och nyttjas emot oss, vi böra, icke på tvångets, men på den fredliga utvecklingens och kommunikationernas väg, föra Sverige fram till Sveriges gräns.

Man säger, att det är förgäfves: finnerne äro mera skapade för det arktiska klimatet och komma därför att ligga öfver i kampen för tillvaron. Det är ju möjligt, att så kan vara förhållandet med den finska *folkstammen*, men icke kan det bero på *språket*, utan får folket lära sig att tala svenska, så blir nog det språket lika passande för klimatet som finskan!

Hvad åter beträffar frågan om befästningarne vid Boden, så synes det mig, som om det vore för tidigt att redan nu börja diskutera den saken. Den är ju ännu icke ens behandlad i utskottet och föreligger icke heller nu till afgörande. Dessutom synes det mig, att man i denna fråga begått ett stort uraktlåtenhetsfel mot Riksdagen. Man har nemligen icke framlagt någon ordentlig situationsplan öfver Boden. Förut har jag hört talas om, att fästningen skulle ligga på en framskjuten höjd mot Lule elf och beherska trakten rundt om. Men nu har jag läst i tidningarna om major Melanders föredrag och deraf inhemtat, att omkring Boden skulle befinna sig en krets af höjder, lämpliga för anläggande af mindre befästningar och att sålunda bilda ett befästadt läger. Men om så är, hvem garanterar, att det icke finnes ytterligare höjder längre bort, från hvilka i framtiden, när skottvidderna ökats, de omtalade, nu till befästade afsedda höjderna i sin ordning kunna beskutas, så att vi måhända få en ny upplaga af den sorgliga Karlsborgs-historien? Första vilkoret för att vi med någon sakkännedom skola kunna behandla denna fråga är, att den först skall passera utskottet, der antagligen alla nödiga upplysningar inhemtas, och sedan att regeringen är nog nådig att framlägga en fullständig situationsplan öfver trakten der omkring. Dessförinnan kunna kamrarne icke döma med någon i sak grundad öfvertygelse i denna fråga.

Jag skjuter för öfrigt denna fråga för ögonblicket alldeles å sido;

för mig framstår, som sagdt, såsom hufvudsaken att närmare till oss knyta dessa delar af vårt land.

Jag skulle därför helst helt enkelt röstat för bifall till utskottets betänkande; ty frågan om Hasafors- eller Niemiforslinien förefaller mig såsom en ren obetydlighet mot att få banan fram. Men det kan ju ligga någonting riktigt uti att låta Kongl. Maj:t ännu en gång tänka på detaljerna och att i enlighet med herr Tamms förslag öfverlemna åt Kongl. Maj:t att bestämma hvilka orter banan skall genomlöpa.

Jag skall därför instämma, i herr Tamms yrkande.

Efter härmed slutad öfverläggning yttrade herr talmannen, att beträffande förevarande punkt yrkats: 1:o) af herr *Lundeberg*, att Riksdagen — under förutsättning att, i anledning af Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning, medel anvisas eller afsätts till anläggande af en fast befästning i Boden, samt under förbehåll att de i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 26 februari 1897 för den föreslagna banan från Boden till Ytter Morjärv angifna vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas — må, med uttalande, i anledning af herr J. M. Ekströmers motion, att arbetets utförande måtte under behöflig kontroll verkställas med tillämpning af entreprenadsystemet, der så med fördel för staten kan ske, besluta anläggning af en statsbana från Boden öfver Buddby och Niemifors till Ytter Morjärv, samt till påbörjande af denna bana för år 1898 å riksstaten utom hufvudtitlarne anvisa 1,300,000 kronor med rätt för Kongl. Maj:t dels att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå, dels ock att låta af det anvisade beloppet förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 150,000 kronor; 2:o) af herr *Tamm*, *Hugo*, att utskottets hemställan skulle bifallas med den ändring, att dels orden "statsbana från Boden öfver Hasafors" utbyttes mot orden "statsbana i enlighet med Kongl. Maj:ts förslag från Boden", dels ock ordet "närmare" uteslöts, samt 3:o) att utskottets hemställan skulle afslås.

Sedermera gjordes proposition på bifall till utskottets hemställan, samt derefter propositioner i enlighet med nyssnämnda yrkanden; och förklarade herr talmannen sig anse propositionen på bifall till herr Tamms yrkande vara med öfvervägande ja besvarad.

Votering begärdes, i anledning hvaraf herr talmannen hemställde, huruvida kammaren ville till kontraposition dervid antaga bifall till herr Lundebergs förslag eller afslag; och förklarade herr talmannen sig finna de härå afgifna svaren hafva utfallit med öfvervägande ja för deras mening, som ville till kontraposition antaga bifall till herr Lundebergs yrkande.

Votering begärdes emellertid jemväl om kontrapositionens innehåll, i anledning hvaraf, och sedan till kontraposition i denna votering antagits afslag å utskottets hemställan, uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som vill, att i hufvudvoteringen öfver punkten 1 i statsutskottets utlåtande n:o 40 kontrapositionen skall innehålla bi-

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

*Fortsättning
af norra
stambanan.
(Forts.)*

fall till herr Lundeborgs under öfverläggningen framställda yrkande,
röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har såsom kontraposition i nämnda votering antagits afslag å utskottets hemställan.

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

Ja—51;

Nej—69.

Härefter uppsattes, justerades och anslogs för hufvudvoteringen en omröstningsproposition af följande lydelse:

Den, som bifaller herr Hugo Tamms yrkande i afseende å punkten 1 i statsutskottets utlåtande n:o 40, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslås utskottets hemställan.

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

Ja—66;

Nej—51.

Punkten 2.

Utskottets hemställan bifölls.

*Anläggning af
en statsbana
från Krylbo
till Örebro.*

Punkten 3.

Herr Bohnstedt: Då jag reserverat mig mot utskottets beslut i denna del, må det tillåtas mig att i frågan yttra några ord.

Den jernväg, hvarom här är fråga, har tvenne viktiga ändamål.

Det första och viktigaste af dessa ändamål är att blifva en *föreningslänk* mellan norra Sverige å ena och södra och mellersta Sverige å andra sidan, hvarigenom den väg, som posten till Norrland nu har att tillryggalägga, skulle komma att minska med öfver 200 kilometer och hvarigenom godstrafiken till och från Norrland komme att få 44 kilometer kortare väg, än med nuvarande samtrafik kan ske. *Det andra* är att blifva en *lokalbana* af stor betydelse för den på bruksdrift rika ort, banan genomgår. Vid en blick på kartan finner man, att det fattas en bit i den stora pulsådern af statsjernvägar mellan norra och södra Sverige och att den nu förevarande frågan just har till ändamål att i statsbanenätet infoga denna bit. Jag är ock förvissad om att alla måste inse nödvändigheten af att statsbanenätet på detta sätt kompletteras. Såsom herrarne se af utskottets betänkande sid. 17, har också redan 1858 års jernvägskomité uttalat sig för byggandet af den ifrågavarande banan.

På sista tiden har visserligen både talats och skrifvits rätt mycket mot förslaget om banans anläggning, men för min del anser jag, att det hufvudsakligen är blott enskilda intressen, som på detta sätt yttrat sig, och dessa enskilda intressen anser jag vara enskilda jernvägsintressen samt spekulationsintressen, liksom man sökt i frågan inblanda ett särskildt Stockholmsintresse, hvilket dock, efter hvad jag tror, har deri rätt liten betydelse. Saken är i botten den, att denna bana är en god affär, till och med en synnerligen god affär, som dessa enskilda intressen icke gerna vilja unna staten. Utskottet uppger sjelf sid. 40, att det från sakkunnig person inhemtat, att de enskilda jernvägar, som nu ombesörja den trafik, hvaraf den nya statsbanan skulle upptaga en del, skulle förlora ungefär 400,000 kronor om året, i fall denna statsbana komme till stånd. Redan detta är ju ett bevis för att banan är en god affär, ty dessa 400,000 kronor motsvara ju fyra procent å det kostnadsbelopp, hvarom här är fråga, men dessutom tillkommer hela person- och posttrafiken äfvensom den lokaltrafik, banan kommer att skapa. Läger man tillsammans allt detta, finner man, att affären måste betraktas såsom rent af afundsvärd.

På samma sid. 40 framhåller utskottet också, att man vid anläggandet af nya jernvägar icke bör förfara så, att dessa nödvändigtvis måste komma att från redan existerande banor draga till sig en afsevärd del af deras trafik. Ja, detta är nog mycket rätt, men jag tror, att man äfven har rätt att se på statens intresse och till och med har skyldighet att se till, att statsbanornas trafik utvecklas så, att dess jernvägar blifva af största möjliga gagn och att de enskilda trafikanterna få betala så billiga frakter, som endast kunna erhållas, om deras varor kunna fraktas utefter en enda bana i statens hand. Nu behöfver man, som bekant, vid försändelse af gods från södra till norra Sverige anlita fyra olika banor. Staten har vid jernvägsanläggningar rätt att se på sitt eget intresse, så snart staten icke går så långt, att den hotar redan befintliga enskilda jernvägars existens, och att byggandet af den ifrågavarande banan icke kan innebära ett sådant hot, ber jag att få bevisa.

De enskilda jernvägar, som beröras af den nya banan, äro trafik-

*Anläggning af
en statsbanan
från Krylbo
till Örebro.
(Forts.)*

bolagets jernvägar, Stockholm—Vesterås—Bergslagens jernväg och Sala—Tillberga jernväg. Huru stå nu för närvarande dessa jernvägars affärer? Jo, hvad först angår trafikbolaget, så betalas dess aktier på 1,000 kronor med 1,700 kronor, hvilket visar, att bolagets affär är mycket god och kan reda sig, äfven om det beröfvas den trafik, hvarom fråga nu är. Stockholm—Vesterås—Bergslagens jernvägs- trafikaktiebolags aktier hafva nu uppgått till 350 procent, och detta trafikaktiebolag har inköpt alla det gamla jernvägsbolagets aktier till pari, detta till på köpet vid en tidpunkt, då fråga var väckt om anläggning af Örebro—Krylboanan. Sala—Tillberga-jernvägens aktier stå vid cirka 200 procent. Allt detta visar tydligt, att, om statsbanan kommer till stånd, den icke kan lædera dessa enskilda jernvägars trafik eller existens.

Det är således enligt min tanke ett statsintresse, som det här gäller, och det ett ganska stort statsintresse, och saken bör ses från denna synpunkt.

Hvad nu banans rigtning beträffar, så finna herrarne af den vid betänkandet fogade reservation, som jag biträdt, att jag jemte ett par andra ledamöter i utskottet från Första Kammaren förordat den så kallade vestra linien för en del af banans sträckning. Kongl. Maj:ts förslag innefattade två alternativa linier, den vestra och den östra, men jag håller ovilkorligen på den vestra linien af det skäl, att den kommer att lemna större trafik än den östra, till följd af att de största och flesta bruken äro belägna invid den vestra linien. Vid denna senare linie ligga åtminstone fyra—fem bruk, deribland de stora Fagerstaverken, mot endast två vid den östra, och dessa två, af hvilka Ferna är det enda af någon betydelse, hafva ringa produktion i jemförelse med bruken vid den vestra linien. En hvar, som något känner till bruksförhållandena, vet också, hvilken betydande trafik de stora jernindustrierna kunna skapa, och måste inse de stora fördelar, den vestra linien erbjuder.

Jag vill nu ej vid denna sena timme längre upptaga kammararens tid, ehuru åtskilligt kunde vara att tillägga, utan får jag på grund af hvad jag anfört yrka afslag på utskottets förslag i denna punkt och bifall till den reservation, herr Lundeberg, herr Fränckel och jag deremot afgifvit.

Herr Svedelius: Enligt min uppfattning äro de skäl, utskottet anfört såsom stöd för det resultat, hvartill utskottet kommit, ganska svaga och äfven temligen egendomliga. Jag skall nu tillåta mig att upptaga de viktigaste af dem till bemötande.

Till en början framhåller utskottet det betänkliga i att på en gång så omfattande jernvägsbyggnader skulle komma under utförande som dels alla de enskilda jernvägar, för hvilka koncession antingen beviljats eller för närvarande vore under pröfning, och dels dessa nu föreslagna statsbanor. Jag instämmer gerna med utskottet deri, att, om alla dessa banor under den närmaste framtiden skulle samtidigt och på en gång vara under arbete, detta vore väl mycket, men att, såsom utskottet gjort, härifrån låta föra sig så långt i slutledning, att

inga nya statsbanor alls borde byggas i mellersta eller södra Sverige, det synes mig verkligen vara att drifva betänkligheten allt för långt.

Utskottet framhåller vidare, att nu ifrågakvarande jernväg jemte linien Göteborg—Svinesund skulle komma att konkurrera med andra banor, i det att utskottet, efter att hafva omnämnt, att "enligt utskottets tanke bestämda skäl tala deremot, att dessa linier nu beslutas", vidare yttrar:

"Innan utskottet angifver sin ståndpunkt i detta hänseende, vill utskottet förutskicka den erinran, att dessa jernvägars beräknade rentabilitet till icke obetydlig grad beror derpå, att de nödvändigtvis måste komma att från redan existerande banor draga till sig en afsevärd del af deras trafik"; hvarefter utskottet lemnar några sifferuppgifter i sådant hänseende.

Jag ber då att få uttala, att jag vill vara den förste att hålla på de rättigheter, som enskilda jernvägar tillförsäkrats genom sina koncessioner, men jag vill tillika hafva fastslaget, att dessa rättigheter icke böra få sträcka sig längre, än koncessionerna bestämma, och ännu mindre längre, än grundlagens tydliga bud medgifver. 60 § regeringsformen stadgar ovilkorligen, att "inga monopolier må till vinning vare sig för Konungen och kronan eller för enskilda personer och korporationer fastställas". Och skulle koncessionen för en jernväg genom vissa orter kunna innebära, att andra orter, ehuru jemväl i behof af jernvägsförbindelser, till följd af denna koncession skulle vara beröfvade jernvägars välsignelse, därför att de icke lyckats så fort som de förra orterna skaffa sig koncession, och den nya jernvägen skulle komma att leda någon trafik från den redan befintliga, så vore detta allt för hårdt, och någon sådan orättvisa torde icke kunna få fastslås såsom grundsats i fråga vare sig om statens eller om enskilda jernvägar.

En helt annan sak är, om hufvudsakliga syftet med den nya jernvägen skulle befinnas vara att rycka trafik från en förut befintlig och derpå hafva sin egentliga vinning; i sådant fall bör koncession nekas och således icke heller någon statsbana byggas. Men ett dylikt fall föreligger icke här. En hastig blick på kartan är tillräcklig att visa, att den föreslagna jernvägen kommer att genomgå en trakt, som för närvarande i jemförelse med andra orter är i verklig brist på kommunikationer, och att då förmena trakten denna jernvägsanläggning endast därför, att trafik till densamma äfven komme att ledas från andra jernvägar, synes mig hvarken billigt eller rättvist.

Jag vill dessutom påpeka, att om en sådan åsigt som den jag nu bemött skulle få göra sig gällande, vore det så godt först som sist besluta, att inga jernvägar skola vidare få byggas i mellersta och södra Sverige, ty der torde knappast kunna uppletas någon ort, der icke en jernvägslinie skulle komma att på något sätt konkurrera med förut befintliga linier. Jag förmodar dock, att Riksdagen icke vill drifva hänsynen till för öfrigt berättigade jernvägsintressen så långt.

Dessutom är det min öfvertygelse, att en jernvägslinie, äfven om den skulle komma att beröfva andra linier någon trafik, i stället, såvidt den är berättigad af andra hänsyn, kommer att tillföra dessa li-

*Anläggning af
en statsbana
från Krylbo
till Örebro.
(Forts.)*

Anläggning af
en statsbana
från Krylbo
till Örebro.
(Forts.)

nier ny trafik af annan beskaffenhet, och så skall säkerligen äfven här blifva förhållandet.

Den rikedom på naturkrafter och resurser, som förefinnes i de bygder, som beröras af den föreslagna statsjernvägen, skall otvifvelaktigt skapa företag, som jemväl erfordra näring från annat håll, och de nu befintliga jernvägarne, som skulle komma i konkurrens med statsbanan, skola säkerligen härvid verka såsom ett slags sugrör för att skaffa näringsmedel till de nya industrierna i denna del af Bergslagen, hvilka industrier således i sin ordning komma att vara till gagn för de redan varande jernvägarne. Ett stöd för denna uppfattning har jag deri, att man nästan öfverallt har erfarenhet af att enskilda jernvägar, som för några år sedan visat dåliga ekonomiska resultat och haft rätt svårt att reda sig, numera, sedan nya linier i granskapet blifvit utförda och trafikerade, af den sålunda uppkomna konkurrensen haft blott gagn och erhållit nytt lif, så att de blomstrat upp och lemna en afkastning, som måste anses rent af häpnadsväckande, om man jemför den med deras afkastning på den tid, då de icke voro utsatta för konkurrens med de nya jernvägarne.

Jag ber att få med ett litet exempel belysa, huru jag uppfattar denna sak. Som bekant, har koncession nyligen beviljats för en enskild jernväg från Örebro till Svartå, hvilken kommer att ligga i närheten af den nu ifrågavarande statsbanan. Det kunde synas uppenbart, att denna enskilda jernväg skulle komma att konkurrera med statsbanan, men med öppen blick för sakens verkliga innebörd har jernvägsstyrelsen tillstyrkt och Kongl. Maj:t ej heller tvekat att bevilja den begärda koncessionen. Såväl jernvägsstyrelsen som Kongl. Maj:t hafva insett, att just genom denna enskilda bana ny trafik skulle skapas för statsbanan, hvilken komme att mer än väl fylla den trafik, som kunde beröfvas densamma genom den enskilda jernvägen. — Då jag talar om linien Örebro—Svartå, vill jag påpeka, att otvifvelaktigt kommer äfven från denna ny trafik att tillföras såväl den nu föreslagna som de äldre banorna i närheten, särskildt till följd af de rikliga kalktillgångar, som tack vare denna bana kunna i stor omfattning komma Bergslagen till godo.

Den föregående talaren har i öfrigt redan påpekat, att de till Örebro—Krylbo-banan angränsande enskilda jernvägarnes ekonomiska förhållanden icke äro i det skick, att man på grund deraf kan behöfva anse nödvändigt, att de särskildt gynnas genom vägran att medgifva anläggning af den nu ifrågavarande jernvägen.

Ytterligare säger utskottet: "Att en linie Krylbo—Örebro kommer att minska trafiken på andra äldre statsbanedelar torde knappt behöfva erinras." Hvad utskottet dermed menar, har jag svårt att förstå. Möjligen innebär utskottets yttrande en hänsyftning på den 33 kilometer långa bandelen Sala—Krylbo, som ingår i den komplex, som bildas af Stockholm—Vesterås—Bergslagen och Köping—Hult-jernvägarne. Eller menar utskottet, att den skulle komma att minska trafiken öfver Stockholm? I sådant fall vill jag fästa uppmärksamheten på, att gods för närvarande icke går den vägen; gods till Krylbo och der ofvanför söder ifrån går öfver Tillberga och Sala. Således reduceras frågan till

post- och passageraretrafiken. Men kan det vara utskottets mening att uttala, att passagerare ovilkorligen skola tvingas att, för att bereda de nuvarande statsbanelinierna ekonomisk vinning, taga den längre vägen öfver Stockholm och att den nya statsbanan af sådan anledning icke skall byggas? En sådan åsigt har åtminstone icke förr gjort sig gällande inom Riksdagen och ej heller inom utskottet, då detta tagit befattning med förslag rörande andra stambanelinier. I annat fall skulle till exempel icke linien Falköping—Nässjö blifvit byggd, icke Hallsberg—Motala—Mjölby-banan blifvit inlöst, icke Vestkustbanan blifvit understödd och derefter inlöst; utan man skulle sagt, att det vore bättre att låta passagerarne till exempel från Vestergötland till Skåne resa öfver Hallsberg och Katrineholm för att gifva statsbanorna större inkomst.

Jag tror icke, att uppfattningen i allmänhet kan vara sådan, att utskottet skulle få många, som hölle med det i en sådan mening. Enligt min åsigt bör väl jernvägarnes syfte vara att åstadkomma en bekväm och lätt samfärdsel mellan olika delar af landet. Och dervid bör hvad statens banor beträffar endast tillses, att staten erhåller full ersättning direkt eller indirekt för hvad den nedlagt å banan, och hvad privata banor vidkommer, att dessa få skälig afkastning på det enskilda kapital, de nedlagt till den allmänna samfärdselns bättnad.

Jag ber då att få påpeka, huru dessa syften kunna tillfredställas med den bana, som nu är i fråga, och dervid först nämna, att, hvad den rent lokala trafiken vidkommer, jag icke vill upptaga kammarens tid med att närmare relatera denna, då det redan af propositionen och de i öfrigt föreliggande handlingarna är temligen klart, hvilka betydliga kvantiteter, som här skulle framföras, vare sig man väljer den ena eller andra linien. Men jag vill påpeka, hvilken vinst banan skulle, ntom i fråga om lokaltrafiken, medföra för genomgående gods. Jag har här en tabell, utvisande huru trafik kostnaderna skulle ställa sig för en del artiklar. Jag skall emellertid endast anföra några få siffror.

Spanmål mellan Göteborg och Krylbo kostar nu per ton 13,60 öfver Köping och Tillberga mot kr. 11,90 nya linien, stenkol och gödningsämnen resp. 8,90 mot 7,20, smör resp. 20,50 mot 18,50, tackjern och trävaror resp. 9,90 mot 8,20. Mellan Nässjö och Krylbo kostar spanmål kr. 12,60 öfver Köping och Tillberga mot kr. 10,90 den nya linien, träkol resp. kr. 9,00 mot 8,40, smör resp. 19 mot 16,90 o. s. v.

Jag har här ganska många sådana siffror, men jag skall inskränka mig till de anförda för att med denna antydning visa, att för all trafik mellan norra och södra Sverige en afsevärd besparing uppkomme, om den ifrågavarande nya banan anlitas. Samma är förhållandet med resande, och jag har här äfven sifferuppgifter derom, men vill icke trötta kammaren med uppläsande af flera siffror, och det är ju uppenbart, att prisen blifva afsevärdt lägre utefter den nya kortare banan äfven i detta afseende. Förutom dessa fördelar är det ju tydligt, att statens jernvägstrafik skulle i väsentlig grad underlättas genom den större bekvämlighet, hvarmed tågen kunde anordnas i Stockholm för att vinna anslutning med tåg från olika delar af riket, och det är tydligt, att det för jernvägsförvaltningen är mycket bekvämare, om den kan ordna tåganlutningarna, med hänsyn till resande och post,

*Anläggning af
en statsbana
från Krylbo
till Örebro.
(Forts.)*

Anläggning af
en statsbanan
från Krylbo
till Örebro.
(Forts.)

efter två linier i stället för efter en. Vidare är det för statens jernvägar en stor fördel att kunna på den nya banan lättare öfverflytta sin vagnpark, då det uppstår brist på ett, men öfverflöd på ett annat håll. Från synpunkten af trafikens bekvämare och billigare skötsel är detta synnerligen beaktansvärdt.

Jag ber nu få nämna några ord om hvilken af de tre linier, som ifrågasatts, här bör väljas. Skulle jag följa mitt personliga tycke eller afgifva mitt votum med afseende å det intresse, som särskildt berör Örebro län, skulle jag icke tveka att ställa mig på herr Johan Johanssons motions ståndpunkt, men huru starka mina sympatier därför än äro och ehuru den af honom förordade linien är af stor fördel för bergslagen, särskildt för forsling af norrlandskol, så kan jag dock icke ställa mig på den ståndpunkten, då jag här är pligtig att icke tala i lokalt intresse, utan har att se saken i stort och ur allmän synpunkt. Det är mig då klart, att när frågan ses ur stambane-synpunkt, det icke kan vara lämpligt att den stora genomgående trafiken mellan norr och söder drages i en krok af 28 kilometer för att tillgodose en orts lokala fördelar, och jag måste därför ställa mig obetingadt på deras sida, som önska den vestra linien. Redan af de föreliggande handlingarna framgå siffror, som för mig äro tillfyllest talande för denna linie. Jag vill dock icke upptaga tiden med att upprepa de i de föreliggande handlingarne anförda skälen härför, helst herrarne torde känna dem tillräckligt. Men såsom ett ytterligare skäl för den vestra linien vill jag framhålla, att den är lämpligare för åstadkommande af förbindelse till bergslagen än den östra, hvilken skulle medföra större svårighet i detta afseende. Det är visserligen sant att den vestra linien är fem kilometer längre, och jag betonade nyss, att det icke vore välbetänkt att draga en stor genomgående trafik en stor krokväg, men en afkrok af 5 kilometer synes mig vara alltför ringa för att utgöra en afsevärd invändning mot denna linie i jämförelse med de större fördelar i öfrigt i lokalt hänseende, som den medför.

Utskottet yttrar vidare angående Fagerstalinien, att det vore tvifvel underkastadt, om trafiken från Fagerstaverken komme att gå på den vestra linien, om linien Vestanfors—Engelsberg kommer till stånd. Men jag är för min del öfvertygad, att detta icke i och för sig kan inverka på försändelsen af Fagerstagodset, ty detta måste i regeln söka sin väg till Göteborg, hvadan det är gifvet, att den vestra linien blir den genaste för detta gods. Utskottet tillägger härefter: "Bygges åter jernväg mellan Ramnäs och Kolbäck, torde behovet af banan Krylbo—Örebro kunna starkt ifrågasättas, emedan i slikt fall möjlighet öppnas att på ett enklare sätt än genom anläggandet af sistnämnda bana förbinda de norrländska jernvägarne med mellersta och södra Sveriges bansystem."

Här är åter en antydning, som jag måste erkänna att jag icke förstår. Menar utskottet att genom byggandet af linien Ramnäs—Kolbäck trafiken skulle från norra till södra Sverige kunna dragas öfver Kärrgrufvan—Ramnäs—Kolbäck lättare än nu sker öfver Sala—Tillberga—Kolbäck? Väglängden är från Krylbo till Sala 33 kilometer, från Sala till Tillberga 28 kilometer och från Tillberga till

Kolbäck 29 kilometer, tillsammans 90 kilometer, medan beträffande den andra linien öfver Kärrgrufvan afstånden äro från Krylbo till Kärrgrufvan 19 kilometer, från Kärrgrufvan till Ramnäs 40 kilometer, och derifrån till Kolbäck blir det antagligen 26 eller kanske 28 kilometer, ty raka vägen mellan dessa platser är 25 kilometer, alltså tillhoppa 85 å 87 kilometer. Det är således blott en vägskilnad mellan dessa linier af 3—5 kilometer, men i senare fallet skulle trafiken dragas öfver den ytterst dåliga trafikleden Krylbo—Kärrgrufvan med lutningar af 1 på 60. Det bör således icke kunna ifrågakomma, att en bana Ramnäs—Kolbäck skulle medföra någon ändring i de förhållandena, som här äro i fråga, och i den riktning utskottet antytt.

Utskottet säger vidare, att utskottet förmenar dessa jernvägar ega så stor lokal betydelse, att för deras byggande såsom statsbanor med fog kan uppställas kraf på större bidrag än dem, hvilka den kongl. propositionen innehåller och som äro desamma som de, hvilka uttagits vid stambanans framdragande genom öfre Norrland och enligt Kongl. Maj:ts förslag jemväl skola gälla statsbanans fortsättande på andra sidan Boden. Utskottet kan ej bortse derifrån att på de orter, Krylbo—Örebro och Göteborg—Svinesunds jernvägar skola genomlöpa, böra kunna ställas andra fordringar på bidrag, än då fråga är om öfre Norrland, ej minst med hänsyn till nämnda jernvägars lokala betydelse. Jag ber att få taga fasta på att dessa jernvägar anses ega *så stor lokal betydelse*, att det är skäl enligt utskottets mening att för deras byggande lemna större statsbidrag än Kongl. Maj:t ifrågasatt. Då man härvid besinnar, att alla våra gamla stambanor, den södra, den vestra, den östra och den nordvestra, tillkommit utan bidrag från orterna, skulle man ju häraf kunna draga den slutsatsen, att denna banan skulle vara af ännu större betydelse än de öfriga enligt utskottets mening, men detta oaktadt kommer utskottet till det resultat, att det stryker hela denna jernväg. Detta synes mig icke vara rätt konsekvent.

Jag ber slutligen få påpeka att, om Riksdagen nu skulle besluta, att icke statsbana bör anläggas mellan Örebro och Krylbo, det synes mig omöjligt att med den jernvägsolitik, som hittills följts i vårt land, förvägra koncession åt enskilde på samma bana, derest framställning göres om anläggande af en sådan. Följden skulle deraf blifva, att denna raka, centrala jernväg, som med fog kan kallas Sveriges centralbana, skulle på en sträcka af omkring 13 mil egas af enskilde, under det de stora sträckorna norr och söder derom skulle egas af staten. Detta kan hvarken vara välbetänkt eller vara lyckligt för staten, i synnerhet som denna mellersta del omgifves af privata banor på alla håll och der således blir en komplex af enskilda banor, som skulle afklippa statsjernvägarnes linie i norr och söder. Man kan invända häremot, att staten ju eger inlösningsrätt äfven i afseende å en dylik bana, men jag lyser den uppfattningen, att det är riktigare och klokare af staten att från första stund hellre sjelf anlägga banan än sedan inlösa den af enskilde anlagda jernvägen. Derigenom kan staten få den byggd i öfverensstämmelse med statsbanornas byggnadssätt för öfrigt och få den i allo ordnad på det sätt, som är för staten bäst, i enlighet med statsbanenätet och statens intressen.

På grund af hvad jag anfört anhåller jag om bifall till reservationen.

Anläggning af en statsbana från Krylbo till Örebro.
(Forts.)

*Anläggning af
en statsbana
från Krylbo
till Örebro.
(Forts.)*

Herr Wijk: Jag märker väl, att det går en oro genom kammaren, då tiden är långt framskriden, men jag skall, min vana trogen, blifva kort. Då jag ser förslaget i sin helhet, har jag icke kunnat biträda hvarken Kongl. Maj:ts, utskottets, eller reservanternas förslag. Kongl. Maj:ts förslag, därför att det afser att bygga tre jernvägar samtidigt. Det synes mig oklokt, och då härtill skulle för år 1898 anslås 11 millioner kronor, skall detta forcerade jernvägsbyggande ovilkorligen draga för stor arbetskraft från jordbruk och andra näringar, hvilka häraf skola blifva lidande. Hvad angår utskottets förslag, synes mig utskottet gå för långt i försigtighet. Jag är nemligen af den uppfattningen, att alla dessa tre banor böra byggas af staten. Men då utskottet härtill vill anslå endast 1,300,000 för 1898, då sammanlagda kostnaderna för banorna äro 30 millioner, kan med skäl frågas, huru länge det skall dröja innan banorna blifva färdiga. Reservanterna vilja åter liksom Kongl. Maj:t bygga alla tre banorna på en gång, men begå, synes mig, det felet, att sänka anslaget för Krylbobanan från 5,150,000 kronor till 3,000,000 och för Bohusbanan från 4,500,000 kronor till 2,000,000. Hvart skall detta leda? Jo, naturligtvis att byggnadstiden blifver mycket förlängd. Jag undrar, om en enskild man, som skulle bygga banorna, skulle arbeta på tre på en gång på sätt här ifrågasatts. Byggnadskapitalen blifva ju på så vis liggande räntelösa i en onödigt lång tid. Det är då klokare att koncentrera arbetet på en bana och bygga den färdig först och sedan öfvergå till den andra. Det är på den ståndpunkten jag har ställt mig. Utskottet har mot Krylbobanan gjort åtskilliga inlägg. Så skulle den icke vara tillräckligt undersökt. Men det är ganska vanligt, att då man icke vill en sak, det skylles på, att den icke är tillräckligt utredd. Den är dock undersökt af statens myndigheter, och jag vet icke, hvilka som skulle göra det bättre. Jag har fått broschyrer både för östra och vestra linien, men jag föreställer mig, att dessa äro skrifna af personer, som hafva intresse af saken på ena eller andra hållet. Jag har då blott att hålla mig till statens myndigheter, hvilka, derom är jag öfvertygad, sett saken från opartisk synpunkt. De öfriga invändningar, utskottet gjort mot Krylbo—Örebrobanan, hafva blifvit besvarade af föregående talare, och jag skall icke upprepa hvad deremot kan utföras. På de skäl, jag i korthet andragit, yrkar jag bifall till Kongl. Maj:ts förslag i denna punkt.

Herr Unger: Den förste ärade talaren behagade yttra, att om han skulle följa sitt tycke och tänka särskildt på Örebro län, så skulle han förorda den vestligaste linien genom Ramsbergs, Lindes och Nora bergslager, men att han hellre ville se frågan ur allmän, än ur lokal synpunkt. Jag vill icke vara lokalpatriot och anser mig icke heller vara det, då jag bestämdt förordar den af herr Johan Johansson föreslagna skrifvelsen. Jag driver ingen industriel rörelse i någon af de ifrågavarande bergslagerna och har ej några andra än allmänna intressen i saken. Jag vill därför vara befriad från miss-tanken att tala ur lokalpatriotisk synpunkt. Men jag är öfvertygad om, att det skulle leda till stora fördelar för staten att välja den väg,

som herr Johan Johansson vill hafva ytterligare undersökt, i stället för den nu ifrågasatta. Enligt uppgifter, som af vederbörande industriidkare och andra eventuella trafikanter meddelats, skulle den linien lemna en trafik af 270,000 ton och sålunda 160,000 ton *mer* än den af Kongl. Maj:t föreslagna vestra linien. En så afsevärd trafik uppväger mer än väl, att denna väg är emellan 20 à 30 kilometer längre och ett par millioner kronor dyrare. Man svarar, att dessa beräkningar icke äro tillförlitliga. Jo, lika väl som jernvägsstyrelsens! Jernvägsstyrelsen säger, att den har sina beräkningar från industriidkarne, och så är förhållandet äfven med dessa, och trafiken beräknad i kilometer-ton har icke jernvägsstyrelsen beräknat och icke heller vi.

Det säges vidare, att frakterna blifva dyrare på denna längre väg. Jag vill då erinra om att då trafiken blir så mycket större, kan man, om man så finner skäl, sätta ned frakterna, så att de ej blifva större än på de andra linierna mellan norra och södra orterna, och ändock skulle den vestligaste linien lemna större afkomst än någon af de öfriga ifrågakomma.

Man säger, att posttågen kunna ordnas så väl öfver den kortare linien. Det är öfverflödigt att tänka härfpå, då man har telegraf och telefon, ty det spelar ingen roll, om posten kommer fram till de norr-ländska affärsorterna en timme förr eller senare. Det är naturligtvis viktigare att få en bana, som bär sig, och sjelfva jernvägsstyrelsen, som eljest hållit så styft på genaste vägen, har dock måst afvika derifrån mest för den obetydliga trafikskilnad, som må förefinnas emellan Ferna- och Vestanforslinierna. Med hänvisning till de i herr Johan Johanssons motion åberopade handlingar tror jag tillräckliga skäl vara anförda, och hère kunde, om tiden derfor, vore lämplig, anföras för bifall till herr Johan Johanssons hemställan, att, med afslag å Kongl. Maj:ts proposition, aflåta skrifvelse till Kongl. Maj:t om undersökning af en stambanelinie genom Ramsbergs, Lindes och Nora bergslager, och jag förmenar, att den, som vill en stambaneförbindelse mellan Krylbo och Örebro, hellre borde taga Johan Johanssons omförmälda förslag, än hvad som väl eljest blir resultatet, rent afslag; ty om saken afslås, är det icke att vänta, att regeringen snart skall komma åter med förslag i ämnet, men tager man Johan Johanssons förslag, så har man att vänta erforderlig utredning och förslag på grund deraf. På dessa skäl, yrkar jag, herr grefve och talman, bifall till herr Johan Johanssons motion.

Som tiden var temligen långt framskriden och ytterligare flere af kammarens ledamöter begärt ordet i förevarande fråga, blef på framställning af herr talmannen den fortsatta behandlingen af det föreliggande utlåtandet uppskjutet till aftonsammanträdet.

Kammaren åtskildes kl. 3,58 e. m.

In fidem
A. v. Krusenstjerna.