

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1900. Andra Kammaren. N:o 22.

Onsdagen den 14 mars.

Kammaren sammanträdde kl. 7 e. m.

Fortsattes det på förmiddagen började sammanträdet.

§ 1.

Till en början föredrogs statsutskottets memorial n:o 25, med förslag till voteringsproposition i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut i en fråga rörande anslagen under riksstatens andra hufvudtitel; och godkändes dervid den föreslagna voteringspropositionen.

Härefter föredrogs statsutskottets memorial n:o 26, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut i vissa frågor rörande anslagen under riksstatens sjetta hufvudtitel.

Punkterna 1—3.

De föreslagna voteringspropositionerna godkändes.

Punkten 4.

Lades till handlingarna.

Punkterna 5 och 6.

De föreslagna voteringspropositionerna godkändes.

§ 2.

Härefter förelåg till afgörande statsutskottets utlåtande n:o 27, angående såväl Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen å sjetta hufvudtiteln, under rubriken extra anslag, gjorda framställningar rörande statens jernvägstrafik och statens jernvägsbyggnader som ock inom Riksdagen väckta förslag om inköp af vissa enskilda jernvägar och anläggning af nya jernvägar för statens räkning.

Andra Kammarens Prot. 1900. N:o 22.

Nya bygg-
nader och
anlägg-
ningar
vid statens
jernvägar.

Punkten 1.

I propositionen angående statsverkets tillstånd och behof hade Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att för år 1901 anvisa å riksstatens sjetta hufvudtitel, till utförande af nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägstrafik, 3,225,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 1,254,400 kronor.

Utskottet hemställde, att Kongl. Maj:ts förevarande framställning må på det sätt bifallas, att Riksdagen, till utförande af nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägstrafik, å riksstatens sjetta hufvudtitel för år 1901 anvisar 3,178,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta af detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 1,254,400 kronor.

Efter föredragning af punkten anförde:

Herr Kardell: Herr talman! Jag har ingen anmärkning att göra mot utskottets hemställan i denna punkt; jag vill blott yttra mig i en fråga, som står i samband med den.

Det spörjes från Norrland ett allmänt klagomål — från trafikanters sida — att der råder brist på jernvägsmateriel i och för fraktande af gods. Det kan hända, att trafikanter få vänta 14 dagar, ja, en månad, innan af dem inlemnadt gods blir befordradt. Detta länder naturligtvis till en betydande förlust för dem.

Särdeles ledsamt har det varit, att under denna höst, då man i Norrland lidit af följderna af missväxt, massor utaf lifsmedel ej på rätt tid kommit trafikanterna till godo.

Äfven vid andra tillfällen, t. ex. i fråga om kolfrakter, har detta missförhållande trädt i dagen.

Jag har naturligtvis icke något yrkande att framställa; jag har blott velat göra denna anmärkning.

Herr Nordström i Stockholm: Den sista ärade talaren har anmärkt, att det rådde brist på rullande materiel på statens jernvägar; att trafikanterna hade men deraf, emedan deras varor komme sent fram, samt att deras berättigade önsknings i fråga om trafiken icke tillgodosåges.

Jag kan ej i hufvudsak bestrida rättigheten af hvad han sagt.

Förhållandena äro verkligen mycket otillfredsställande. Trafiken har för tillfället vuxit oss öfver hufvudet, och särskildt just nu äro svårigheterna mycket stora, men att dylika förhållanden existera beror icke på bristande bemödanden att förekomma och afhjelpa det onda, det beror ej heller endast derpå att, såsom den ärade talaren sade, det för det närvarande råder brist på materiel utan äfven på andra orsaker, dels mera konstanta, dels tillfälliga. Det är emellertid icke blott i Norrland, på den ärade talarens hemtrakt, som dylika olägenheter finnas. Klagomål i likartad rigtning förspörjas äfven från andra delar af landet. Dessa klagomål välla stora bekymmer

för jernvägsstyrelsen, men jag kan försäkra, att hvar och en i sin stad söker anstränga sig på alla möjliga sätt för att göra hvad göras kan. Men man kan ej afhjelpa alla olägenheterna genast af det enkla skälet, att det ej finnes ny materiel att genast få och att de andra svårigheterna taga tid för att öfvervinnas.

Det är, som jag sagt, icke blott materiel som fattas; man måste äfven taga hänsyn till det förhållande, att en stor del af våra stationer äro så knappt tilltagna, att man på dem ej kan ställa upp eller taga in tåg i tillräckligt antal eller af tillräcklig längd eller i öfrigt sköta sig i fråga om trafiken, som det numera kräfves. Detta är i synnerhet fallet uppe i Norrland.

Herrarne hafva sett i de till Riksdagen öfverlemnade förslagen till nya byggnader och anläggningar vid våra statsjernvägar, att jernvägsstyrelsen under de senare åren begärt anslag till nya spår vid och utvidgning eller anläggning af stationer. Man har härmed åsyftat att efter hand afhjelpa de nyss omnämnda olägenheterna af för trånga stationer.

Jernvägsstyrelsen kan emellertid ej begära mer än den gjort, ty man måste ju se till att hvad man önskar få utfördt äfven medhinnas. Till rullande materiel har jernvägsstyrelsen begärt år 1898 3 $\frac{1}{2}$ million kronor samt 1899 och i år 5 millioner kronor; — att man ej begärt mera är i viss mån beroende derpå, att Riksdagen upprepade gånger uttalat sig för, att den rullande materielen och annat skulle skaffas från inhemska verkstäder. Man har därför ansett sig böra begränsa sig så, att man kunde hålla sig inom det tillverkningskvantum, de inhemska verkstäderna kunde åtaga sig.

Vidare vill jag betona, att vid anläggningen af våra jernvägar man i allmänhet icke tänkt sig en så storartad utveckling som sedermera egt rum. Man såg uppå den tiden sakerna mer i smätt. Man ansåg en relativ lätt öfverbyggnad till fyllest, man gjorde ej stationerna tillräckligt stora, och med anskaffande af rullande materiel gick det äfven ganska långsamt. Det gick äfven temligen bra ända till år 1896, då de industriella förhållandena började ljusna och trafiken ökades; så kom det stora klangåret 1897 då trafiken steg på ett förvånande sätt. Det ekonomiska utfallet af jernvägstrafiken blef lysande, men också var då ännu priset på kol billigt, det kostade då 11 kronor 20 öre pr ton; nu uppgår det till nära 23 kronor pr ton. Äfven prisen på andra varor voro då ännu jernförelsevis låga. Slutligen körde man år 1897 endast 18,8 millioner lok.-kilometer mot 24,6 millioner 1899; man redde sig något så när bra, och trafikanterna togo de svårigheter som funnos lugnare. Dessutom profeterades och sades: Ja! år 1897 det är kulmen; sedan går det nog bakut. Detta har emellertid ej besannats, utan landet har gått framåt i industrielt afseende både under åren 1898 och 1899 på ett sådant sätt, att trafiken vuxit, icke blott vid statens jernvägar, utan äfven vid enskilda jernvägar, i en mån som ej motsvarats af tillväxten i resurser af rullande materiel, stationsutrymmen m. m. Men äfven om icke resurserna motsvara de fordringar, som nu ställas på oss, så fattas det icke en god vilja att söka göra hvad som kan göras, men öfver förmågan kunna vi intet uträtta, vi lika litet som någon annan.

Nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägar

(Forts.)

Nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägar.
(Forts.)

Särskildt just nu framföras högljudda klagomål från hela landet öfver bristen på rullande materiel. Koltransporterna i Norrland t. ex., hvilka i år ökats med nära 50 procent mot i fjor, äro förenade med stora svårigheter i afseende å vagns- och lokomotivtillgång. Dertill kommer, att stora massor af pappersved och dylikt äfven måste fram.

De under februari och mars d. å. timade starka snöfallen hafva bragt trafiken i oordning. Stationerna äro ännu delvis blockerade af vagnar; det fordras tid att reda ut den härfvan.

Beträffande särskildt de norrländska banorna, vill jag fästa uppmärksamheten derå, att de i trafikförmåga stå vida efter de öfriga statsbanorna söder om Storvik. Jag ber herrarne komma i håg, huru detta förhållande tillkommit. Jo, då fråga var om norra stambanans anläggning, gälde striden å ena sidan en smalspårig bana och å andra sidan en bredspårig bana med lätt öfverbyggnad; slutligen segrade den senare meningen. Stigningar å banan tillätos blifva 1:60, rälerna blefvo lätta, sliplrarna korta o. s. v. Trafikförmågan blef sålunda relativt liten, men trafikkostnaderna relativt stora. Med den utveckling, som den norrländska godstrafiken fått, föreligger numera den nödvändigheten att så snart som möjligt söka att stärka denna banas trafikförmåga. Jernvägsstyrelsen har under de senare åren sträfvat i samma riktning jemväl beträffande öfriga banor. Sålunda hafva vi skaffat oss större lastvagnar, med ett bättre förhållande mellan brutto och netto, mellan tara och last; och man har börjat inlägga starkare räls.

År 1899 anlades icke mindre än 285 kilometer bana med räls af 40,5 kg vikt per meter mot 31 å 34 kg per meter förut (på de norrländska banorna är rälsvigten endast 27 kg); år 1900 var det meningen att lägga om lika mycket och var det meningen att år 1901 banorna söder om Upsala skulle vara lagda med sådana starkare räler; men då nu en stor och hastig stegring i priset på räls jemte öfriga materialier inträffat, har man måst tillsvidare, enär omläggningen betalas af trafikmedel, afstå från att fullfölja denna plan. Men gömdt är icke glömdt; vi skola nog bjuda till att befrämja trafikförmågan på våra stambanor.

Såsom jag nyss nämnde, förstår jag mycket väl, att industriidkare och trafikanter lida af stora olägenheter och svårigheter derigenom, att de ej i rätt tid kunna få fram sina varor. Men vi skola bemöda oss om att göra hvad vi kunna; och jag anhåller därför, att herrarne måtte mottaga och hvar och en i sin ort framhålla den försäkran, att vi göra hvad vi kunna, men när det icke finnes någon möjlighet, stå vi naturligtvis magtlösa.

Herr Eklundh i Lund: Jag har begärt ordet icke för att göra något yrkande, utan blott för att framhålla och understryka några rader i statsutskottets föreliggande betänkande.

Kongl. Maj:t har, såsom af handlingarne synes, begärt anslag för anläggning af en trafikstation vid Uppåkra; och som denna sak berör äfven Lunds universitets intressen, kan jag, som till embetsällgande

har att tillvarataga sagda universitets ekonomiska angelägenheter, icke låta denna fråga oanmärkt passera.

Uti den till Kongl. Maj:t af jernvägsstyrelsen aflåtna skrivvelsen, deri anslaget till en station vid Uppåkra begäres, säges bland annat:

»Ortbefolkningen har i anledning af det för skånska förhållanden långa afståndet mellan Lund och Åkarp ifrågasatt denna anläggning och för densamma erbjudit fri jord. På grund af befolkningsförhållandena och ortens bördighet kunna stationens trafikinkomster väntas till fullo betäcka driftkostnaderna och förränta anläggningskapitalet; hvarjemte välbehöflig fördelning af trafiken vid den synnerligen trånga stationen i Lund torde kunna i någon mån förväntas genom anläggningen i fråga.»

Ja, häraf torde framgå, att anläggningen af ifrågavarande station är af stort intresse för orten, men det är också ett ganska viktigt statsintresse, och jag skall söka visa riktigheten af detta mitt påstående.

Saken är nemligen den, att invid och i närheten af den tillärnade stationen ligga flera staten tillhöriga fastigheter, hvilkas afkomst är anslagen åt Lunds universitet för bestridande af dess ordinarie utgifter.

Dessa fastigheter, som äro bevillningstaxerade till hundratusentals kronor, skulle naturligtvis i ganska afsevärd mån vinna derpå, att en fullständig trafikstation anlades vid Uppåkra eller rättare, såsom afses uti det af jernvägsstyrelsen framlagda förslaget härom, på gränsen mellan Uppåkra och Kjerups mycket folkrika och stora byar.

Den föreslagna platsen för ifrågavarande station synes vara särdeles lyckligt vald, enär derstädes sammanlöpa icke mindre än fyra ganska mycket trafikerade vägar, på hvilka framgå stora godstransporter af, bland annat, betor till de närbelägna sockerfabrikerna.

Om en station å angifna platsen anlägges, kommer helt visst stor godstrafik att dragas till densamma.

Nu erinrar utskottet derom, att i det af Kongl. Maj:t begärda och af Riksdagen beviljade anslaget för anläggning af ytterligare ett jernvägsspår emellan Arlöf och Lund äfven inberäknats kostnaden för anläggning af en hållplats ungefär midt emellan Lund och Åkarp, samt tillägger: »derest för den godstrafik, som vid berörda plats kan ifrågakomma, skulle erfordras utläggande af sidospår med lastkaj, lärer jernvägsstyrelsen icke sakna tillgång att af det för diverse arbeten afsedda beloppet bestrida kostnaden härför.»

Detta statsutskottets uttalande har jag velat särskildt betona.

För öfrigt antager jag, att om förhållandena, sedan den ifrågasatta hållplatsen en gång kommit till stånd, skulle ådagalägga att densamma är otillräcklig för person- och godstrafik derstädes, Riksdagen icke skall vägra att anslå medel till en fullständig trafikstation på platsen.

Väl inser jag, att det, med de stora kraf som för närvarande ställas på statsverket, ej är lätt att få beviljad ett anslag på 47,000 kronor till en ny jernbanstation i en ort, der stationerna ligga så pass nära hvarandra som förhållandet är i afseende på Lund och Åkarp, och jag skall därför, som jag redan antydte, icke göra något

Nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägar.
(Forts.)

Nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägar.

(Forts.)

yrkande; men jag har velat understryka utskottets ofvan berörda anföranden i den vissa förhoppning, att desamma skola leda till att åtminstone den angifna *hållplatsen* verkligen kommer till stånd, och det så fort möjligt är.

Herr Andersson i Vestra Nöbbelöf: Jag skall be att få börja, der den siste talaren slutade, och understryka den motivering, som utskottet lemnat. Då frågan behandlades inom utskottet, var det blott under den förutsättning, att denna anhaltstation med lastkaj skulle komma till stånd, som vi lyckades åvägabringa en öfverenskommelse. Som herrarne finna, är det på hela anslaget blott prutadt de 47,000 kronor, som röra stationen i Åkarp. Vi tyckte det vara orimligt att pruta på anslaget till en station, som åtminstone enligt mitt förmenande måste anses nödvändig och behöflig. Man kan tycka häruppe i det öfre Sverige, att 8 km. ej äro något långt afstånd mellan 2 stationer, men förhållandena häruppe och nere i Skåne äro helt olika. Der råda andra förhållanden än här uppe. I fråga om de enskilda jernvägarne fins det knappast exempel på att afståndet mellan stationerna är längre än 6 km., men ofta uppgår det blott till 2—3 km. Detta förhållande beror ej derpå, att jernvägarne taga hänsyn till trafikanternas fördel, utan derpå att de sjelfva skörda vinst deraf. Man lägger nemligen stationerna så nära hvarandra som möjligt för att kunna få största möjliga trafik. Här är det dock 8 km. mellan dessa 2 stationer, och det är i den rikaste och mest befolkade trakten af Skåne, som dessa stationer äro belägna. Jag anser det derfor nödvändigt, att denna station kommer till stånd, men nu har man slutligen bestämt sig för, att det skall bli en hållplats der. Ja, det är ju gifvet, att persontrafiken derigenom i någon mån kan tillgodoses, om ock i otillräcklig grad. Då emellertid sidospåren och lastkajerna kommit till, är det för den närmaste framtiden möjligt att afhjelpa de största olägenheterna; och derfor kunde vi å vår sida vara med om en sådan hemställan. Men det är alldeles naturligt, att det ej kommer att dröja länge, innan det der blir en fullständig station; och detta öfvergångsstadium kommer ej att vara länge.

Jag har icke något yrkande att göra, utan jag har blott velat understryka statsutskottets uttalande i denna fråga.

Herr Eklundh i Lund: Jag glömde, då jag nyss hade ordet, att påpeka ett förhållande, som icke bör förbises, då denna fråga pröfvas; och det var nemligen det, att ortens befolkning nu förbundit sig att upplåta fri jord för stationen i fråga. Denna förman kan staten gå miste om, derest vi besluta oss blott för en hållplats; och det kan bli staten dyrt, då tilläfsventyrs i en icke aflägsen framtid man måste anlägga en fullständig station i Uppåkra, att behöfva förvärfva erforderlig jord, vare sig genom expropriation eller på annat sätt. Derfor tror jag att det rent af kunde vara en god affär att nu bevilja det af Kongl. Maj:t begärda anslaget för anläggning af en fullständig trafikstation i Uppåkra. När denna station en gång skall anläggas — och det dröjer kanske icke länge — så blir helt visst inlösen af det

behöfliga jordområdet mycket dyrare än det belopp, som för sådant ändamål nu beräknats.

Herr Pehrsson i Åkarp: I likhet med den föregående talaren känner jag väl till de förhållanden, som det här är fråga om, då nemligen den föreslagna stationen skulle komma att förläggas i min närmaste hemtrakt. Jag tror äfven, att, om ifrån jernvägsstyrelsens sida tillräcklig motivering varit förebragt, denna fråga skulle ha rönt ett annat öde inom statsutskottet. Det finnes nemligen flere förhållanden, som egentligen beröra statsjernvägarne i deras helhet, och jag har fått uppgifter på enskild väg från jernvägstjenstemän, hvilka uppgifter gifvit frågan ett helt annat utseende, än om frågan blott gällt ett rent lokalintresse, som man nu tyckes föreställa sig.

Det är nemligen så, att det behöfs för den nya trafik, som väntas uppkomma mellan Malmö och Lund, en ny plats för trafikens underlättande. Såsom bekant, är ett dubbelspår utlagdt mellan nämnda orter för att upptaga den mycket omfattande lokaltrafik, som der förekommer. Jag har hört uppgifvas, att i genomsnitt ett tåg i hvardera rigningen kommer att passera linien hvarje halftimme. Under sådana förhållanden är det alldeles nödvändigt att få ett tillräckligt långt sidospår vid någon mellanliggande station, för att å detta kunna placera godstågen, då persontågen passera förbi. Det finnes emellertid för närvarande icke hvarken vid Arlöf eller Åkarp mark att erhålla för utläggande af ett sådant spår utan i förening med stora kostnader. Jag tror, att det är denna omständighet, som föranledt jernvägsstyrelsen att begära anslag till en fullständig trafikstation. Ortens befolkning lär icke hafva fordrat mera än en hållplats med lastspår, och var det egentligen jordbrukarne, som först framstälde denna begäran.

Från jernvägsstyrelsens sida har emellertid, som sagdt, framlagts förslag om anläggande af en fullständig trafikstation vid Uppåkra, detta lika mycket af hänsyn till statsjernvägarne intresse i deras helhet som för att på ett bestående sätt tillgodose de lokala trafikbehofven.

Det har af en föregående talare med afseende på afståndet mellan Lund och Åkarp omnämnts, att det alls icke är ovanligt i södra Skåne, att ganska korta stationsafstånd förekomma. Såsom bevis på att man beaktat fördelen deraf, kan jag nämna, att å den sist anlagda jernvägen Malmö—Kontinenten afstånden mellan de särskilda stationerna, räknadt från Malmö, utgöra respektive 2, 5, 3, 4, 3, 3, 3, 3 och 6 kilometer. Det är tydligt, att, när en enskild jernväg, som dock i främsta rummet måste se på den ekonomiska sidan af saken, finner det förmånligt att lägga stationerna på så korta afstånd från hvarandra, det icke gerna lider något tvifvel, att den stationsanläggning, som här är ifrågasatt, skall lemna tillräckliga årsinkomster för att betäcka icke blott driftkostnaderna, utan äfven ränta och amortering å anläggningskostnaderna.

I senaste dagarne har jag fått upplysning om att ett antal landtbrukare i trakten af den föreslagna nya stationen, hvilka tillsammans årligen odla betor på en areal af öfver 250 tunnland, förbundit sig

Nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägar.
(Forts.)

Nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägar.
(Forts.)

att vid denna station lasta betorna från sitt område. Detta skulle komma att medföra en årlig fraktinkomst af 4,000 kronor. Nu kostar anläggningen af en fullständig trafikstation, såsom sagdt, 47,000 kronor. Och sålunda skulle endast fraktinkomsterna af bettrafiken fullständigt betäcka driftkostnaden samt ränta och amortering å anläggningskapitalet. Jag tror således, att, om jernvägsstyrelsen redan från början fullständigt motiverat förslaget, det skulle vunnit statsutskottets tillstyrkan.

Nu finnes det visserligen förhoppning om att en början skall göras i alla fall. Men i likhet med en annan talare tror jag icke, att det vore till statens fromma att först anlägga en mindre station, för att sedan nödgas utvidga den till en större; ty så kommer det nog att gå.

Jag tillåter mig därför, herr talman, oakadt det icke synes vara någon möjlighet att därför vinna framgång, att yrka bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr Pehrson i Törneryd: Herr talman! Det hade knappast varit att vänta, att de föregående talarne skulle haft de anmärkningar att göra mot det föreliggande förslaget, som de nu framställt. Det synes mig nemligen, som om de i hufvudsak, ja, nära nog till alla delar vunnit utskottets tillstyrkan till hvad de önska, enär utskottet, såsom redan blifvit nämndt, hemställt om anläggande af en hållplats mellan Åkarp och Lund och utläggande af ett sidospår å samma plats, hvilket naturligtvis gör det möjligt att upptaga all den gods- trafik, hvarom här är taladt, och sannolikt också all den godstrafik, som kan komma i fråga.

Jag vill icke förneka, att det förhållande gör sig i Skåne mer än annorstädes gällande, att afstånden mellan jernvägsstationerna äro jemförelsevis korta. Mellan de två stationer, hvarom här varit tal, uppgår det till 7,7 kilometer. Men i allmänhet är det så, att jernvägsstationerna ligga på kortare afstånd från hvarandra. Och jag tror nog, att det här gäller en ort, der det är nödvändigt, att afståndet är mycket kort mellan de punkter, som skola upptaga trafiken. Men å andra sidan synes det mig, att, när man vill tillgodose ortens trafikbehof på sätt här föreslagits, man hade all anledning att vara nöjd med statsutskottets hemställan, i synnerhet som kongl. jernvägsstyrelsen så sent som 1898 icke föreslog annat än anläggandet af en hållplats med, om jag mins rätt, ett stickspar i stället för ett sidospår. Jag antager, att kongl. jernvägsstyrelsen då hade det förutseende, att, om det skulle komma att erfordras någonting derutöfver, redan år 1898 inse detsamma. Och just på grund deraf, att det då kunde anses vara fullt tillräckligt med hvad statsutskottet här föreslagit, tror jag, att det äfven skall vara tillräckligt nu och för den närmaste framtiden.

Här har blifvit särskildt frambället, att man, om statsutskottets hemställan ginge igenom, skulle försumma att taga emot det bidrag, de enskilde vilja lemna genom att kostnadsfritt upplåta jord till ifrågasvarande stationsanläggning. Jag har hört uppgifvas, att detta bidrag uppskattas till en summa af 4,000 kronor. Men jag föreställer mig,

att den skillnad i utgifter, som uppkommer derigenom att man sköter denna plats såsom hållplats och icke såsom trafikstation, skall bli så pass stor, att det icke behöfves många år, innan man har tjenat in de 4,000 kronorna och litet till. Och under tiden har denna hållplats gjort samma nytta som en station. Skulle det emellertid visa sig i framtiden, att det icke är nog med en hållplats, utan att en station erfordras, finnes intet hinder att, om förhållandena dertill föranleda, förändra hållplatsen till station.

Jag tycker för min del, som sagdt, att herrar skåningar kunde vara nöjda med det tillmötesgående de rönt från statsutskottets sida, helst som kongl. jernvägsstyrelsen så sent som 1898 icke tänkt sig något annat, än hvad utskottet här tillstyrkt.

Jag anhåller, herr talman, om bifall till statsutskottets förslag.

Herr Nordström i Stockholm: Jag hade icke tänkt att uppträda i denna fråga, särskildt med anledning deraf att statsutskottet formulerat sitt betänkande så som det här gjort. Ty det ger en vink om en viss möjlighet att vidtaga åtskilliga nya åtgärder.

Anledningen, hvarför jernvägsstyrelsen ingick till Kongl. Maj:t med framställning i denna sak, var den, att det från ortens befolkning förspordes en mycket stark åstundan att få en trafikstation vid Uppåkra. Derigenom skulle det blifva möjligt, att en del af de hvitbetor, som nu lastas på Lunds station, i stället kunde komma att lastas på den nya stationen, hvarigenom Lunds station, som nu är mycket trång och svår att sköta, skulle blifva i väsentlig mån lättad i trafikhänseende. Det var den senare omständigheten, som gjorde, att jernvägsstyrelsen, då en direkt påstötning och ett bestämdt uttalande förelåg ifrån ortens inbyggare, ansåg sig hafva tillräckliga skäl att ingå till Kongl. Maj:t med en framställning i ämnet. Och det är gifvet, att, när det beslutade dubbelspåret kommer till stånd, och en stark lokaltrafik uppstår, det kan, såsom en ärad talare sade, vara af vigt att ha en station, der lokaltågen kunna gå in för att låta de genomgående tågen passera.

Som man yrkat bifall till den kongl. propositionen, skall jag be att få förena mig i detta yrkande.

Herr Ivar Månsson: Ja, herr talman, då här har gjorts yrkande om bifall till den kongl. propositionen, tillåter jag mig att instämma i detta yrkande.

Jag och flere med mig, synnerligast från här ifrågavarande ort, kämpade inom utskottet för Kongl. Maj:ts förslag. Men då vi icke kunde nå majoritet för vår uppfattning, och utskottet formulerade sitt betänkande på sätt här skett, i det utskottet bland annat tillstyrkte beviljande af medel till utläggande af ett sidospår för att på så sätt börja att tillgodose ortens trafikbehof, ansågo vi det icke vara skäl att reservera oss. Men det ber jag att få säga, att jag tror, att det är en misshushållning att gå till väga på sätt utskottet tillstyrkt, och att derigenom kommer att ske en orätt mot orten.

Ty om man går till väga på detta sätt och anlägger endast en anhaltstation och ett sidospår, är det tydligt, att ortens befolkning

Nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägar.

(Forts.)

Nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar. är fritagen från erbjudandet att kostnadsfritt tillhandahålla mark. Staten går sålunda miste om möjligheten att få fri jord, hvilket är af stor betydelse på grund deraf, att jorden dernere i Skåne står så högt i pris.

Nu säger statsutskottets ärade vice ordförande, att man skulle kunna spara in den summa, som jorden är värd, genom att icke anlägga en fullständig trafikstation der. Ja, det beror på huru länge man kan hålla tillbaka krafvet att få en station. Men lyckas icke detta, utan kommer det att i en snar framtid blifva tillgodosedt lika lätt som eljest brukar vara fallet, då det gäller att utvidga och förbättra stationer, ja, då kan man svårligen påstå, att någon dylik besparing skulle kunna vinnas. Säkert är, att denna framställning från ortens befolkning innebär ett kraf, som för densamma är af allra största betydelse.

Det möter redan nu stora svårigheter att besörja trafiken på Lunds station. Och då här möjlighet finnes att få en stor del af denna trafik dragen till den nu föreslagna stationen, och på så sätt få ordning och reda i förhållandena, samt jag genom besök på orten vet, huru behovet ställer sig der, har jag svårt att icke ställa mig på deras sida, som yrka bifall till Kongl. Maj:ts proposition. Jag kan icke göra annat, då jag vet huru det är ställt dernere.

Här har talats om afståndet mellan Lunds och Åkarps stationer och dervid har framhållits, att det vore ganska kort. För min del tror jag, att å samtliga järnvägslinier i Malmöhus län det icke finnes några stationer, som äro belägna så långt ifrån hvarandra som dessa. Det vanliga är, att afståndet der endast uppgår till 3 à 4 kilometer. Så är fallet t. ex. på Malmö—Billesholms järnväg samt på flera andra enskilda banor. Jag tror, som sagdt, att afståndet mellan förenämnda stationer är större än något annat i hela Malmöhus län.

På grund af dessa omständigheter kan jag, då ett yrkande gjorts om bifall till Kongl. Maj:ts proposition, icke annat än instämna deri.

Häruti instämde herrar *Darin* och *Åkesson*.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet von Krusenstjerna: Till hvad den siste ärade talaren erinrade beträffande afstånden mellan stationerna uti den trakt af södra Sverige, hvarom här är fråga, ber jag att få lägga några siffror, hemtade ur Sveriges kommunikationer.

Af dessa synes, att afstånden mellan stationerna å linien Malmö—Kontinenten äro respektive: 2, 5, 3, 4, 3, 3, 3 och slutligen 6 kilometer; att afstånden mellan stationerna på banan Malmö—Tomelilla utgöra respektive 2, 4, 2, 3, 4, 4, 5, 5 kilometer — jag tar då trakten närmast Malmö och Lund —; att å banan Malmö—Trelleborg dessa afstånd utgöra 4, 2, 3, 5, 2, 3, 4, 4 och slutligen 6 kilometer; samt att å banan Malmö—Genarp stationerna ligga på ett afstånd från hvarandra af respektive 2, 3, 2, 4, 3, 1, 3 kilometer, räknadt till Klägerup.

Af dessa ser man, att förhållandena i denna trakt af Skåne äro

sådana, att det visat sig, att enskilda jernvägar, äfven med den uppoffring som anläggningen af så många stationer innebär, funnit det förmånligt att lägga dem så sätt intill hvarandra, ja vida tätare till och med än här blifvit ifrågasatt, ty på många ställen ligga stationerna på ett afstånd af endast 2 kilometer ifrån hvarandra.

Vid sådant förhållande och med hänsyn till det understöd, som Kongl. Maj:ts förslag vunnit ifrån personer, som äro bosatta på orten och därför med förhållandena der mest förtrogna, kan jag icke annat än instämna i deras yrkande om bifall till Kongl. Maj:ts förslag.

Jag ber derjemte att för kammaren få framhålla två omständigheter, som redan blifvit releverade under debatten i dag. Den ena är, att enligt hvad jernvägsstyrelsen erinrat, böra trafikförhållandena vid denna station blifva sådana, att de efter all sannolikhet kunna bära de med stationens anläggande och skötsel förenade kostnader. Den andra omständigheten är — hvilket ock vitsordats af å orten bosatta personer — att man efter all sannolikhet kan befara, att det bidrag, som nu är utlofvadt från orten i form af fri jord till plats för stationen, i händelse man nu får en sådan, framdeles icke kan vara att påräkna. Då blir det alltid ökade kostnader, enär det är antagligt, att denna stationsfråga inom kort åter måste tagas upp.

Jag upprepar å nyo, att jag på dessa skäl finner mig böra hemställa om bifall till hvad Kongl. Maj:t i denna del föreslagit.

Herr Sjö: Representanten för Onsjö härad yttrade, att det skulle vara en stor misshushållning af Riksdagen att icke nu antaga Kongl. Maj:ts förslag; i synnerhet som ortborna der nere i trakten af den föreslagna jernvägsstationen gjort erbjudande om fri jord till plats för densamma.

Det återstår nu att se, hvad denna jord skulle kosta, derest man skulle inköpa den. Ja, det har af en ledamot af statsutskottet, som nyss förut hade ordet, omnämnts, att den skulle kosta 4,000 kronor. Detta är således alltsammans, som vi skulle offra genom att låta anbudet förfalla. Men, märken väl mina herrar, staten skulle ock i detta fall uppoffra först och främst 47,000 kronor på en gång och sedan hvad som årligen åtgår för att hålla stationsinspektör och möjligen bokhållare samt stationsmanskap, och detta motsvarar mer än väl den lilla presenten af fri jord. Jag hemställer till eder, mina herrar, huruvida vi icke något hvar skulle känna oss nöjda med förhållandena i detta afseende, sådana de äro nere i Skåne. Ett afstånd af endast 7,7 kilometer mellan ett par stationer förefaller oss, som äro vanda vid afstånd på 1 eller närmare 2 mil mellan stationerna, ganska obetydligt, och det synes vara ganska bekvämt stäldt för dem, som bo i närheten af statsbanorna i Skåne. Kunde vi få det så bekvämt, skulle jag sannerligen icke uppoffra så litet, men, ty värr, låter det sig icke göra utan ofantligt stora kostnader.

Man bör alltid, enligt mitt förmenande, och det tror jag herrarne skola ge mig rätt uti, med försigtighet gå till väga, när man beslutar sig för att inrätta nya stationer med dermed förknippade kostnader. Detta har också varit statsutskottets åsigt och det är därför som det samma trott, att man godt kunde låta anstå med denna anläggnings-

Nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägar.
(Forts.)

Nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägar.
(Forts.)

fråga, så mycket hellre, som det står i jernvägsstyrelsens skön att, efter ett föregående riksdagsbeslut, nemligen det af 1898, lägga ut ett sidospår för att underlätta lastningen af betor.

Den inkomst, som man skulle få af betfrakterna, har uppgifvits till 4,000 kronor. Men litet hvar kunna vi ju finna, att den fördel, staten skulle vinna genom att erhålla fri jord till plats för stationen jemte en liten fraktinkomst, motsvaras icke af den uppoffring staten skulle göra genom att besluta den här föreslagna anläggningen. För öfrigt kan jag icke se annat, än att de inkomster af gods- och persontrafiken, som skulle kunna påräknas vid denna station, ändå komma statens jernvägar till godo. Jag har nyss gjort mig underrättad här-om genom en med saken förtrogen jernvägstjensteman, och han påstod att förhållandet skulle bli sådant jag nämnt, enär trafikanterna dernere icke ha något annat håll att vända sig till än denna jernväg.

Att sålunda begära att få afstånden mellan stationerna å denna linie förkortade till en 3 kilometer eller något deröfver, finner jag sålunda icke vara af någon betydelse.

Det är därför som jag håller fast vid utskottets hemställan och yrkar bifall dertill.

Herr Pehrsson i Åkarp: Den siste talaren uttalade den förmodan, att ifrågasatta stationen icke skulle bli så gifvande, att inkomsterna från densamma motsvarade amortering af anläggningskostnaden och den årliga driftkostnaden. Jag visade dock nyss med siffror, att så skulle blifva förhållandet. Jag lemnade dervid en del uppgifter rörande hvad betfrakten i närheten skulle lemna. Till Arlöfs sockerbruk hafva betodlare anmält för innevarande år betor från en areal af omkring 250 tunnland, att levereras vid denna station, och frakten för dessa betor jemte frakten för återgående betmassan skulle, efter vanlig frakttaxa beräknadt, lemna en inkomst af 4,000 kronor. Men hvad är räntan på 47,000 kronor? Icke blir det 4,000 kronor, utan ungefär hälften.

Det nämndes äfven, att den frakttrafik, som denna station skulle upptaga, möjligen skulle minska närliggande stationers frakttrafik, så att på det hela taget staten icke skulle vinna derpå. Äfven detta är ett misstag. Ty utaf betskörden från dessa 250 tunnland, hvilkas egare tecknat sig för lastning å denna station, har hittills högst $\frac{3}{10}$ gått till Åkarps station, men intet enda kilo till Lunds station. Deremot lastas en del å Hospitalets station å Lund—Trelleborgs-banan, men det är blott en mindre del, största delen köres på axel, som man säger, direkt till bestämmelseorten. Den största delen af betfrakterna måste därför bli en ny inkomst för statens jernvägar.

Detta är dock endast en del af den frakt, som kan påräknas. Härtill kommer ock frakt af annat gods samt dessutom persontrafiken.

Stationsområdena å sträckan Malmö—Lund hafva utvecklats så, att man kan säga, att de utgöra likasom förstäder till Malmö och Lund. Invid dem anläggas nemligen fabriker och köpas tomter till villor åt stadsborna. I närvarande stund är sålunda vid Arlöf all jord så upptagen, att det icke finnes vidare plats för fabriksanlägg-

ningar. Samma är förhållandet vid Åkarp, och der äro för öfrigt en del platser otillgängliga på grund af vattenförhållandena derstädes.

Jag kan försäkra, att det område, närmast intill det som erbjudits till plats för stationen, utgöres af så slät och lämplig mark för anläggande af byggnader m. m., att det ganska snart skall bli upptaget för anläggning af fabriker och dylikt, hvadan man sålunda kan vänta, att denna station snart skall komma att lemna en ganska stor trafikinkomst äfven hvad persontrafiken vidkommer. Jag vidhåller mitt yrkande.

Nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägar.
(Forts.)

Herr Eklundh i Lund: Då man här påpekat den kostnad, som skulle vara förenad med uppförandet af en fullständig trafikstation vid Uppåkra, samt uppgifvit denna till ett belopp af 47,000 kronor, men deremot sagt, att anläggandet af en hållplats derstädes icke skulle uppgå till närmelsevis detta belopp, tror jag man förbisett, att här i utskottets betänkande också talas om lastkaj och sidospår, som naturligtvis skulle kräfva icke obetydliga belopp af den kostnad, som är beräknad för anläggningen af stationen. Jag har velat påpeka detta, på det man icke må tro, att man kan få till stånd en hållplats utan afsevärda utgifter.

Då jag först hade ordet, väntade jag icke, att denna fråga skulle få ett så starkt understöd, som yrkandet om bifall till den kongl. propositionen innebär, men då emellertid nu så skett, ber jag att i likhet med den föregående talaren få yrka bifall till Kongl. Maj:ts framställning i denna punkt.

Herr Pehrson i Törneryd: Herr talman! Ja, det tyckes som det skulle vara omöjligt att tillfredsställa herrarne ifrån södra Skåne, med mindre än att man medgäfvade en station vid Uppåkra i stället för en hållplats derstädes.

Jag har emellertid mycket svårt att förstå, hvarför det skulle vara så omöjligt för herrarne att acceptera statsutskottets förslag, och hvarför herrarne skulle känna sig förnärmade öfver att få en hållplats i stället för en station. Det ser nästan ut som om det icke skulle duga med mindre än en fullständig station nere i Skåne.

Här har dock icke påståtts, att denna hållplats icke skulle kunna upptaga all den gods- och persontrafik, som här skulle komma i fråga.

Den siste talaren sade, att statsutskottet till och med föreslagit både lastkaj och sidospår. Ja, hvarför har statsutskottet gjort det? Jo, för att gå herrarne till mötes så mycket som möjligt. Skall man då få uppbara klander äfven för detta?

Men jag ber att få säga, att det icke blott är den omständigheten, att utskottet var fullt öfvertygadt om att en hållplats skulle vara tillfyllestgörande, utan äfven ett annat skäl, som gjort att statsutskottets majoritet fattat det beslut, som här föreligger. Och detta skäl är, att man tyckte, att jernvägsstyrelsen sannolikt hade tänkt så mycket på den här frågan redan 1898, att den icke hade anledning frångå sitt då fattade beslut så snart derpå som år 1901. Detta torde vara ett skäl, som, det må väga hvad det kan, dock i alla

Nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägar. (Forts.)

händelser är värdt beaktande, i synnerhet som det är en mycket dyrbar affär att bygga många jernvägsstationer.

Då man sålunda här icke kunnat uppvisa, att en hållplats icke skulle vara fullt tillfredsställande för ortens behof, tror jag, att alla skäl tala för att godkänna statsutskottets förslag.

Öfverläggningen var härmed slutad. Derunder hade yrkats *dels* bifall till utskottets hemställan, *dels* ock bifall till Kongl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning oförändrad. Herr talmannen, som nu gaf proposition å nämnda yrkanden, förklarade sig finna förstnämnda yrkande vara med öfvervägande ja besvaradt. Votering begärdes likväl, hvilken ock nu egde rum efter följande af kammaren godkända omröstningsproposition:

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i första punkten af förevarande utlåtande n:o 27, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit Kongl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning oförändrad.

Omröstningen utvisade 128 ja och 59 nej; hvadan utskottets hemställan alltså af kammaren bifallits.

Punkten 2.

Angående utläggning af ytterligare ett jernvägsspår mellan Huddinge och Tumba stationer.

Kongl. Maj:t hade vidare i statsverkspropositionen föreslagit Riksdagen att för år 1901 anvisa å riksstatens sjetta hufvudtitel, för utläggning af ytterligare ett jernvägsspår mellan Huddinge och Tumba jernvägsstationer, ett belopp af 900,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp forskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 300,000 kronor.

Uti en inom Andra Kammaren väckt motion, n:o 92, hade herr J. G. Pettersson i Södertelje hemställt, att Riksdagen måtte, med afslag å Kongl. Maj:ts proposition angående anslag till anläggning af ett nytt jernvägsspår mellan Huddinge och Tumba, i underänig skrifvelse anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes låta genom kongl. jernvägsstyrelsen verkställa och för nästa års lagtima Riksdag framlägga ytterligare utredning om lämpligaste riktningen för byggande af en ny statsbana mellan Stockholm och Södertelje samt för sådant ändamål ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett förslagsanslag af 10,000 kronor.

Utskottet hemställde, att Riksdagen, med bifall till Kongl. Maj:ts förevarande framställning och med afslag å herr J. G. Petterssons i ämnet väckta motion, må för år 1901 anvisa å riksstatens sjetta

hufvudtitel, för utläggning af ytterliggare ett jernvägs-spår mellan Huddinge och Tumba jernvägsstationer, ett belopp af 900,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att låta utaf detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 300,000 kronor.

Angående utläggning af ytterliggare ett jernvägs-spår mellan Huddinge och Tumba stationer.

Vid punkten voro fogade reservationer af herr *K. G. Bildt* och herr *Persson* i Tällberg.

(Forts.)

Sedan utskottets hemställan blifvit uppläst anförde:

Herr *Persson* i Tällberg: Herr talman, mina herrar! Som herrarne finna, har jag reserverat mig vid denna punkt utan att närmare angifva min ståndpunkt i frågan. Jag skall därför be att med några ord få redogöra för de åsikter, som jag förfäktat under frågans behandling såväl på afdelningen som inom utskottet. Jag hyser nemligen den uppfattning, att genom ett bifall till föreliggande förslag om byggande af ett dubbelspår mellan Huddinge och Tumba hafva vi bundit oss och erkänt, att banan för all framtid bör få den nuvarande sträckningen. Det är dock bekant för oss alla, att statsbanan på detta område har ett ganska ofördelaktigt läge, i det att der förekommer en massa mycket skarpa kurvor, som göra banan mindre lämplig för snälltågssart eller snabbfart. Jag har trots, att det skulle vara klokt att åtminstone uppskjuta frågan om tid, så att man fått en fullständig undersökning rörande den kostnad, som är förenad med en anläggning af dubbelspår t. ex. mellan Elfsjö och Jerna, hvilket vi inom den närmaste framtiden hafva att emotse.

Det finnes ett fullständigt kostnadsförslag uppgjort rörande utläggning af dubbelspår mellan Huddinge och Tumba, och, såsom vi finna, uppgår kostnaden härför till 900,000 kronor. Afståndet mellan dessa platser är 9,8 kilometer. Kostnaden blir således 96,700 kronor pr kilometer. Vi kunna göra oss en någorlunda föreställning om hvad kostnaden i det stora hela blir och att den måste blifva ovanligt hög, då vi t. ex. finna, att ett dubbelspår mellan Lund och Eslöf beräknats kosta endast 29,400 kronor per kilometer. Man kan visserligen mot mig invända i detta hänseende, att såväl på afdelningen som inom utskottet uppvisades ett af jernvägsstyrelsen, eller vederbörande afdelning inom jernvägsstyrelsen, uppgjort approximativt kostnadsförslag. Men jag för min del måste erkänna, att jag icke kan tillmäta detta kostnadsförslag så synnerligt stor betydelse, ty deri fans icke någon profilritning uppgjort å längre bansträcka än den ifrågasvarande mellan Huddinge och Tumba. Med all aktning för den sakkunskap, som finnes inom jernvägsstyrelsen, får jag dock säga, att det torde vara omöjligt att ens tillnärmelsevis kunna beräkna kostnaden, då man icke har klart för sig, huru mycket berg måste sprängas, mark schaktas och sänkor fyllas, så att jag har trots, att det icke skulle skada, utan att saken snarare skulle vinna derpå, att man uppskote frågan åtminstone ett år, på det att man *dels* hunne få ett fullständigt kostnadsförslag på utläggning af ett dubbelspår emellan Elfsjö och Jerna, *dels* ock kunde få en utredning verkställd angående någon annan sträckning mellan dessa afstånd.

Angående
utläggning
af ytterläga-
re ett jern-
vägsspår
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.
(Forts.)

Det är ju bekant för herrarne, att flera olika alternativ och förslag hafva varit å bane; och jag har trott, att här är fråga om så afsevärda belopp, att det skulle vara klokt om en sådan undersökning, som den jag har åstundat, komme till stånd. Man kan visserligen deremot erinra, att den nuvarande trafiken är så intensiv, att frågan icke tål något uppskof, utan att man måste söka afhjelpa denna olägenhet nu genast. Jag har i detta afseende tänkt mig, att det lämpligen skulle kunna anläggas en mötesstation af mera modern beskaffenhet, en så kallad block-station, midt emellan Huddinge och Tumba, t. ex. vid vaktstugan n:o 12, der banan har en brytpunkt. Mot detta förslag anmärkes nu, att statsbanans lutning der åt hvardera hållet är 1 på 100; och såsom herrarne finna utaf det föreliggande utskottsbetänkandet, skulle det i så fall erfordras en sänkning under den nuvarande banans plan af 2,8 meter för att man skulle erhålla ett horisontalplan af 550 meter, hvilket jernvägsstyrelsen anser vara det minsta erforderliga. Det skulle således, om lutningen är 1 på 100, nätt räknadt, blifva en skärning på 2,75 meter. Nu anmärker visserligen jernvägsstyrelsen mot detta förslag, att marken der vid vaktstugan n:o 12 är af mycket svår beskaffenhet, så att det vore förenadt med mycket stora kostnader att der göra en sänkning utaf banan. Jag är icke fackman på detta område och vågar därför icke opponera mig mot detta jernvägsstyrelsens uttalande, men nog förefaller det mig något besynnerligt, om den nedschaktning på 2,8 meter, som der skulle förekomma och hvilket blir ett medeldjup af 1,4 meter, skulle vara ett nästan outförbart arbete, då likväl jernvägsstyrelsen i det förevarande förslaget föreslår en ändring af banans rigtning mellan Huddinge och Tumba, dervid man genom berg skulle spränga en tunnel, som, om jag minnes rätt, skulle blifva 470 meter lång och med så afsevärda dimensioner, att i densamma skulle kunna läggas två spår i bredd.

Mot det andra förslaget — om man möjligen skulle egna någon tanke deråt, att gifva banan en annan rigtning — är det helt naturligt att man kommer med den invändning, att om det också blir en ny rigtning, måste äfven denna förses med dubbelspår, och att följaktligen i det fallet behöfdes nya stationsbyggnader och dubbel banbetjening. Ja, detta är fullkomligt sant; och den invändningen kan naturligtvis ej jäfvas. Men jag har för min del tänkt, att om man skulle gifva banan en annan rigtning, skulle också banan träffa nya trafikområden af åtminstone så stor omfattning, att det vore möjligt att till följd deraf betäcka den högre kostnad, som vore förenad med denna dubbla tjenstepersonal, som skulle erfordras. Ty helt naturligt måste den gamla stambanan bibehållas såsom lokal bana.

Jag har vidare några betänkligheter mot förslaget angående den gamla banan. Det är ifrågasatt, att den eventuelt skulle göra en sväng ner till Södertelje. Herrarne hafva på kartan sett, hvilken ofantligt skarp kurva banan i så fall skulle göra, en kurva, som nästan finge formen af en hårnål. Skulle återigen banan bibehållas i sin nuvarande rigtning, så att den icke ginge ner till Södertelje, möter också det en olägenhet, ty der ligger banan så lågt att man

måste bygga en ofantligt hög bank, så att jernvägsbron öfver Södertelje kanal skulle komma att ligga 32 meter öfver vattenytan.

Det är således icke så små svårigheter, enligt mitt förmenande, förenade med det utaf jernvägsstyrelsen framlagda förslaget, och hvilka vi inom den närmaste tiden hafva i utsigt att realisera. Jag har derfor trott, att denna fråga skulle hafva den betydelse, att det vore värdt och af vigt för staten, att en undersökning komme till stånd. Då jag blifvit ensam om denna min åsigt bland mina kamrater inom denna kammare i statsutskottet, och jag icke heller vet, huru denna frågas läge nu befinner sig inom kammaren, skall jag, herr talman, icke tillåta mig att framställa något yrkande, utan har endast velat yttra dessa ord för att klarera min egen ståndpunkt i frågan.

Herr Pettersson i Södertelje: Det nu föreliggande jernvägsbyggnadsförslaget förefaller kanske mängen obetydligt. Det gäller ju endast ett anslag på 900,000 kronor för anläggande af ett dubbelspår mellan Huddinge och Tumba stationer. Men i sjelfva verket är detta byggnadsförslag genom sina vidtgående konsekvenser en af de viktigaste jernvägsfrågor, som Riksdagen under de senaste åren haft att behandla. I och med denna frågas afgörande kommer nemligen att fastslås, hvilka anordningar skola vidtagas för att leda in de södra och vestra stambanorna till Stockholm, och dessa anordningar komma att högst väsentligt inverka på statsbanornas trafikförmåga, omkostnaderna för desamma m. m. samt på anordnandet af nya trafikleder i hufvudstadens närhet. Vid sådant förhållande förefaller det mig, som om en mera omfattande och allsidig utredning varit önskelig än den, som nu af jernvägsstyrelsen framlagts till stöd för dess anslagsbegäran. Jernvägsstyrelsen har funnit önskvärdt och lämpligt, att dubbelspår anordnas mellan Elfsjö och Jerna, och af denna sträcka anser styrelsen linien Huddinge—Tumba först böra komma i fråga. Jernvägsstyrelsen erkänner emellertid tillika, att frågan om ordnande af Stockholms bangård ännu icke är utredd. Under hand har dock meddelats, såsom också af den föregående talaren nämndes, *dels* att man tänkt sig låta stambanan ingå från Elfsjö utefter en ny linie öfver Stora och Lilla Essingen till Stockholm, *och dels* att man ämnar öfvervinna de nuvarande svårigheterna vid Södertelje kanal genom en ny broöfvergång, som skulle vara så hög, att äfven fartyg med master kunde passera under densamma.

Kostnaderna för detta dubbelspår i sin helhet och de nya anordningarne mellan Elfsjö och Stockholm jemte öfvergången af Södertelje kanal kan man emellertid, så vidt jag känner, icke ens approximativt angifva; men hvad man känner till är, att anläggningen af detta dubbelspår mellan Huddinge och Tumba endast är början till ett synnerligen omfattande byggnadsföretag, för hvilket ännu icke någon plan föreligger. Det är vidare af jernvägsstyrelsen erkänt, att bansträckan söder om Stockholm går i en krokig linie, likasom styrelsen säger, att linien mellan Stockholm och Malmö behöfver förkortas. Då synes det mig emellertid egendomligt, att jernvägsstyrelsen nu umgås med planer att förlänga denna linie dels mellan

*Angående
utläggning
af ytterliga-
re ett jern-
vägsspår
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.
(Forts.)*

*Angående
utläggning
af ytterliga
re ett jern-
vägspar
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.
(Forts.)*

Stockholm och Elfsjö med 1,5 kilometer och dels genom den omtalade hårnålskroken vid Södertelje, som enligt styrelsens uppgift skulle förlänga banan med 2,9 kilometer, in alles således med 4,4 kilometer.

Naturligtvis kan det icke vara min mening att påstå, att icke de af jernvägsstyrelsen nu påtänkta åtgärderna skulle i någon mån vara egnade att undanrödja de öfverklagade olägenheterna med afseende på trafiken, men jag tillåter mig fråga, om det icke finnes något bättre sätt att öfvervinna dessa svårigheter än att sålunda lappa upp och ytterligare förlänga den gamla, erkänt otidsenliga och krokiga linien.

Nu säger statsutskottet, att det icke finnes något skäl till ytterligare utredning i detta afseende, och åberopar såsom stöd för detta afstyrkande utlåtande bland annat följande:

Äfven om genom anläggning af ny bana väglängden skulle kunna i någon mån förkortas, synes dock den tidsvinst, som därigenom möjliggöres, ingalunda stå i rimligt förhållande till de uppoffringar, som ett sådant företag kräfver.

För att kunna fälla ett sådant omdöme, måste utskottet känna tre faktorer, först och främst den tidsvinst eller den vägförkortning, som skulle vinnas genom en bana i den af mig i förbigående antydda riktningen öfver Mälaröarne, för det andra kostnaden för anläggningen af denna bana och för det tredje förhållandet mellan kostnaden för denna bana och kostnaden för den af jernvägsstyrelsen föreslagna. Hvad först vägförkortningen angår, så upplyser jernvägsstyrelsen sjelf å en karta, som är anslagen här i denna lokal, att en bana öfver Mälaröarne enligt det förslag, som redan blifvit uppgjort, skulle bli 4,4 kilometer kortare än statsbanan, sedan den föreslagna bansträckningen till Elfsjö och den nya kroken vid Södertelje kommit till stånd. Den erfarne och äfven vid statsbaneanläggningar använde jernvägsbyggare, som uppgjort förslaget till bana öfver Mälaröarne, anser nu sjelf, att förkortningen skulle belöpa sig till 7 kilometer, men äfven om han skulle hafva misstagit sig, äfven om förkortningen icke skulle uppgå till mer, än jernvägsstyrelsen medgifvit, eller 4 à 5 kilometer, så skulle redan denna vägförkortning representera en årlig besparing i trafikomkostnaderna, som uppgifvits uppgå till 200,000 kronor, och är detta riktigt, är det ju en högst afsevärd besparing. Hvad sedan angår kostnaden för en ny bana öfver Mälaröarne, så är väl sanningen den, att för närvarande hvarken statsutskottet eller jernvägsstyrelsen eller någon annan kan gifva besked om hvad denna bana skulle kosta och således icke heller om förhållandet mellan kostnaden för denna bana och kostnaden för den af jernvägsstyrelsen nu föreslagna. Att då afvisa till och med tanken på en utredning i detta afseende, förefaller eget, då man ju icke på något sätt binder sig genom en sådan och Riksdagen väl icke i allmänhet brukar gifva sig in på ett så vidtomfattande jernvägsföretag som detta utan att först hafva erhållit en omfattande utredning, hvarpå den kan grunda sin uppfattning. Icke kan man väl afvisa tanken på en Mälaröbana, som jag särskildt råkat nämna, af det skälet, att denna bana skulle komma att konkurrera med statens nuvarande

banan. Ty komme en sådan bana till stånd, är det väl sannolikt, att den skulle ombesörja persontrafiken, medan den gamla banan finge taga hand om godstrafiken, hvarjemte båda banorna skulle kunna tjenstgöra som lokalbanor, och den nya med säkerhet skulle framkalla ny lokaltrafik. Icke heller kan man mot förslaget om en utredning åberopa, att en dubbelspårig bana är ovilkorligen nödvändig nu genast. Ty enligt hvad af betänkancket framgår, har jernvägsstyrelsen själf erkänt, att man kan reda sig för den närmaste framtiden genom att upprätta vaxelstationer mellan Huddinge och Tumba.

Herr talman! På grund af hvad jag nu anfört ber jag att få yrka bifall till min motion.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet von Krusenstjerna: Det är ju vid behandling af jernvägsfrågor ganska vanligt, att, om man anser ett förslag icke vara lämpligt eller tidpunkten för dess genomförande icke vara inne, man begär en utredning. En genom jernvägsstyrelsen åstadkommen utredning angående en ifrågasatt ny statsbana kan i och för sig icke vara något annat än nyttigt och godt, förutsatt, att man vill betala de nödiga kostnaderna. Det derpå nedlagda arbetet kommer åtminstone alltid till nytta, när det sedermera kan komma i fråga att anlägga en enskild bana genom den trakt undersökningen afsett.

Men sedan jag erkänt detta, att en utredning icke kan annat än i och för sig vara nyttig, måste jag såsom min uppfattning göra gällande, att de skäl, statsutskottet i detta fall anfört mot att anslå medel till en ny utrednings verkställande, äro goda. Det är enligt min uppfattning väsentligen tvenne skäl, som tala mot förslaget om en sådan utredning.

Det första är, att genom ytterligare utredning skulle åstadkommas ett uppskof på åtminstone ett, sannolikt flera år i fråga om uppnåendet af det mål, hvars vinnande numera måste anses synnerligen nödvändigt — jag menar en förbättring af stambanelinien närmast Stockholm. Den tid har kommit — det erkänner säkerligen hela kammaren — då det är omöjligt att längre ombesörja på en enkelspårig bana hela trafiken mellan hufvudstaden och landets södra och vestra delar samt Norge. Här ligger verkligen fara i uppskof. Det är lyckligt, att icke ännu större svårigheter uppstått än de, som redan visat sig. Men man kan förutse, att den dag icke är aflägsen, då dessa svårigheter blifva så stora, att de växa jernvägsstyrelsen öfver hufvudet.

Nu har jernvägsstyrelsen funnit, att undersökningarna hunnit så långt, att man kan börja ombyggandet af vår söderut gående stambana till dubbelbana. Det är nemligen två frågor, som måste vara besvarade, innan detta arbete kan begynna. Den första är denna: hvar skulle trafiken till Sveriges södra delar afskiljas från trafiken till vestra Sverige? Härom hafva, som kammaren vet, omfattande undersökningar egt rum. Det har dervid visat sig, att det icke kan ske östligare än Tumba, men icke heller vid Tumba, ej heller vid Gnesta, utan att Jerna är punkten. Sälunda hafva vi der den vestra ändpunkten för en dubbelspårig bana.

Angående utläggning af ytterligare ett jernvägsspår mellan Huddinge och Tumba stationer.
(Forts.)

Angående
utläggning
af ytterliga
re ett jern-
vägsspår
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.
(Forts.)

Den andra frågan, som behöfde utredas, är denna: hvar måste den söderifrån kommande stambanan erhålla en annan rigtning för att ledas in till Stockholms centralstation? Äfven härom hafva omfattande undersökningar egt rum — pris ha varit utsatta för de bästa insända förslagen — och resultatet har varit, att af 16 täflingsförslag, som inkommit, 15 ansett det vara i alla afseenden lämpligast, att Elfsjö vore den punkt, der stambanan skulle afvika och gå in till centralbangården, d. v. s. förklarar Essingelinien vara den bästa.

När nu undersökningarna fortskridit så långt, har jernvägsstyrelsen haft goda skäl att anse tiden inne till framläggande af förslag angående banans ombyggande, och af skäl, som angifvits, har Huddinge—Tumbalinien först blifvit vald. Den omständigheten, att, såsom här yttrats, fullständigt kostnadsförslag med afseende på arbetets fortsättning ej föreligger, synes mig i frågans närvarande skede icke hafva någon betydelse, då det i alla fall, derest förslaget antages, är bestämdt, att banans sträckning för framtiden skall blifva just den nu angifna.

Kort sagdt: det är fara i uppskof, och en utredning sådan som den af motionären föreslagna skulle vålla uppskof.

Det andra skälet till att motionärens förslag ej torde böra bifallas är den omständigheten, att, så vidt jag förstår, en utredning icke kan komma till något resultat, som är bättre än det nu ifrågasatta. Det måste nödvändigtvis blifva dyrare att skapa en helt och hållet ny linie än att förbättra den gamla. Ty en eventuel Mälårbana — jag nämner den, emedan motionären synes hafva haft en sådan bana i tankarne — måste blifva dubbelspårig, derest den skall göra den nytta, man afsett, och alltså ombesörja både lokal- och fjertrafik. Hvad den skulle komma att kosta, det vet, såsom motionären riktigt framhöll, i närvarande stund ingen. Blott det veta vi, att de kostnadsberäkningar, som angifvas i en koncessionsansökan från en enskild jernväg, Norra Södermanlands jernväg, icke kunna läggas till grund, när fråga är om byggandet af en statsbana. Vi kunna ej nöja oss med lutningar med 1: 60, som tillsammans upptaga 16 à 17 kilometer. Vi kunna ej nöja oss med de undersökningar, som verkstälts angående öfvergången öfver farleden vid Blackeberg och de andra ifrågasatta broarna. Det måste, kort sagdt, blifva en i alla afseenden vida dyrbarare bana, än detta förslag afser, särskildt då den måste blifva dubbelspårig. Derjemte hafva vi kvar den gamla linien — det erkände ock den förste talaren — hvilken måste bibehållas som lokalbana; det kan ej komma i fråga att nedlägga denna linie, som existerat väl 40 års tid. Vi få således två statsbanor, alltså ock dubbel personal för deras skötsel. Det är ju uppenbart, att en sådan anordning måste blifva dyrare än att behålla den bana vi redan hafva, men bygga om den, taga bort kurvor så mycket som möjligt och i öfrigt förbättra den så långt ske kan samt öfverlåta åt den enskilda företagsamheten att bygga Mälårbanan.

Hvad de rent tekniska detaljerna angår, torde här i kammaren finnas personer, som äro mer kompetenta än jag att svara på de i detta hänseende framställda anmärkningarna. Men jag ber att än en gång få lägga kammarens ledamöter på hjertat, *dels* att man genom

den föreslagna utredningen, derest den skall hafva någon betydelse, uppskjuter en sak, hvars verkställande snarast möjligt är helt enkelt oundgängligt, dels att man redan på förhand kan inse, att man i hvarje fall med undersökningen ej kan vinna något resultat, som skulle kunna blifva bättre än det af Kongl. Maj:t föreslagna.

På dessa skäl ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Angående utläggning af ytterligare ett jernvägsspår mellan Huddinge och Tumba stationer.

(Forts.)

Herr Nordström i Stockholm: De ärade talare, som ansett, att den nu föreliggande frågan borde vidare utredas, hafva sagt, att det saknades kostnadsberäkningar angående linien Stockholm—Södertelje eller, rättare, från Stockholm till den punkt, der den tilltänkta banan söderut skulle afvika från den nuvarande statsbanan, samt att den nuvarande banan på ifrågavarande trakt hade dålig tracé, d. v. s. trånga kurvor och svåra stigningar. Hvad i sådant afseende sagts om tracén är nog i det väsentliga riktigt. Banan ligger der icke väl. Den har tillkommit på en tid, då man sökte undvika berghällar, d. v. s. sprängningsarbeten och dylikt. Det är därför den är krokig. Men som herrarne se af det förslag till byggande af dubbelspårig bana, som föreligger, afser detsamma ej allenast att göra banan dubbelspårig, utan äfven att uträta den. Der ifrågavarande dubbelspår skulle gå fram, skulle nemligen tracén blifva vida gynsamare. Den förfärligt höga, i kurvor liggande Tullingebanken, der vagnarne få en oangenäm lutning, skulle rätas ut. Den motkurva, som der strax möter, åstadkommande lutningar åt annat håll, skulle ock rätas ut; därför fordras den föreslagna tunneln. På samma sätt som i fråga om denna bandel har man tänkt sig ett uträtande af banan, en förbättring af tracén hela vägen från Elfsjö mot Söderteljehället, med undantag af ett stycke vid Södertelje kanal, hvest ett par temligen trånga kurvor måste förekomma — »hårnålsformigt» har man kallat det.

Såsem herrarne redan veta och herr statsrådet och chefen för civildepartementet äfven omnämnt, hafva undersökningar egt rum angående den punkt, från hvilken den tilltänkta linien från stambanan söderut åt Norrköping borde utgå, och dervid hafva tre platser kommit i betraktande: Tumba, Jerna och Gnesta. Samtidigt med att linierna mot Norrköping från dessa punkter undersöktes, blef ock hela linien Elfsjö—Södertelje undersökt och kostnadsberäknad.

Behovvet af ett dubbelspår är helt enkelt oafvisligt. Det tränger sig på mer och mer. Att rätt ordna tågmötena är svårt, ja, understundom oerhördt svårt, särskildt vid stockningar i trafiken och hastiga förändringar beträffande tågmötena. År från år växer antalet tåg, som komma in till och gå från Stockholms centralstation; redan nu är antalet så stort, att det finnes mycket få »ljusa punkter», såsom man kallar dem, på den grafiska tidtabellen; det finnes, med andra ord, högst få möjligheter till insättande af nya tåg eller vidtagande af förändringar i tågmötena. Dylika missförhållanden måste afhjelpas, derest trafiken skall kunna på tillfredsställande sätt skötas. Det är *verkligen* stor brådska med vidtagandet af åtgärder i detta syfte; något längre uppskof är ej möjligt.

Angående
utläggning
af ytterläga-
re ett jern-
vägsspår
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.

(Forts.)

Men då säger man: genom ett bifall till nu föreslagna dubbelspårsanläggning skulle vi fastslå, att den nuvarande banan bibehålles. Ja väl, hvad sjelfva läget beträffar, men icke hvad tracén angår: den skall blifva mycket förbättrad. Det är just utgifterna derfor, som välla, att kostnaderna för denna banas ombyggnad till dubbelspårig blifva proportionsvis så mycket större än, såsom af en annan talare anförts, kostnaderna för utläggningar af dubbelspår i Skåne. Såsom den ärade talaren påpekat, gå kostnaderna för sistnämnda arbete till endast några och tjugu tusen kronor per kilometer; här deremot skulle det blifva vida dyrare. Det är visserligen sant, att denna bana emellan Tumba och Huddinge, hvilken är 9,8 kilometer lång, skulle kosta 900,000 kronor, det vill säga 91,837 kronor per kilometer. Men linien Elfsjö—Huddinge skulle kosta blott cirka 78,000 kronor och linien Tumba—Igelsta omkring 70,000 kronor i rundt tal. Vid Igelsta vore det meningen att afvika från den gamla banan för att på den bro, som förut omtalats och som skulle ligga på segelfri höjd, som det heter, komma öfver Södertelje kanal. Derigenom skulle man gifva sjöfarten såväl som Södertelje stad ett godt handtag, och man skulle också vinna det, att Saltskogs station icke längre behöfdes såsom trafikstation i egentlig mening, hvarigenom man äfven skulle minska de årliga kostnader, som nu förorsakas af trafiken emellan Saltskog och Södertelje.

Kostnaden för den nya bron skulle komma att uppgå till emellan två och tre millioner kronor, inbegripet linien Igelsta—Saltskog. Banbyggnaden emellan Saltskog och Jerna skulle kosta omkring 500,000 kronor. Sålunda skulle det för att göra denna bana dubbelspårig på sträckningen Elfsjö—Jerna behöfvas ett belopp af omkring fem millioner kronor, men då vore också banan färdig och dubbelspårig.

Nu har man sagt, att det vore bättre att bygga en bana öfver Mälaröarne. Enligt ett kostnadsförslag, hvilket, såsom här omnämnts, upprättats på enskildt initiativ, skulle en sådan bana kosta 3,6 millioner kronor. Den skulle också medföra en vägförkortning, men om man tager samma utgångspunkt och samma slutpunkt, det vill säga Stockholms central och Södertelje nya station, så blir förkortningen verkligen ej så stor, som här sagts, utan den håller sig till omkring 2,9 eller i rundt tal 3 kilometer och icke sju kilometer. En sådan förkortning kan ju visserligen vara mycket bra, i synnerhet i fråga om en bana med dålig tracé, men för en bana med god tracé spelar icke ifrågavarande förlängning af vägen någon så stor roll, ty tåghastigheten kan då blifva större, än hvad för närvarande är fallet på den åsyftade stambanedelen.

Emellertid, om Mälaröbanan skulle, utförd såsom man i det upprättade förslaget tänkt sig, kosta 3,6 millioner kronor, så kommer den helt säkert, derest den skulle utföras såsom statsbana, att kosta mycket mera än dubbelt denna summa. Ty i förslaget har man beräknat lutningar af ända till 1: 60, medan på statsbanan icke tillåtes större lutning än 1: 100. I förslaget finnas trånga kurvor, som måste rätas ut, om det skulle blifva en statsbana. Der upptagas sex stora broar, som måste vid en statsbana utföras på ett helt annat sätt, än man tänkt sig i det enskilda förslaget. Der åsyftas en bana med lätt

öfverbyggnad och med lätta räler, som icke skulle väga mera än 21 kilogram per meter, under det statsbanan nu använder räler, som väga 40,5 kilogram per meter. Om det skulle blifva en statsbana, måste också öfverbyggnaden i andra afseenden göras på helt annat sätt. Genom allt detta skulle kostnaden förökas i ofantligt hög grad. Huru mycket den skulle stiga, kan jag ej nu säga. Men att, om man har en bana med lutningen 1: 60, sedermera lägga ner den till lutningen 1: 100, det är, efter hvad banteknici upplysa, synnerligen kostsamt. Får man hålla sig till lutningen 1: 60, kan man lättare söka sig fram och begagna gynsamma lägen i terrängen, hvaremot det är mycket svårare att söka sig fram med lutningar af 1: 100. Broarne måste, som sagdt, också göras större för att kunna mottaga den tunga trafiken på statsbanan. Och för att undvika de svårigheter, som jag vid början af detta sammanträde hörde talas om beträffande en annan bana, så måste banan redan från början göras tung och stark. Den måste också göras dubbelspårig för att kunna mottaga den stora trafiken utan att några mer eller mindre besynnerliga anordningar för trafikens delning emellan de båda banorna behöfde ifrågakomma, såsom förhållandet skulle blifva med två enkelspåriga banor. Det går till exempel ej an att låta godstrafiken gå på den ena och persontrafiken på den andra banan, ty då skulle ju de orter, som nu hafva båda slagens trafik, blifva beröfvade det ena. Emellertid torde det väl vara orimligt, att samma egare trafikerade både en dubbelspårig och en enkelspårig bana emellan samma punkter. Statsutskottet framhåller, huru detta skulle medföra ökade utgifter för banbevakning, stationspersonal och så vidare, och deri har statsutskottet alldeles rätt. Men dessutom skulle också inkomsterna högst betydligt minskas, om en delning af trafiken på något sätt skulle genomföras.

Då det enligt jernvägsstyrelsens förmenande är ytterst nödvändigt, att en dubbelspårig bana anlägges till Stockholm, men jag för min del icke i något afseende kan biträda förslaget om att taga en sådan bana öfver Mälaröarne, något, som äfven af andra skäl, hvilka kanske komma att sedermera under diskussionen beröras, vore olämpligt, så måste jag i likhet med jernvägsstyrelsen anse, att det enda rigtiga är att göra banan dubbelspårig, der den nu går fram, och min öfvertygelse är, att man derigenom skulle befrämja trafiken på Stockholm och för öfrigt i hela landet inklusive Södertelje.

Det har talats om, att man, i stället för att göra banan dubbelspårig på den nu ifrågasatta biten emellan Tumba och Huddinge, skulle lägga en station vid Banslätt på toppen mellan de båda stationerna — jag säger toppen, därför att banan stiger såväl från Huddinge som från Tumba uppåt till en och samma punkt. Der skulle då afschaktas ett område af tillräcklig storlek för stationen. Detta kan visserligen göras, men det skulle kosta mycket penningar och det blefve ändock blott ett palliativ af sämsta slag. Derigenom att man finge en sådan mötespunkt, skulle man visserligen kunna ordna tågmöten något bättre än nu, men det blefve dock blott högst fyra eller fem mötesmöjligheter mera än för närvarande. Dermed komme man dock ej långt, ty trafiken på Stockholm är redan så stor och svårigheten att hålla broarne på sammanbindningsbanan öppna till-

Angående utläggning af ytterligare ett jernvägsspår mellan Huddinge och Tumba stationer.

(Forts.)

Angående
utläggning
af ytterliga
re ett jern-
vägsspår
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.

(Forts.)

räcklig tid för sjötrafiken så öfvervåldigande, att det för hvar dag blir allt omöjligare att tillmötesgå Stockholms stads och sjöfartens kraf på genomgång genom broarne.

Genom att bygga ett dubbelspår skulle man deremot, enligt hvad de grafiska tabellerna utvisa, få minst fjorton eller femton nya möjligheter till tågmöten, extra tåg och tågförändringar. På sådant sätt skulle en väsentlig lättnad för trafiken på Stockholm och hela landet i öfrigt uppkomma, så att jordbruket och industrien kunde få fram sina produkter i skäligen tid. Ty om genom bristande mötesplatser, såsom nu är händelsen, stationerna bliwa blockerade med vagnar, så få godsemottagarne vänta på sitt gods, och andra trafikanter få vänta på vagnar att lasta in sitt gods uti. Härigenom ökas alltså äfven den redan nu så känbara vagnsbristen. Men hvad som kan göras för att motverka vagnsbristen, det bör också göras.

Jag har icke hört något enligt min mening öfvertygande skäl, hvarför man icke borde bygga banan dubbelspårig, der den nu ligger. Jag vidhåller derfor den uppfattning jag haft af denna fråga, och skall sålunda, herr talman, bedja att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Wallenberg: Herr talman! Jag uppträder i denna fråga med anledning deraf, att det här gäller en jernvägsförbindelse, som i viss mån berör sjöfarten. Här föreligger nemligen såsom skäl för uppskof ett alternativt förslag att draga en bana från Södertelje öfver Mäläröarna till Stockholm. Jag får såsom min åsigt uttala, att en sådan bana skulle i icke obetydlig grad komma att verka hämmande på sjöfarten å Mälaren. Den komme derjemte såsom jernväg betraktad icke att vara tillfredsställande för de syften, som skulle föranleda dess tillkomst.

Enligt hvad jag hos kongl. jernvägsstyrelsen inhemtat af det förslag, som dit inlemnats af dem, som intressera sig för en sådan banas byggande, ingår i förslaget, att flera broar skulle korsas farleden cirka tre meter öfver farledens plan. Dessa broar skulle i hög grad utgöra hinder för sjöfartens kraf på att såsom hitilldags lätt komma fram i farlederna. Men det torde inses, att ett anbringande af broar, lagda såsom i det åsyftade förslaget angifvits, icke heller skulle, då de tidt och ofta måste öppnas, vara tillfredsställande för jernvägs-
trafiken.

Man har anfört såsom skäl för den påyrkade ändringen i fråga om infarten till Stockholm, att det föreläge såväl en fara och ett hinder för sjötrafiken som en olägenhet för jernvägstrafiken deri, att sammanbindningsbanan så ofta måste öppnas för att släppa fram sjöfarten. Men hvad skall man då säga om det förslag, som här föreligger, enligt hvilket man skulle få icke mindre än tre broar, som skulle på samma sätt som sammanbindningsbanan verka hämmande på sjötrafiken och jernvägstrafiken! En sådan anordning skulle för jernvägstrafiken vara synnerligen ogynsam och skulle för denna trafik verka såsom en ren fara.

Jag har sökt utröna, huru stora olägenheter i sjelfva verket skulle åstadkommas genom dessa täta broöppningar och särskildt i huru

hög grad sådana broöppningar skulle verka hinderligt på jernvägs-
trafiken, och jag har dervid erhållit upplysningar af en person, som
är sakkunnig på detta område, nemligen chefen för Stockholms trans-
portbolag, som är redare för de flesta fartyg, som trafikera denna
farled, och hvars prämar och ångbåtar der gå fram. Han anser, att
Tappströmsbron skulle komma att öppnas minst tjugu gånger i dygnet,
och att bron vid Blackeberg — den andra bron, som skulle korsa far-
leden — komme att öppnas minst ett hundra gånger i dygnet. Det
torde lätt förstås, hvilka ofantliga olägenheter så täta broöppningar
skulle medföra för jernvägstrafiken. Hvad sedermera beträffar den
bro, som skulle leda öfver farleden vid Ulfundasjön, så skulle den
visserligen icke för närvarande behöfva öppnas så ofta, men i fram-
tiden, då fabriksverksamheten i dessa trakter utvecklats, är det sanno-
likt, att både större fartyg och skutor skola gå fram der i högre grad,
än för närvarande är fallet.

*Angående
utläggning
af ytterliga-
re ett jern-
vägsspår
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.
(Forts.)*

Jag vill derfor alldeles bestämdt påstå, att det vore en stor olägen-
het att anordna en sådan bana öfver Mälaröarne, som har föreslagits,
och särskildt ur den synpunkten, att den skulle hindra sjöfarten, men
äfvén derfor, att den skulle ofördelaktigt inverka på jernvägsstrafikens
utveckling.

Då jag är inne på kapitlet om dubbelspår, vill jag icke under-
låta att beröra frågan något mera, fastän endast i dess största allmänhet;
och jag gör det af det skäl, att jag i hög grad är intresserad af
kommunikationernas utveckling i vårt land. Jag är medveten om,
och jag har sjelf sett, att trafikförmågan hos våra banor, särskildt vid
ändpunkterna, icke är tillfredsställande. Det är så, mina herrar, att
om man jemför våra förhållanden med dem, som finnas utomlands
i de större länderna, såsom i Amerika, England eller Tyskland, så
finner man, att — såsom också herr statsrådet och chefen för civil-
departementet framhållit — här föreligger en verklig fara, om vi
icke, så snart ske kan, vidtaga sådana åtgärder, som oundgängligen
behöfvas, för att icke olyckshändelser skola förekomma.

Det har förut under diskussionen blifvit yttradt af en represen-
tant på dalabänken, att han icke sett några profilritningar eller någon
utredning i öfrigt angående denna sak. Men jag har sett dem, jag
har nemligen varit uppe i jernvägsstyrelsen och tagit reda på frågan,
och jag kan intyga, att här finnas fullständiga ritningar och kostnads-
förslag öfver alla till denna fråga hörande angelägenheter. Profilrit-
ningarna äro så fullständigt utarbetade, som erfordras för arbetets
påbörjande i hvilket ögonblick som helst.

Men jag vill återkomma till frågan om dubbelspår. Här har
blifvit sagdt, att behovet af dubbelspår skulle komma fram i den
mån, som trafiken växer. Jag vill försöka gifva en bild öfver huru
saken i sjelfva verket ser ut. Om man tänker sig en människokropp,
fullt utvecklad och med sitt ådernät i alla afseenden af den beskaffen-
het, som erfordrerligt är, för att de olika organen inom kroppen
skola kunna funktionera, men stamådern genom kroppen icke vore
af större beskaffenhet, än som fordras hos en pojke, så är det ungefär
den bild, som kan gifvas af vårt jernvägsnät här i landet, då vi tänka
oss, att sjelfva pulsådern för trafiken ännu är af enkelspårig beskaffen-

*Angående
utläggning
af ytterliga
re ett jern-
vägsspår
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.
(Forts.)*

het. Från den tid, då stambanan anlades, hafva bibanor från alla håll blifvit inflätade. Det är gifvet, att under sådana förhållanden kan icke denna pulsåder i centrum af statskroppen på ett så tillfredsställande sätt uppfylla krafven på att emottaga näring från landets olika delar, som oundgängligen är af behofvet påkalladt. Det är därför, som man aldrig kan tänka sig, att det är tillräckligt, att en stambana genom ett land med så pass stor utveckling af jernvägsnätet genom bibanor endast är enkelspårig.

Det är med framhållande af detta, som jag skulle vilja till vederbörande departementschef och till jernvägsstyrelsen framhålla den meningen, att det är på allra högsta tiden, att här göres en fullständig undersökning rörande hela behofvet af dubbelspår på vår stambana i hela dess utsträckning och ej blott på denna bit af densamma. Det dröjer nog icke länge, förrän det blir nödvändigt; olyckor komma att inträffa, som skola tala sitt eget språk och visa oss — fastän det då tyvärr är för sent — hvad vi försummat. Då man emellertid redan dubblerat banan vid ändpunkten af södra stambanenätet, nemligen emellan Eslöf och Malmö, och det nu har föreslagits att dubblera spåren mellan Huddinge och Tumba, måste jag gifva mig till freds. Jag ser derutaf, att man slagit in på en rätt väg.

Jag vill också taga fasta på ett uttalande af chefen för jernvägsstyrelsen. Han yttrade nemligen nyss, med anledning af några ord, som fälts i kammaren, att man vid dubbleringen af spåret icke borde framdraga det ena spåret en väg och det andra spåret en annan, för att derefter låta dem sammanlöpa med hufvudspåret, eller låta endast godstrafik gå fram på det ena spåret och endast persontrafik på det andra. Bland de skäl, som kunna anföras mot en sådan anordning, vill jag endast erinra om att den personal, som erfordras för bevakning och underhåll, blir dubbelt så stor vid två enkelspåriga som vid en dubbelspårig bana. Kostnaden för två enkelspåriga banor blir därför betydligt större än kostnaden för en dubbelspårig.

Men äfven om man ser saken ur trafikteknisk synpunkt, finner man, att två enkelspåriga banor lida af den olägenheten, att tågmötena måste försiggå på bestämda ställen. Vid alla de tillfällen, då förseningar kunna förekomma genom den ena eller andra omständigheten, såsom genom snöhinder, maskinskada, varmgång eller dylikt, har tågdirigenten ett betydligt lättare arbete vid de dubbelspåriga banorna än vid de enkelspåriga; vid de förra har han nemligen större frihet att röra tåget än vid de senare. På en enkelspårig bana kan ett godståg låsa ett snälltåg, som borde komma fram.

Derför kunna två enkelspåriga banor icke i samma mått som en dubbelspårig bana fylla krafven. Jag vill äfven här gifva en bild. Om man skulle vilja anordna en stor chaussé genom en stadsdel, såsom t. ex. Södermalm, så kunna uppenbarligen två smalare chausséer, som sedan förenade sig i en gemensam punkt, ej motsvara trafikens kraf som en enda bred chaussé; ty äfven om sammanlagda bredden är densamma, gagnar den breda rymliga trafikvägen mer än två smala gator.

Här har med afseende å motionärens förslag framhållits, att utredningen rörande Mälaröbanan skulle vara tillfredsställande. Jag

har vid studiet af denna fråga funnit, att det förslaget lider af en brist, som ur trafikteknisk synpunkt måste anses vara utomordentligt stor. Der förekomma nemligen lutningar af 1:60. Äfven med afseende å undersökningar angående broarnes grundläggning med mer dylikt torde detta förslag lida af brister. Jag vill dervid erinra, att förslag, som framkommit från samma håll med afseende å andra trafikleder, tagits väl summariskt. Det väcktes nyligen förslag om att göra en transitobana med tillhörande ångfärja emellan Finland och Sverige, och jag hänsyftar på att detta förslag härrörde från samma källa som Mälaröbanan. Jag ber herrarne om ursäkt, för att jag kommer in på denna fråga, men den berör mig såsom idkare af sjöfartsnäringen, och jag kan icke tillåta den passera oanmärkt. Det omtalades i detta förslag, att på finska sidan en bana skulle dragas ut till Korpo — en ö, belägen omkring 40 engelska mil (eller 10 svenska sjömil) från Åbo. Vid förslaget's framläggande i broschyrform såg det ändamålsenligt ut att med bana komma ända ut till Korpo; men när man sedan närmare undersökte saken, fann man, att en sådan jernväg i sjelfva verket skulle blifva lika dyrbar, som om man skulle bygga en jernväg från t. ex. Stockholm till Grönskär, som ligger ett godt stycke utanför Sandhamn.

*Angående
utläggning
af ytterligare
ett jern-
vägsspår
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.
(Forts.)*

När allmänheten serveras sådana förslag och när dervid fästas ganska stora löften och luftslott byggas om huru trafiken skall dragas i vårt land, kan jag icke annat än med rysning tänka på att så liten granskning föregår, innan sådana förslag se dagens ljus. Det är med denna syn på det nu föreliggande förslaget rörande Mälaröbanan, som jag naturligtvis också är fullkomligt öfvertygad om att kostnadsförslaget öfver denna bana, hvilket skall vara ett underlag för dess rentabilitet, bör emottagas med mycken försigtighet.

Mina herrar! Det nu föreliggande förslaget att lägga ut dubbelspår mellan Tumba och Huddinge är efter mitt förmenande af den allra största betydelse, ty det för oss in på en väg, som vi borde ha beträdat för länge sedan. Jag är därför utomordentlig lycklig öfver, att statsutskottet, på sätt som nu skett, har tillstyrkt det ifrågavarande förslaget. Man kan ej svarfva grofva propelleraxlar med en liten handsvarf. Så är det också, mina herrar, med jernvägstrafiken. Denna har vuxit; och i och med det, att trafiken växer, fordras icke allenast större anordningar, utan äfven större trafikförmåga hos banorna, och denna vinnes endast derigenom, att vi så småningom anlägga dubbelspår på våra stambanor.

Herr talman! Jag tillåter mig att yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Lindblad: Herr talman, mina herrar! Då den siste ärade talaren funnit det lämpligt att här kritisera och anfälla en person, som icke i denna församling har säte och stämma, så vill jag helt enkelt å hans vägnar tillbakavisa detta. Det är mycket lätt att på det sättet söka göra en person misstänkt, då han icke har tillfälle att försvara sig. Jag vet ej heller, i hvad mån det af honom berörda jernvägsprojektet har med föreliggande fråga att skaffa. Det gör emellertid, att den sak, som nu föreligger, sedd med belysning af

Angående
utläggning
af ytterliga
re ett jern-
vägsspår
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.
(Forts.)

vissa andra omständigheter, blir för mig ännu mera invecklad, ännu mera besynnerlig.

Jag skulle icke ha tilltrött mig att i denna fråga uppträda mot statsutskottets majoritet, om jag icke visste, att inom utskottet och särskildt inom afdelningen stor tvekan rådde, då beslutet fattades att tillstyrka den kongl. propositionen. Jag är ingen jernvägsbyggare; men då jag representerar en valkrets, som är lifligt intresserad af denna banas fortsättning, så har jag ansett det som min pligt att både hos vederbörande i jernvägsstyrelsen och hos motparten skaffa autentiska upplysningar i frågan. Vore jag nu öfvertygad om att det föreliggande stambaneförslaget vore en lycklig och klok lösning, så skulle jag med största glädje rösta för detsamma. Ty, som jag nämnde, representerar jag orter, som äro lifligt intresserade för jernvägens fortsättning och som fråga sig: när blir det vår tur, att en bana drages genom våra trakter och med en kustbana från Jerna till Nyköping och fortsättning derifrån till Norrköping förbindes med det stora statsbanenätet för att så kraftigt som medelst en jernväg befordra utvecklingsmöjligheterna?

Hvad är det för grundprincip, som vi nu gå att fastslå? Jo, den, att vi skola hålla oss till en gammal linie, äfven om det med siffror kan visas, att dubbelspår vid denna gamla linie blir dyrare än att bygga en helt och hållet ny, dubbelspårig bana. Hvarför skulle vi då hålla fast vid den gamla linien? Jo, svarar man, därför att underhållet, bevakningen och trafiken gifvetvis blifva billigare, om man lägger den nya linien utmed en redan existerande, än om man väljer en helt och hållet ny sträckning. Men den regeln, mina herrar, är tillämplig i banans hela fortsättning, och då stå vi en vacker dag inför en proposition att fortsätta med dubbla spår ända till Katrineholm, ja, kanske ända fram till Norrköping, ty det är icke svårt att visa, att derigenom tågastigheten kan uppdrifvas och trafiken blifva jemförelsevis billigare. Och vidare kommer man också med det skälet, att staten genom en ny linie med annan sträckning skulle konkurrera med sig sjelf. Skulle man då icke taga någon hänsyn till, att en bana, som går genom nya trakter, just genom ortstrafiken är egenad att uppehålla sin egen drift och bekosta de ökade utgifterna? Kunde den icke detta, så vore det sannerligen kient bestäldt, och jag vet då snart icke, hvarför man alls skulle med jernvägsnätets nuvarande utsträckning fundera på att bygga nya banor. Jag måste uppträda mot denna falska grundprincip, som kan blifva ödesdiger i sina följder.

Nu föreligger här — och vi ha hört den siste talaren liksom äfven chefen för jernvägsstyrelsen utförligt granska det — ett förslag, upprättadt för enskild banas räkning, baserad på andra lutningsförhållanden, men, mina herrar, också med helt andra kostnader. Detta förslag slutar på en summa af 3,6 millioner, och då är det väl ingen konst att kritisera det förslaget. Vi ha nyss hört chefen för jernvägsstyrelsen angifva en siffra, som förut icke på något sätt blifvit antydd, nemligen att dubbelspåret mellan Elfsjö och Saltskog (eller möjligen Jerna) skulle kosta 5 millioner, men han nämnde icke ett ord om hvad fortsättningen från Elfsjö till Stockholms

centralstation skulle kosta. Beträffande den saken har jag sett två olika uppgifter, och senast i går hörde jag en medlem af jernvägsstyrelsen angifva, att siffran beräknats till 4 millioner, dock tillade han, att han icke ville stå för denna beräkning. Jag anför detta derför, att det naturligtvis icke är svårt att kritisera ett förslag, som slutar på 3,6 millioner, då det, som man sjelf skulle framlägga, slutar på 9 à 10 millioner. Nu kan jag naturligtvis icke komma på den idén att vilja afgöra, hvem som har rätt, jernvägsstyrelsen eller den gamle jernvägsbyggare, som undersökt linien för en projekterad fortsättning af Norra Södermanlands jernväg. Och det torde icke heller behövas, ty beräkningarne rörande Mälaröbanan åberopas endast för att visa, att det finnes ett faktiskt förslag att stödja sig på, och detta faktum får sedan sjelft tala.

Det är dessutom endast en undersökning, som begäres, och det synes mig högst märkvärdigt att både från statsrådsbanken och af chefen för jernvägsstyrelsen höra försäkras, att en sådan undersökning icke tjenar något till. Jag tror mig kunna säga, att det måhända är första gången, som statsutskottet slår in på den bogen och förklarar, att det, ehuru undersökningen och utredningen är mer än bristfällig, icke vill veta af någon ytterligare sådan.

Jernvägsstyrelsen yttrar i sin framställning till Kongl. Maj:t: »Vid sådan förhållande syntes ock dubbelbananordning mellan stationerna Elfsjö och Jerna kunna utföras oberoende af de beslut, som framdeles kunde blifva fattade i oftaberörda, betydelsefulla byggnadsfrågor».

Huru kan man skrifva något sådant? Är det någon af oss närvarande, som anser, att vi i dag besluta endast om linien Tumba—Huddinge? Står det icke tydligt och klart för oss allesamman, att det är linien mellan Stockholms centralstation och Jerna, som vi besluta? Om vi nu genom vårt beslut förbinda oss till fördubbling af linien Tumba—Huddinge, så tror jag icke, att det skall blifva lätt — ja, det är helt säkert omöjligt — att sedermera säga nej till den större ändringen, när den i sinom tid kommer före.

Då det nu från jernvägsstyrelsens sida framställes kritik af det förslag, som uppgjorts af en gammal jernvägsbyggare, dessutom tillika statens embetsman, så skall jag tillåta mig att med några få ord skärskåda det af jernvägsstyrelsen framlagda projektet. Jag vill då först påpeka, att i detsamma upptages en 470 meter lång tunnel för dubbelspår till en mycket hög kostnad, nemligen 258,000 kronor. Derjemte bör man bemärka, att vid den södra ändan af Tullingesjön ligger banan för närvarande på en mycket hög bank. Om nu denna skall utläggas för dubbelspår, hvilket förmodligen är meningen, så får man lägga hvad man får ur tunneln till fyllnad intill denna bank. Nu har man der ett bråddjup på norra sidan af mer än 30 meters djupt vatten — enligt jernvägsstyrelsens undersökning — plus den orimligt höga banken. Jag frågar då jernvägsstyrelsens representant, om han vågar garantera, att icke en vacker dag genom den kolossala påtryckningen af fyllnaden från den inre sidan banken sjunker ned i vattnet.

Jernvägsstyrelsen anför vidare, att det med den omfattning, som

*Angående
utläggning
af ytterligare
ett jern-
vägs-spår
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.
(Forts.)*

Angående
utläggning
af ytterliga
re ett jern-
vägsspår
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.
(Forts.)

trafiken har fått och kommer att få, är omöjligt att reda sig med enkelspår. Jag har då hört mig för med personer, som sjelfva äro anställda vid trafiken och noga känna förhållandena, och de tro, att det närmaste behovet skulle vara tillgodosedt genom att vid Huddinge station anlägga ett nytt mötesspår, så att tre tåg kunde stå inne der samtidigt. Då kunde t. ex. ett godståg stå kvar der, medan två mötande snälltåg passerade. Derjemte skulle man ju kunna vare sig vid Flemmingsberg eller på krönet af banvallen vid s. k. ban-slättsskärningen anordna ett mötesspår. Vid Flemmingsberg är det ett horisontalplan, som är 700 meter långt. Visserligen blir afståndet till Tumba icke så långt, som man skulle kunna önska, men, mina herrar, anläggningen af detta mötesspår kan ske, snart sagt, utan ett öres extra utgift annat än för vaxlar, ty just der skall banvallen ändå ökas till bredden för att lemna plats för det af jernvägsstyrelsen projekterade dubbelspåret, och det kommer icke att krävas annan personal än den, som behöfs för att kasta om vaxlarne. En sådan spårordning skulle enligt uppgift från jernvägsstyrelsen stanna vid en kostnad af 40 à 50 tusen kronor. Dessutom finnes ju möjligheten att, om man så hellre vill, hålla sig till midten mellan de ifrågavarande stationerna, och på krönet af banvallen, såsom generaldirektör Nordström påpekat, åstadkomma ett mötesspår. Detta skulle enligt uppgift från jernvägsstyrelsen visserligen kosta 131,000 kronor, men jag frågar, om icke den siffran är afsevärdt mindre än de 258,000 kronor, som äro beräknade för tunnelsprängningen.

Vidare har generaldirektör Nordström anfört, att på den s. k. Mälaröbanan finnas 6 broar. Jag får derpå svara, att på den af jernvägsstyrelsen förordade linien finnas 4 broar, hvilka äro ganska stora, och man kan tryggt våga påstå, att, om jernvägsbron vid Saltskog skall ombyggas med en 20 meters hög bankfyllnad, jernvägsstyrelsens 4 broar visst icke bli billigare. Vidare anmärktes mot Mälaröbanan — om man nu skall hålla sig till detta förslag, hvilket dock ingalunda är behöfligt — att den har 17 kurvor, men enligt uppgift af en fackman har statsbanedelen från Stockholms centralstation till Saltskog icke mindre än 47 kurvor. Jag instämmer emellertid med generaldirektör Nordström deruti, att det är mycket svårt att bilda sig en fullkomligt riktig föreställning rörande denna fråga, därför att inga kartor, ritningar och profiler äro utlemnade.

Vidare är det mycket taladt om att stigningarne å Mälaröbanan skulle hafva en längd af 16 km. med en lutning, som angifves till 1:60. Men det är ingalunda bevisadt, att denna maximilutning förekommer öfverallt på dessa 16 km. Och den, som gjort undersökningarne för den enskilda banans räkning och för att få ett för en sådan tillfredsställande förslag, säger sjelf, att det visserligen skulle vara förenadt med ökade kostnader att få lutningsförhållandena minskade, men att det mycket lätt låter sig göra och att kostnaderna ej bli synnerligen stora. I stället har jernvägsstyrelsens förslag 24 km. stigningar på linien Stockholm—Saltskog.

Jag nämner nu allt detta för att kort och godt visa, att det är mycket lätt att kritisera ett förslag, då dess upphofsman icke är i läge att försvara det sjelf och icke såsom jernvägsstyrelsen haft till-

fälle att vid behof upprepade gånger lemna nya och lämpligt afpassade upplysningar inför statsutskottet.

Jag anförde, att enligt jernvägsstyrelsens beräkning skulle totalkostnaden för bansträckningen blifva omkring 9 millioner. Härforutom har jag med mig en uppsats, som stått att läsa i Teknisk tidskrift för i fjol, således icke i någon stridsskrift, som sett dagen för detta fall, utan redan publicerad i april 1899. Det är blott några få rader, som jag skall be att få uppläsa. I nämnda uppsats heter det: »Sedan en ny ingångslinie för vestra stambanan blifvit ävägabragt och gods-rörelsen från alla delar af staden förbunden med endera af de båda rangeringsbangårdarne vid Tomtebodas eller Elfsjö, saknar sammanbindningsbanan å broarne öfver strömmarne det nuvarande skälet för sin tillvaro. Författaren anser emellertid, att denna dyrbara anläggning med sina strömpelare bör bibehållas och användas såsom en »stadsbana» i trängre mening, nemligen för *Saltsjöbanans framförande från dess tränga och olämpligt belägna station i Stadsgården till den nya centralbangården* med anordnande af hållplatser vid Brunnsbacken och Riddarholmen.»

Angående utläggning af ytterligare ett jernvägsspår mellan Huddinge och Tumba stationer.
(Forts.)

Således, mina herrar, skulle det vara meningen, att denna kanske dyrbaraste delen af hela det svenska statsbanenätet skulle lemnas i arf åt en enskild bana, för att denna skulle beqvämt kunna komma till centralbangården. Mot detta enskilda intresse vill jag ställa ett annat enskildt intresse, som dock är långt mera allmänt än det förra. Det är, att man genom den nya kolossala bankfyllnaden vid Saltskog, som af jernvägsstyrelsen föreslås, hotar alla utvecklingsmöjligheter för Södertelje kanal; och jag frågar, om det är Riksdagen värdigt att befordra ett enskildt intresse på bekostnad af en gammal anläggning, som visserligen är ett enskildt företag, men hvilket såsom allmän farled erbjuder stora fördelar för staten och det allmänna.

Till de siffror, som äro anförda af jernvägsstyrelsen, skall jag lägga två andra utgiftsposter, som finnas upptagna i det Gleimska förslaget. Det ena rör en rangeringsbangård vid Elfsjö, upptagen till 1,400,000 kronor, den andra ombyggande af sammanbindningsbanan till ett belopp af 2 millioner kronor. Lagg dessa 3,400,000 kronor till jernvägsstyrelsens 9 millioner, så fås den verkliga kostnaden för jernvägsstyrelsens projekt, det belopp, som bör jämföras med de 3,6 millioner, som här uppgifvas såsom behöfliga för den enskilda banan. De många olika siffrorna tyda på att saken icke är utredd, och jag hemställer till er, mina herrar, om I kunnen säga, att den så är.

Ett ytterligare skäl till mitt yrkande på uppskof är, att vi redan beviljat och i qväll fortsätta att bevilja så många millioner till jernvägsbyggnader, och jag tror, att den allmänna rörelsen, både industrien och jordbruket, komma att lida, om man ytterligare anslår så stora summor, som jernvägsstyrelsen ifrågasatt, till jernvägsbyggnader. Derjemte torde det vara tillbörligt, att man åtminstone afvaktar ullbordandet af den byggnad, som nu pågår mellan Krylbo och Örebro, för att se, huruvida den banan, som är afsedd att afläda en stor del af godstrafiken från hufvudstaden, fyller sitt ändamål. Är det icke skäl att avvakta denna banas färdigbyggande och öppnande, innan

Angående
utläggning
af ytterliga-
re ett jern-
vägspar
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.
(Forts.)

man besluter om den nu ifrågasatta, ingalunda obetydliga utgiften, och här gäller det nog också faktiskt de ytterligare 25 millioner, som beräknats i det Gleimska förslaget.

Längre fram i betänkandet rigtar statsutskottet en förebråelse till jernvägsstyrelsen. Jag anför orden, ty jag tror, att Riksdagen kan taga åt sig dem, derest nu jernvägsstyrelsens förslag blefve godkändt. Utskottet säger: »Med anledning häraf har utskottet ansett sig böra framhålla önskvärdheten af att i ärenden, som framdeles hänskjutas till Riksdagens afgörande, mera tillförlitliga kostnadsförslag måtte framläggas än det, som legat till grund för Riksdagens beslut beträffande den jernvägsanläggning, som nu är i fråga.»

Jag undrar, om icke nationen en gång skall returnera denna anmärkning mot Riksdagen, om den nu på så lösliga undersökningar som de föreliggande går att fastslå en utgiftspost på mellan 20 och 30 millioner, som, derest det förevarande förslaget antages, ovilkorligen komma att tvinga sig fram.

Jag har intet yrkande att göra, men jag har velat angifva, i hvilken riktning jag kommer att rösta, och det blir för uppskof och undersökning.

Herr Eriksson i Bäck: Herr talman, mina herrar! Jag skall genast i början lugna herrarne med, att jag icke vill komma med några detaljuppgifter i denna fråga; men jag vill också säga, att jag tvekat, innan jag begärt ordet i denna fråga för att uppträda mot Kongl. Maj:it, jernvägsstyrelsen och ett nära nog enligt statsutskott.

Här har från statsrådsbanken och af generaldirektör Nordström framhållits, att behovet är så trängande, att ett uppskof vore synnerligen farligt. Jag vill då säga: »Har frågan om byggandet af den s. k. Mälaröbanan varit för herr statsrådet obekant? Har den varit för herr generaldirektören obekant?» Jag vill icke tro det, och då synes det mig mycket naturligt, att åtminstone en approximativ undersökning blifvit af jernvägsstyrelsen företagen angående kostnaden och lämpligheten af att för statens räkning anlägga den s. k. Mälaröbanan. Det är ju alldeles otvifvelaktigt, att om nu äfven Andra Kammaren beslutar anläggandet af detta dubbelspår, har Riksdagen derigenom gifvit på hand icke endast, att man skall anlägga denna bit till hvad som förut finnes af dubbelspår, utan hela vägen dubbelspår från Stockholm till Södertelje. När nu äfven officiellt erkänts, att den gamla statsbanebiten är så bristfällig i trafiktekniskt hänseende och särskildt genom sina skarpa kurvor svår att trafikera med den hastighet, som nutiden fordrar, vore det då icke bättre att få en tillförlitlig undersökning till stånd om fördelarna af att anlägga ifrågavarande nya bana, den s. k. Mälaröbanan?

På en karta, som nog ett flertal af kammarens ledamöter har sett på under diskussionen här i afton, är uppdragen en ny linie från Elfsjö med ingång till centralstationen i Stockholm. Denna linie lär enligt min tanke blifva synnerligen dyr att bygga. Den upptager en ganska lång sträcka och har flere betydliga krökar, som skulle komma att försvåra trafiken på densamma. Men om man nu

med anläggandet af detta ifrågasvarande dubbelspår och i tanke på en blifvande ny centralbangård också ser i sammanhang dermed såsom en gifven sak den nya linien från Elfsjö till Stockholm, då vill jag säga, att om man tänker sig, att vi kunde räta ut den nya linien från Elfsjö till Stockholm utefter den föreslagna Målaröbanan, så vore vi redan på väg med en tredjedel af dennas längd, och sedan kunde de återstående två tredjedelarne icke blifva så synnerligen dyra att bygga i förhållande till ett dubbelspår hela vägen mellan Södertelje och Stockholm. Den föreslagna nya biten mellan Elfsjö och Stockholm skulle också från början hafva dubbla spår. Men jag kan icke inse rättigheten af hvad generaldirektör Nordström framhållit, att den s. k. Målaröbanan, om den blefve statsbana, åtminstone genast skulle behöfva vara dubbelspårig. Jag tänker mig, att om det blefve två statsbanor, skulle dessa mycket väl kunna befordra samma trafik som en dubbelspårig bana. Man borde också vänta något för att se, huru trafikförhållandena komme att ställa sig, då den nya Örebro—Kryllobanan blir färdigbyggd. Då frågan om denna bana förelåg till Riksdagens afgörande, framhölls såsom ett viktigt motiv för densamma, att den skulle afleda en stor del af den trafik, som nu nödgas gå öfver Stockholm. Skulle nu icke Riksdagen vara villig att få se verkan af detta, huru pass mycken trafik kommer att afledas från Stockholm och de bandelar, som äro der närmast, för att derefter bedöma behöfligheten af det dubbla spåret?

Vi hafva nyligen fått en kongl. proposition om beviljande af 5 millioner kronor till inköp af mark till en ny centralbangård i Stockholm. I det betänkande, som nu föreligger, hafva vi också en punkt, som behandlar ett af herr Kronlund väckt förslag att inköpa privatbane-linierna Stockholm—Tillberga—Sala och Tillberga—Köping—Frövi. Förstnämnda bana har, enligt hvad i motionen upplyses, här vid Stockholm betydliga jordområden, som enligt mitt förmenande skulle vid anläggandet af den ifrågasatta nya centralbangården kunna komma till användning icke för sjelfva centralbangården men för den eller de rangeringsstationer, som dermed komma att hafva sammanhang.

Jag anser, att denna fråga om anläggande af dubbelspår är af så stor framtida betydelse, att särskildt denna kammare icke bör förhå sig med sitt beslut; och då det ju mycket väl utan synnerligen stora kostnader i förhållande till den stora räckvidd, som frågan har, kan låta sig göra att anordna en mötesplats mellan Huddinge och Tumba, så att de värsta svårigheterna i trafikhänseende för åtskilliga år framåt blefve afhjelpade, så ser jag för min del ingen fara i dröjsmål och uppskof, utan yrkar afslag å utskottets hemställan och bifall till herr J. G. Petterssons motion.

Herr Nordström i Stockholm: Jag skall be att ännu en gång få taga kammarens uppmärksamhet i anspråk under några ögonblick.

Den värde talaren på Södermanlandsbanken uppläste ur Teknisk tidskrift ett stycke om »sammanbindningsbanans användning och ombyggnad» af följande lydelse: »Sedan en ny ingångslinie för vestra stambanan blifvit ävågabrägt och gods rörelsen från alla delar af sta-

Angående
utläggning
af ytterliga
re ett jern-
vägsspår
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.
(Forts.)

den förbunden med endera af de båda rangeringsbangårdarne vid Tomteboda eller Elfsjö, saknar *sammanbindningsbanan å broarne* öfver strömmarne det nuvarande skälet för sin tillvaro. Författaren anser emellertid, att denna dyrbara anläggning med sina strömpelare bör bibehållas och användas såsom en »stadspana» i trängre mening nemligen för *Saltsjöbanans framförande* från dess trånga och olämpligt belägna station i Stadsgården till den nya centralbangården med anordnande af hållplatser vid Brunnsbacken och Riddarholmen.»

Detta förslag fans upptaget i det af herrar Gleim och Eyde utarbetade förslaget till anordnande af Stockholms station och de kringliggande stationerna. Men den prisnämnd, som hade att bedöma de olika ingifna förslagen, beslöt enhälligt att icke godkänna Gleims förslag i detta hänseende. Det har således aldrig varit ifrågasatt af någon annan än af nämnda tyska och norska förslagsställare, att saltsjöbadsbanan på detta sätt skulle komma in på centralstationen. De gamla broarne å sammanbindningsbanan skola, derest ordnandet af Stockholms station i öfrigt skedde på det sätt som Gleim har tänkt sig, uteslutande användas till trafik mellan Stadsgården, Skeppsbron, d. v. s. Stockholms egna hamnar, och godsstationerna, norra stationen och Tomteboda.

Några kostnader för saltsjöbadsbanans införande till centralstationen komma således icke i fråga. Jag har ansett mig böra nämna detta för att icke en missuppfattning i denna sak skulle rotfästa sig hos kammarens ledamöter.

När jernvägsstyrelsen säger, att frågan om dubbelspår mellan Huddinge och Tumba är fullkomligt oberoende af frågan om ordnande af Stockholms station, enär den nya banan skulle utgå från Elfsjö, så är detta fullkomligt riktigt. Ty äfven om förslaget att föra den nya banan in till Stockholm öfver Essingenöarne kommer att af Riksdagen förkastas, så måste den nuvarande banan ut till Elfsjö anordnas med dubbelspår och dubbelspåret fortsättas vidare. Dubbelspåret Huddinge—Tumba är alltså icke en nödvändig förutsättning för Essingenlinien och denna linie ej heller en förutsättning för nu ifrågavarande dubbelspårsstycke. Jag vill i detta sammanhang vidare nämna en passant, att de nya broarne vid Essingen äro afsedda att gå på segelfri höjd, något som tydligtvis har den största betydelse för trafiken och sjöfarten.

Jag skall be att få tillägga ännu en sak. Jag har icke velat kritisera det för enskild räkning upprättade förslaget angående MälARBanan såsom sådant; med detta har jag ingenting att göra här. Men jag har velat förebygga, att det må läggas till grund för bedömande af den kostnad, som en MälARBana skulle betinga, utförd för statens räkning.

Jag har intet yrkande att göra och vidhåller hvad jag förut sagt.

Herr Pehrson i Törneryd: Frågan tyckes vara utdebatterad, och därför har jag icke mycket att säga och kunde må hända helt och hållet tegat. Men en talare på Södermanlandsläns-bänken har gifvit anledning till att från min sida må yttras några ord.

Innan jag går att besvara honom, skall jag tillåta mig att fästa

mig något vid de förutsättningar, som motionären i ämnet gjort, då han afgaf sin motion. Motionären har förutsatt, att den nuvarande banan mellan Stockholm och Södertelje har mycket ofördelaktiga lutningar och krökningar. Hvad beträffar lutningsförhållandena, så har generaldirektören vid statens jernvägar upplyst, att de icke äro farligare än 1:100 mellan Stockholm och Södertelje; och högre kraf i det afseendet har man ju icke hört ställas på en bana äfven med de mest snabbgående tåg.

*Angående
utläggning
af ytterliga
re ett jern-
vägsspår
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.*

(Forts.)

Hvad åter kurvorna beträffar, så är det sant, att de äro ogynsamma. Men det är icke meningen, att de skulle förblifva så allt framgent, utan man skulle göra förbättringar å banan vid dess utläggande till dubbelspårig. Motionären har emellertid haft en annan uppfattning, då han sagt: »Om den nuvarande banan i öfverensstämmelse med Kongl. Maj:ts förslag bygges dubbelspårig från Elfsjö till Jerna, blir naturligtvis det nya spåret lika litet egnadt för snabbtrafik som det gamla, i det att det nya spåret måste byggas med hufvudsakligen samma kurvor och stigningar som detta.»

Hvad beträffar stigningarna, har jag nyss nämnt, att de tyckes icke vara ogynsamma. Och beträffande kurvorna upptager föreliggande förslag om ett dubbelspår mellan Huddinge och Tumba, att de skulle förbättras högst väsentligt, nemligen från 350 meters radie, som finnes på sina ställen, till 600 meters radie. Vid en enda kurva skulle blifva så liten radie som 500 meter, alla öfriga 600 meter. Den förutsättning, som motionären haft äfven i detta afseende, förefinnes således icke i verkligheten.

Jag nämnde i början, att en talare på Södermanlandsbanken hade särskildt gifvit anledning till att jag ansett mig böra svara med ett par ord. Han nämnde, att hvarken jernvägsstyrelsen eller Kongl. Maj:t eller statsutskottet velat vara med om någon undersökning. Hvad det beträffar, att statsutskottet icke på motionärens förslag velat tillstyrka någon undersökning, d. v. s. förorda motionärens förslag, så är det uteslutande af den anledningen, att utskottet ansett, att motionären icke haft tillräckliga skäl för att fordra en undersökning. När man icke kan hänvisa till någonting annat i stället för hvad Kongl. Maj:t och jernvägsstyrelsen föreslagit än en linie sådan som den, som här benämnts Mälaröbanan, hvilken har olägenheten af en mängd broar öfver Mälaren, när det lutningsförhållande, 1:60, som förekommer så ofta på denna redan undersökta linie, icke gerna kan tänkas blifva förbättradt utan mycket stora kostnader, när detill kommer, att banans plan skulle behöfva ligga så nära vattnet, att båtar icke kunde gå derunder, och när det slutligen skulle vara för- enadt med stora kostnader att lägga höjdläget så, att båtar kunde passera under banan vid flera segelleder, så synes det mig icke vara att undra på att statsutskottet icke velat förorda motionärens fram- ställning.

Men till dessa skäl vill jag lägga ännu ett. Det har redan förut blifvit framhållet, men kan med hänsyn till hvad den näst siste talaren yttrade förtjena att framhållas ännu en gång. Är det verkligen så, att vi hafva så godt om penningar, att vi anse oss böra bygga två banor mellan Stockholm och Södertelje, eller är det icke klokare att

Angående
utläggning
af ytterliga
re ett jern-
vägsspår
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.
(Forts.)

nöja sig med en bana, men göra den dubbelspårig och i öfrigt försätta den i det skick, att den blir i alla afseenden tillfredsställande? Jag tror att landet ställer så stora kraf på Riksdagen med hänsyn till statsbanorna, att om man kan på ett fullt nöjaktigt sätt hjälpa sig fram med blott en bana från Stockholm till Södertelje, så har staten användning för sina penningar på andra ställen, som helt och hållet sakna kommunikationer. När dertill kommer, att det icke gerna kan blifva ekonomiskt fördelaktigt att hålla dubbel banbetjening och dubbel banbevakning mellan Stockholm och Södertelje, utan i stället det är billigare att trafikera en bana än två, så synas mig öfvervägande skäl tala för utskottets förslag, till hvilket jag ber att få yrka bifall.

Herr Lindblad: Då den siste ärade talaren tyckes utgå från det antagandet, att det rent af skulle vara en olägenhet att hafva två banor, äfven om man skulle kunna få dessa banor billigare än en ensam med dubbla spår, så hemställer jag, huruvida herrarne kunna följa honom i den beräkningen.

Jernvägsstyrelsen har angifvit en kostnadssumma af 9 millioner för den nya linien mellan Stockholm och Jerna, och dertill bör läggas äfven en af Gleim beräknad utgift af 1,400,000 för en rangeringsbangård vid Elfsjö station, en uppgift som icke blifvit bortförklarad af generaldirektör Nordström.

Sälunda ha vi der en summa på 10,400,000 kronor. Tro herrarne, att en ny dubbelspårig bana behöfver kosta mer än kanske hälften eller låt oss säga två tredjedelar af denna summa? I blotta räntan på öfverskottet skulle man således hafva nog för att bekosta den ökade bevakning och trafikpersonal, som behöfves på den nya linien, och detta äfven om der icke skulle komma att befordras ett enda ton gods eller en enda resande från den kringliggande orten.

Här har af tvenne talare på stockholmsbanken anförts, att enligt det af byråchefen Stafsing publicerade förslaget skulle broarne icke ligga på segelfri höjd. Detta är en sanning med modifikation, ty de viktigaste broarne ligga just på denna segelfria höjd, och det är blott två mindre, deraf den ena vid Tappström, som icke i det första af herr Stafsing uppgjorda förslaget blifvit lagda på sådan höjd. En andra, alternativ linie öfver Kärrsön, som icke ens antydes af jernvägsstyrelsen, ehuru den omtalas i koncessionsansökan, och som vore den, hvilken egentligen vid diskussion härom åsyftats att förekomma som statens linie, har just broöfvergångar med fasta broar på segelfri höjd för farleden i fråga. Och det hindrar naturligtvis icke alls, att man vid en ny undersökning för statens räkning gör sina beräkningar så, att, om sjötrafiken det fordrar, alla broarne läggas på tillräcklig höjd; detta behöfver ingalunda blifva någon millionaffär.

Här har nyss sagts, att undersökningar äro gjorda och att ritningar finnas; men hvarför då icke framlägga dem, så att Riksdagen får sjelf döma i denna sak?

Jag göres uppmärksam på att jag icke har, med anslutning till hvad jag här anført, gjort något bestämdt yrkande. Jag har trott, att detta skulle kunna innefattas i det af Söderteljerepresentanten gjorda; men då jag i viss mån skiljer mig från honom och då jag

är öfvertygad, att jernvägsstyrelsen lika fullt kan vara i tillfälle att göra erforderliga undersökningar rörande denna linie, som styrelsen söder om Stockholm låtit verkställa sådana beträffande nya linier, likasom att medel dertill lätt kunna vid behof ställas till jernvägsstyrelsens förfogande, så skall jag be att helt enkelt få yrka afslag på det föreliggande utskottsbetänkandet.

*Angående
utläggning
af ytterligare
ett jern-
vägsspår
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.*

(Forts.)

Herr Widén: Herr talman, mine herrar! Då jag begärt ordet i denna fråga, så har det skett närmast med anledning deraf, att under diskussionen i afton icke har berörts — åtminstone icke så som den förtjenar — en sida af denna fråga, hvilken jag anser vara värd allt beaktande. Jag syftar på det förhållande, i hvilket den nu projekterade banan öfver Mälareöarne står till trafiken på södra Sverige. Jag har så mycket större anledning att ingå på denna fråga, som redan motionären i viss mån gjort det, då han antydt, att banan öfver Mälareöarne skulle för trafiken på södra Sverige samt östra och södra Södermanland vara bättre än det nu föreliggande förslaget om ett dubbelspår mellan Huddinge och Tumba. — Jag undrar visst icke på att motionären anföra och uppletar alla möjliga skäl för att styrka sin motion, men jag tror att detta skälet dock vid närmare undersökning icke kan hålla profvet.

Såsom redan förut under diskussionen är vidrördt, har undersökning verkstälts af en kortare och hastigare förbindelse med södra Sverige från stambanan närmast Stockholm. I detta hänseende föreligger i sjelfva verket tre skilda förslag; ett med utgångspunkt i Tumba, ett med utgångspunkt i Jerna och ett med utgångspunkt i Gnesta. Utaf dessa förslag är efter mitt förmenande det, som utgår från Tumba, bäst för ortstrafiken och äfven för trafiken på södra Sverige. Att icke detta förslag skall betjenas med en bana öfver Mälareöarne, torde herrarne lätt nog kunna inse. Jag skall emellertid icke vidare uppehålla mig vid det förslaget, enär det af andra skäl sannolikt aldrig kommer till utförande: det ställer sig nemligen efter all sannolikhet alldeles för dyrt.

Den linie, som jernvägsstyrelsen sjelf förordar, är linien öfver Jerna.

Såsom herrarne torde veta, hafva förut på enskildt initiativ verkstälts undersökningar af en bana genom Södermanland. Då förelågo två alternativ, ett till Jerna och ett till Gnesta. Alternativet till Gnesta kunde icke finna någon anslutning; trafikmöjligheterna för detta förslag voro för små, och man stannade därför vid förslaget till Jerna. — Sedermera har jernvägsstyrelsen verkställt enahanda undersökningar och jemfört dessa båda linier. Det är en helt liten skillnad mellan dem; Gnestalinien är en obetydlighet — 1 kilometer ungefär — kortare och äfven en obetydlighet billigare. Men jernvägsstyrelsen har för sin del ansett, att det enda förslag, som kan komma i fråga, är det till Jerna. Det ställer sig gynsammare med afseende å trafiken till södra Sverige. Det ställer sig också ofantligt mycket gynsammare med afseende å den kringliggande ortens trafikförmåga. Undersökningar rörande trafikmöjligheterna hafva — såvidt sådant varit möjligt — verkstälts af sakkunniga personer. Man har insamlat

Angående
utläggning
af ytterliga
re ett jern-
vägsspår
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.

(Forts.)

uppgifter och med ledning af dessa kommit till det resultat, att en linie öfver Jerna kan ganska skapligt förränta anläggningskostnaden, hvilket icke är förhållandet med en linie öfver Gnesta.

Hvad nu denna linie öfver Jerna beträffar, är det alldeles tydligt och klart, att denna linie ansluter sig minst lika bra till det nu föreliggande förslaget af jernvägsstyrelsen som till en bana öfver Mälareöarne. Det senare förslaget har sålunda i detta hänseende ingen fördel. Men dertill kommer, att detta förslag om en bana öfver Mälareöarne har åtskilliga konsekvenser med sig. Hvarken motionären eller någon annan af de talare, som här uppträdt, har yttrat sig om dessa konsekvenser, men den, som följt med diskussionen i tidningspressen, känner dem. Och dessa konsekvenser gå både åt öster och åt vester. Min fulla öfvertygelse är, att derest det skall blifva en bana öfver Mälareöarne och det skall vara någon idé med densamma, så måste den ovilkorligen fortsätta i vestlig riktning direkt från Södertelje öfver Almnäs station å Norra Södermanlands jernväg till Gnesta. Men då äro vi genast inne på en helt annan linie än den, som jernvägsstyrelsen och alla sakkunnige förklarar vara den bästa. En linie öfver Mälareöarne lägger sålunda, efter mitt förmenande, derigenom att den sannolikt kommer till Gnesta, ett bestämdt hinder i vägen att i afseende på förbindelserna söderut nå det bästa resultatet. Men än sämre är det, om, såsom det säges, fortsättningen af Mälarolinien stannar, icke vid Gnesta utan åtskilligt längre åt vester med sin anslutning till den nuvarande stambanan; ju längre åt vester man kommer, desto mindre förkortning vinner man på linien söderut och desto mindre trafikmöjligheter får den banan i orten deromkring.

Jag anser, att detta är en synpunkt, som är värd synnerligt beaktande, — den nemligen att den nu föreslagna banan öfver Mälareöarne lemnar icke bättre utan sämre möjligheter att ordna trafiken till södra Sverige, än om man följer statsbanans nuvarande sträckning.

Hvad för öfrigt sjelfva hufvudfrågan beträffar, torde jag icke behöfva yttra något vidare derom efter den grundliga utredning, som här har förebragts. Jag kan dock icke underlåta att uttala min ståndpunkt i den frågan, och det är den, att det förefaller mig vara en högst egendomlig affärspolitik att anordna konkurrens med sig sjelf, — att staten skall försöka att konkurrera med sig sjelf. Det är ju understundom så, att man icke kan undvika konkurrens, och sådant kan också understundom vara nyttigt, när det sker med en annan, men att öppna konkurrens med sig sjelf förefaller högst egendomligt.

Hvad kostnadsfrågan angår, har en talare på samma bänk som jag uttalat sig om kostnaderna för den nuvarande statsbaneliniens ordnande, men det har talats högst ringa om kostnaden för den andra linien. För min del är jag alldeles öfvertygad om att det blir vida dyrare att bygga en ny dubbelspårig bana med en hel mängd broar och andra inrättningar, än att ombygga den bana, som finnes, till dubbelspårig.

Beträffande för öfrigt frågan om tidsvinst, vid hvilken fråga

motionären och de, som eljest talat för motionen, fästa så stort afseende, så är det ju en högst ringa vägförkortning, som här skulle uppkomma. Den uppgår ju icke ens till 10 kilometer. Då jernvägsstyrelsen och Kongl. Maj:t äro belättna med den nuvarande linien, synes det mig, som om Riksdagen kunde vara det också. På 10 kilometer vinnas allenast 6 à 7 minuter, och det är väl alldeles för litet att offra så mycken kostnad för.

Jag ber att för min del få yrka bifall till utskottets förslag.

Angående utläggning af ytterligare ett jernvägsspår mellan Huddinge och Tumba stationer.
(Forts.)

Herr Wallenberg: Herr talman! Här har under diskussionen af en talare på Södermanlandsbänken angifvits, att då Mälaröbanan enligt det framlagda förslaget skulle hafva allenast 17 kilometer lutningar, så har deremot statsbanan mellan Södertelje och Stockholm icke mindre än 26 kilometer lutningar. Men den ärade talaren har dervid icke angifvit, huru förhållandet kommer att blifva mellan ett större antal kilometers lutning, när det är fråga om en lutning af 1:100, och ett något mindre antal kilometers lutning, när det är fråga om en lutning af 1:60.

Den faktor, som här spelar in, är den s. k. »viktuella längden» på de olika banor, som hafva större eller mindre lutning. Med den termen menar man förhållandet mellan de olika krafter, som erfordras för att draga fram samma tågviigt i en större eller mindre lutning och kurva. För att åskådliggöra detta, vill jag nämna, att om ett lokomotiv, vägande t. ex. 35 ton, skulle kunna på lutningen 1:100 framdraga en viigt af 300 ton, så skulle vid en lutning af 1:60 erfordras två sådana lokomotiv för samma tågviigt, alltså dubbelt så stor dragkraft. Deraf kan slutas, huru utomordentligt stor rol, särskildt med afseende å ekonomien, lutningar spela. Det är därför icke fullt exakt, att påstå, att en bana med exempelvis 10 kilometer lutning skulle vara bättre än en bana, som har 20 kilometer lutningar. Man måste först angifva *storleken* af lutningarna å de respektive banorna.

Här har vidare under diskussionen framhållits af den ärade talaren på Sörmlandsbänken, att mina uppgifter angående segelhöjden å broarne på Mälaröbanan skulle vara »sanning med modifikation». Hvad jag yttrade rörde icke broarne vid Södertelje eller vid Bockholmssund, ty dessa äro på segelhöjd, utan jag har talat om de tre broar, som skulle finnas vid Tappström, vid Upsaleden (Blackeberg) och vid Ulfundasjön. Ingen af dessa tre broar ligger på segelhöjd, utan blott på ungefär 3 meters höjd öfver vattenytan.

Herr Pettersson i Södertelje: För att kammaren icke skall hafva allt för många förslag att rösta öfver och då utsigterna för min motion icke synas vara synnerligen stora, ber jag att, med återtagande af det yrkande jag förut framställt, få instämma i det af herr Lindblad gjorda yrkandet.

Herr Lindblad: Jag skall endast be att få bemöta den talare på Stockholmsbänken, som sist hade ordet. Han talade mycket om lutningsförhållandena på den blifvande statsbanan; den saken skall ju

Angående
utläggning
för ytterliga
re ett jern-
vägsspår
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.
(Forts.)

först undersökas; det är ingen af oss, som känner något om detta, och det är därför, som undersökning blifvit begärd.

Jag begärde äfven ordet för att till en del få instämma i det yttrande, som min kamrat på Sörmlandsbänken hade, nemligen i den delen, att han ville slå fast, att en fortsättning af stambanan bör gå efter kusten till Nyköping och vidare till Norrköping. Jag är fullkomligt ense med honom i detta fall, ty jag anser, att det icke kan vara tal om någon annan sträcka, och detta därför, att vi skola väl icke lägga banan i en obygd, då det finnes en rik sädesbygd, som bäst behöfver banan. Ju närmare den till en början kan läggas kusten, dess bättre. Visserligen har man der en tid på året sjötrafik, men för erhållandet af en jemn trafik hela året fordras der en bana. De äro emellertid icke nog rika för att bygga en enskild bana. Då en sådan plan sammanfaller med statens intressen, så är det min liksom hans mening, att banan bör gå just der. Jag kan icke instämma med herr Stafsing i afseende å fortsättningen af banan. — Såsom herrarne litet hvar ha sett på kartan, har han ansett lämpligt att låta banan mynna ut i en punkt emellan Gnesta och Björnlunda. Jag kan emellertid icke finna, att denna linie — äfven om den kan bevisas vara kortare — bör förordas, ty den går, äfven den, genom obygd, och för öfrigt kan jag upplysa, att linien är icke utstakad, utan har endast okulärt undersökts, hvarför den undersökningen icke nu föreligger.

Det är därför, som jag ber att få instämma med min kamrat på Sörmlandsbänken i det anförande, som han hade beträffande fortsättningen af banan. Men deremot kan jag icke följa med, när han talar om att staten icke bör konkurrera med sig sjelf, ty om man slår fast den principen, blir följden den, att staten icke kan bygga någon jernväg till Nyköping eller Norrköping, ty den skulle då konkurrera med sig sjelf. Man skulle lätt nog vilja visa, att trafiken går hastigare och med mindre kostnad öfver Katrineholm med ett dubbelspår. Deremot får man icke då det plus i inkomster, som lokaltrafiken alltid måste medföra, jemte den på grund af förkortningen minskade driftkostnaden för tågen.

Herr Eriksson i Bäck: Då för ett afslag å utskottets hemställan icke är nödvändigt, att mot denna ställes yrkandet om bifall till herr Petterssons i Södertelje motion, så ber jag att med anledning deraf, att jag i mitt yttrande icke berörde den delen af den föreslagna Mälaröbanan, som sträcker sig mellan Södertelje och Gnesta, få återtaga mitt förra yrkande och nu endast yrka afslag å utskottets hemställan.

Herr Sjö: Jag vill blott säga några få ord.

Det var med anledning af ett yttrande af en talare på Sörmlandsbänken, nemligen herr Lindblad, som jag begärde ordet. Han sade, att kostnaden för dubbelspår ifrån Södertelje till Stockholm med åtföljande utgifter skulle uppgå till omkring 10,000,000 kronor. Jag ber endast att få nämna, att jag af verklig fackman hört sägas, att den bana, vi nu hafva diskuterat om, skulle komma

att draga en kostnad af omkring 12,000,000 kronor. Huru pass tillförlitliga dessa siffror äro, vet jag icke, det är emellertid en fackman, som lemnat dem.

Då nu de, som förfäktat denna jernväg, hafva yrkat afslag å Kongl. Maj:ts och utskottets hemställan, hafva de gifvetvis tänkt som så: Den, som vinner tid, vinner allt. De tänka, att om de få tid att arbeta på sin sak, skall undersökning först ske på statens bekostnad, och sedan får staten också bygga banan. Endast sjelfva namnet, Mälaröbanan, tyder på, att det skall bli en jernväg, som icke blott skall gå öfver öarne, utan äfven öfver vattnet mellan dessa öar, samt dessutom öfver kuperad och bergig mark, och det måste ju bli ganska dyrbart. Det blir ju nästan en luftbana, ty båtar skola ju gå under dessa stora jernvägsbroar.

Hur man än ser denna fråga, så kan jag icke finna annat, än att det är bäst att antaga Kongl. Maj:ts förslag, hvilket utskottet äfven har tillstyrkt, hvarför jag också yrkar bifall till detsamma.

Herr Persson i Tällberg: Herr talman! Jag begärde ordet endast med anledning af herr Wallenbergs första anförande. Jag fann derutaf, att antingen har herr Wallenberg fått upplysningar, som hvarken stått till buds för riksgäldsafdelningen i statsutskottet eller ens för sjelfva generaldirektören i jernvägsstyrelsen, eller också har han fullständigt missuppfattat mitt första anförande. Ty han lemnar mig en vänlig upplysning om att han, i motsats till mig, hos kongl. jernvägsstyrelsen sett ett fullständigt kostnadsförslag och profilritningar. Som herrarne mycket väl komma i håg, sade jag i mitt första anförande, att det fans kostnadsförslag för bandelen Huddinge—Tumba, men jag tillade, att jag beklagade, att det icke fans något kostnadsförslag för den öfriga delen, Elfsjö—Jerna, och att det icke kunde finnas något sådant på grund deraf, att det icke fans någon profilritning. Det var endast detta jag ville säga.

Jag gjorde herr Wallenberg uppmärksam på hans misstag förut och trodde, att han i sitt andra anförande skulle akta nödigt att rätta detsamma, men då han icke gjort det, så har jag begärt ordet för att påpeka förhållandet.

Jag har intet yrkande att göra.

Öfverläggningen i detta ämne var härmed slutad. I enlighet med de gjorda yrkandena gaf herr talmannen propositioner *dels* på bifall till utskottets hemställan och *dels* på afslag så väl å Kongl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning som å den af herr Pettersson i Södertelje i anledning deraf afgifna motion, och fann herr talmannen den förra propositionen vara med öfvervägande ja besvarad. Som votering likväl begärdes, skedde nu uppsättning, justering och anslag af en så lydande voteringsproposition:

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i andra punkten af förevarande utlåtande n:o 27, röstar

Ja;

Angående
utläggning
af ytterliga
re ett jern-
vägsspår
mellan
Huddinge
och Tumba
stationer.
(Forts.)

Angående
 utläggning
 af ytterliga
 re. ett jern-
 vägspar
 mellan
 Huddinge
 och Tumba
 stationer.
 (Forts.)

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren afslagit så väl Kongl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning som den af herr Pettersson i Södertelje i anledning deraf väckta motion.

Omröstningen visade 147 jaröster och 38 nejroster; och hade alltså utskottets hemställan af kammaren bifallits.

Punkterna 3--7.

Biföllos jemväl.

Punkten 8.

Mom. a. och b.

Biföllos.

Efter föredragning vidare af *mom. c.* yttrade:

Herr Meyer: Jag skall endast be att få yttra några få ord.

Att utskottet skulle afstyrka min motion var något, som jag redan på förhand väntat, men jag kan icke annat än beklaga mig öfver att den blifvit afstyrkt på ett sådant sätt som skett, eller utan att utskottet tagit någon vidare notis om densamma. Det synes mig som om de skäl jag anført för motionen borde vara af den beskaffenhet, att de förtjenat något afseende. Jag vill nu endast erinra om att dessa skäl voro följande:

1:o att den komité, som af Kongl. Maj:st tillsatts för att undersöka, hvilka enskilda jernvägar som borde af staten inlösas, hade förklaradt, att de i motionen omhandlade jernvägarne hörde till denna kategori;

2:o att de ifrågavarande jernvägarne sammanbunde statsbanan med en så vigtig plats som Karlskrona, der flottan hade sin station, och der en af våra största fästningar vore belägen;

3:o att staten genom inköp af dessa jernvägar icke skulle göra någon förlust, därför att de lemnade så god afkastning; och att, äfven sedan de blifvit satta i mera statsbanemessigt skick än det, i hvilket de nu befunne sig, staten ändock skulle af dessa jernvägar få en afkastning, som vida komme att öfverstiga räntan på det i dem nedlagda kapitalet.

Jag har endast velat ytterligare framhålla dessa skäl, men har naturligtvis intet yrkande att göra.

Herr Pehrson i Törneryd: Den ärade motionären nämnde, att det förefölle honom som om utskottet icke fäst något afseende vid de skäl, han anført för sitt förslag om att staten skulle inköpa Karls-

krona—Vexjö-banan. Hvarför hans förslag icke egnats någon särskild uppmärksamhet denna gång är kanske beroende derpå, att det blifvit sammanslaget med öfriga förslag om inköp af enskilda jernvägar, och utskottet har ju i fråga härom gjort ett allmänt uttalande. Utskottet yttrar på sidan 51: »Med det ofvan anförda har utskottet ingalunda velat i princip uttala sig mot inköp af enskilda jernvägar för statens räkning, utan endast sökt framhålla nödvändigheten af att dervid gå till väga med stor betänksamhet och försigtighet.» Vidare hänvisar utskottet på den omständigheten, att för statens räkning för närvarande bedrifvas högst betydande jernvägsbyggnader o. s. v., samt framhåller, att tidpunkten för närvarande icke synes lämplig att, jemte detta forcerade jernvägsbyggande, äfven inköpa enskilda jernvägar. Jag undrar, om icke motionären sjelf skall gilla den uppfattningen, att man icke bör fortgå så hastigt på den vägen, att, samtidigt med att statens jernvägsbyggnader rent af forceras, staten äfven inköper enskilda jernvägar. Dermed vill jag ej påstå, att icke motionärens förslag innebär något mera, än hvad förslagen om dylika inköp i allmänhet innebära. Det är ju alldeles riktigt, såsom motionären anmärkt, att, då landets flotta har sin hufvudstation i Karlskrona, det icke är lämpligt i längden, att en jernväg till en så viktig plats skall ligga i ett enskildt bolags händer, helst jernvägen, sådan den nu är byggd, är alldeles otillfredsställande, om den skulle behöfva tagas i anspråk för försvarsändamål. Särskildt ur denna synpunkt tror jag, att det vore önskligt, att staten blefve egare af banan. Äfven en annan mycket afsevärd fördel skulle då kunna vinnas, den fördelen nemligen, att man kunde komma till rätta med det bolag, som eger jernvägen Vexjö—Alfvesta. Ty då staten en gång beslutar sig för att inköpa Karlskrona—Vexjö-banan, hvilket jag föreställer mig icke ligger så synnerligen långt fram i tiden, har Vexjö—Alfvesta jernvägsbolag intet annat val att göra än att antaga ett af staten erbjudet skäligt pris för sin bana eller också underkasta sig, att staten bygger en ny bana jemsides med den gamla. Jag tror, att ett sådant tillvägagångsätt vore lämpligt vid en öfverenskommelse med bolaget.

Jag antager, att, nästa gång denna fråga förelägges Riksdagen, den då är åtföljd af en utredning, som visar, att förslaget verkligen innebär sådana fördelar för staten, att man icke gerna bör afvisa det; och föreställer jag mig, att förslaget då kommer från helt annat håll, nemligen från Kongl. Maj:t.

Vidare anfördes ej. Hvad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 9.

Uti särskilda inom Riksdagen väckta motioner hade hemställts,

af herrar *D. Persson* i Tällberg och *O. A. Ericsson* i Ofvanmyra, i den uti Andra Kammaren väcktä motion n:o 133,

att Riksdagen måtte besluta, att undersökning skall verkställas samt plan och kostnadsförslag upprättas för en jernväg från Siljansbanan genom Leksand, Rättvik, Boda och Ore socknar förbi

Angående undersökningar för anläggning af nya statsbanor.

Angående Sveg i Herjedalen till Östersund, och för ändamålet anvisa ett be-
undersökningar för lopp af femtio tusen kronor;
anläggning af nya och af herr *S. J. Sandqvist* i Första Kammaren uti motionen n:o 24
statsbanor. n:o 84,
(Forts.)

att Riksdagen ville besluta
att i skrifvelse anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes låta verkställa undersökning och upprätta plan och kostnadsförslag för en jernväg från Sveg i Herjedalen genom det inre vestliga Norrland till någon lämplig punkt å banan Boden—Gellivare i syfte att utgöra en skyddad militärväg för rikets nordligaste delar och en mächtig häfstång för Norrlands utveckling; äfvensom

att för ändamålet anvisa ett belopp af sjuttiotusen (70,000) kronor,

samt af herr *S. J. Kardell m. fl.*, i den uti Andra Kammaren väckta motionen n:o 117,

att Riksdagen ville besluta

att i skrifvelse anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes låta verkställa undersökning och upprätta plan och kostnadsförslag för en jernväg från Sveg i Herjedalen till Ström; samt

att för ändamålet anvisa ett belopp af 33,000 kronor.

Utskottet hemställde i förevarande punkt

a) att förevarande af herrar *D. Persson* och *O. A. Ericsson* väckta motion icke må af Riksdagen bifallas;

b) att de af herr *Sandqvist* samt af herr *Dahlstedt m. fl.* i ämnet väckta motionerna icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda; samt

c) att ifrågavarande af herr *Kardell m. fl.* väckta motion ej heller må till någon åtgärd af Riksdagen föranleda.

Vid punkten hade fogats reservation af herrar *Persson* i Tällberg och *Ericsson* i Ofvanmyra, hvilka ansett att utskottet bort hemställa, att Riksdagen må, med anledning af herrar *D. Perssons* och *Ollas A. Ericssons* förevarande motion, besluta, att undersökning verkställas samt plan och kostnadsförslag upprättas för en statsbana från Siljansbanans ändpunkt vid Insjön genom *Leksand*, *Rättvik*, *Boda* och *Ore socknar* i *Dalarne* förbi Sveg i Herjedalen fram till norra stambanan vid *Östersund* eller annan lämplig plats å sistnämnda bana, äfvensom för ändamålet på extra stat för år 1901 anvisa ett anslag af 50,000 kronor.

I fråga härom anförde

Herr *Persson* i Tällberg: Herr talman, mina herrar! Uti vår föreliggande motion ha vi medgifvit, att staten för närvarande har mer än tillräckligt med jernvägsbyggnader under utförande; men vi anse det oakadt, att staten måste ha sin uppmärksamhet fäst vid de utvecklingsmöjligheter, som endast beqväma kommunikationer kunna skapa. Vi ha vidare i vår motion uttalat den uppfattningen,

att det är af största vigt, att staten ingriper reglerande på de orter, der större enskilda jernvägsföretag äro under planläggning, helst då förhållandena äro sådana, att man på förhand kan förutse, det statens intresse kräfver, att den efter längre eller kortare tidsförlopp bör inlösa den enskilda banan, för att densamma skall få den betydelse, som en längre jernvägssträckning bör hafva såväl i strategiskt som ekonomiskt afseende. Om denna statens rätt att bestämma öfver enskilda jernvägsföretag ha vi i vår reservation yttrat följande, som jag skall be att få anföra: »Statens rätt att ingripa reglerande och bestämmande för enskilda jernvägsföretag är dock på många sätt begränsad. Och det händer ej så sällan vid sådana företags utförande, att det mera är penningens magt än det allmännas intresse, som bestämmer en jernvägs läge och sträckning, så att när staten sedan af en eller annan anledning anser sig böra inlösa jernvägen, visar det sig, att densamma icke har vare sig så fördelaktig sträckning eller är så omsorgsfullt byggd, som om staten ifrån början utfört arbetet.» Det är därför vi trott, att det skulle ligga i statens intresse att taga den fråga, vi nu vågat framkomma med, i sin egen hand från början. I vår reservation ha vi i största korthet sökt påvisa, dels att den föreslagna jernvägen träffar ett godt trafikområde, och dels, att den skulle blifva af stor betydelse såväl för staten som för de provinser den närmast skulle komma att beröra. Vi ha i det afseendet yttrat: »Att en sådan jernväg som den föreslagna bör kunna påräkna att träffa ett godt trafikområde, torde man redan nu kunna antaga på grund deraf, att endast inom de angifna fyra socknar i Dalarne, som den föreslagna nya sträckningen skulle genomlöpa, finnes en folkmängd af omkring 25,000 personer, således de stora socknar, som södra Dalarnes och Siljans jernvägar genomskära, oberäknade. Och vidare finnas, förutom stora skogsarealer, inom Rättviks och Boda socknar nästan outtömliga kalkberg af bästa beskaffenhet. Härjemte må påpekas, att jernvägen skulle komma att gå midt igenom Hamra kronopark, hvilken har en areal af 37,300 har, deraf 28,100 har skogsmark med värdefull skog, som staten endast genom en beqväm kommunikationsled medelst jernväg fullt kan tillgodogöra sig. Den betydelse, som en sådan jernväg skulle komma att få för den på kommunikationer så vanlottade provinsen Herjedalen, kan knappast öfverskattas. Och träffande har en för vårt lands framåtskridande varmt intresserad person i en skildring om Herjedalen sagt: »Herjedalen är fattigt endast på kommunikationer.»

Men vi ha också tillåtit oss att i samma reservation tillägga: »Men Herjedalen är dock och blir äfven en fattig provins oakadt sina stora skogar och sina öfriga förutsättningar till utveckling och framåtskridande, så länge den är i saknad af jernvägar, hvadan det vill synas oss, som om staten der hade en pligt att fylla.» Då vi motionärer sålunda anse det vara en statens angelägenhet att bygga jernvägen genom Herjedalen, skall jag förbigå de utsigter, som förefinnas för att få en enskild bana till stånd. Jag vill endast erinra om hvad vi i vår motion derom sagt, eller att den föreslagna enskilda banan hvarken får den rätta sträckningen eller kommer att framdragas till norra stambanan och sålunda icke tillnärmelsevis kan få den betydelse,

Angående undersökningar för anläggning af nya statsbanor.
(Forts.)

Angående
undersökning-
gar för
anläggning
af nya
statsbanor.
(Forts.)

som en statsbana skulle få. Vår begäran torde icke heller kunna anses vara för djerf, ty Dalarne är en på statsbanor ganska vanlottad provins, och Herjedalen rent af alldeles saknar jernvägar.

Utskottet har ej heller kunnat andraga några tungt vägande skäl mot vårt förslag. Utskottet säger: »En gifven förutsättning för dess anläggning såsom statsbana lärer vara, att staten förvärfvar Södra Dalarnes och Siljans jernvägar för att sålunda få i sin hand en sammanhängande förbindelse från Krylbo upp genom Dalarne, Herjedalen och Jemtland till Östersund».

Vidare tillägger utskottet: »Emot detta förslag möta sålunda samma betänkligheter, som under nästföregående punkt af utskottet anförts beträffande väckta motioner om inköp af enskilda jernvägar.»

De betänkligheter, som utskottet i föregående punkt framhållit och här åberopar, har utskottet beskrifvit på följande sätt: »Härjemte vill utskottet särskildt påpeka, att den närvarande tidpunkten synes vara föga gynsam för jernvägsinköp, då inköpssumman nu säkerligen komme att ställa sig synnerligen hög till följd af den ovanligt stora afkastning, som jernvägarna under de senaste åren lemnat, en afkastning, som emellertid med hänsyn särskildt till det stigande priset på kol och arbetskrafter sannolikt kommer att snart undergå minskning.» Utskottet hoppas således att snart få emotse en minskning af de enskilda banornas afkastning och till följd deraf ett lägre inköpspris på desamma. Ja, deri ger jag utskottet fullkomligt rätt, men jag anser detta icke vara något skäl *emot* det af oss motionärer framställda förslaget, utan snarare ett skäl *för* vårt förslag. Det är nemligen ej ifrågasatt, att Södra Dalarnes och Siljans jernvägar skulle inköpas *nu*. Detta blir en fråga först när undersökningen har verkstälts och den eventuella banan af staten blifvit färdigbyggd. Äfven om vårt förslag om att verkställa en undersökning skulle vinna Riksdagens bifall, skulle det således komma att dröja många år, innan banan blefve färdig. De prisfall å de enskilda banorna, som utskottet hoppas på, skulle därför hinna inträda.

Hvad beträffar inköpet af Södra Dalarnes och Siljans jernvägar hafva vi i vår reservation erinrat om att staten redan af dessa jernvägsbolag har en fordran å tillsammans 3,576,000 kronor, hvadan man äfven i detta afseende har ett ganska afsevärdt belopp att tillgodoräkna sig vid ett eventuellt inköp.

Hvad nu beträffar den ifrågasatta utsigten för en enskild bana, vill jag ej yttra mig vidlyftigt derom. Jag vill endast erinra om att staten i alla fall skulle blifva intresserad i banan med några millioner kronor såsom lån åtminstone. Vi motionärer ha trott, att det skulle vara en klokhetsåtgärd från statens sida, att, innan staten genom lånebidrag uppmuntrade till det ifrågasatta enskilda företaget, staten verkstälde en undersökning för att utröna, huruvida ej till äfventyrs ett intresse der föreläge för staten att sjelf bygga banan. Jag anser därför, att goda skäl förefinnas för att åtminstone en undersökning i detta afseende må komma till stånd, innan staten beviljar lån åt ett enskildt företag.

Oaktadt jag nu har ganska liten förhoppning om att det af oss motionärer framställda förslaget skall vinna Riksdagens bifall, är jag

dock öfvertygad om att det i en ej alltför aflägsen framtid skall blifva klart för litet hvar af herrarne, att detta vårt förslag hade ganska stort fog för sig.

Jag vill icke längre upptaga kammarens tid, utan tillåter mig att yrka afslag å utskottets hemställan och bifall till vår vid betänkandet fogade reservation.

*Angående
undersökning
för
anläggning
af nya
statsbanor.
(Forts.)*

Herr Kardell: Herr talman! Det är klart, att jag och mina länskamrater varit mycket tveksamma, då vi framlagt vår jernvägsmotion, detta på den grund, att i vårt land för närvarande äro under byggnad så många jernvägar, hvilka draga kapital ur rörelsen samt folk från näringarne. Då vi likväl dristat oss framlägga densamma, är det klart att vi tänkt oss, att stora och viktiga statsintressen skulle befrämjas genom utförande af den bana, hvilkens undersökning vi här föreslagit.

Det är likaså klart, att detta i ännu högre grad skulle vara fallet med den långa inlandsbana genom det vestliga Norrland, om hvilken herr Dahlstedt m. fl. väckt motion. Den skulle utan allt tvifvel mäktigt bidraga till främjandet af Norrlands utveckling, likasom den skulle vara af den största betydelse för vårt försvar. Emellertid ha vi jemtar ej velat underskrifva herr Dahlstedts motion på den grund, att vi anse, att frågan om framdragande af en jernväg i det inre Lappland nu vore väl tidigt väckt med hänsyn till den sannolika stämningen inom Riksdagen i detta afseende, ehuru väl vi naturligtvis anse det vara bra, att förslaget kommit fram: det är en framtidstanke. För vår del ha vi antagit, att det skulle vara mera tänkbart att vinna Riksdagens välvilliga bifall till ett förslag om anställandet af en undersökning af den sydligare sträckan, från Sveg i Herjedalen till Ström i nordöstra Jemtland. Äfven denna bana skulle hafva sin stora betydelse såväl ur militär som nationalekonomisk synpunkt, hvarjemte det är att märka, att den skulle gå fram genom jemförelsevis mera tätt befolkade och bättre odlade bygder.

Då emellertid ingen enda af statsutskottets ärade ledamöter har reserverat sig till förmån för vårt förslag, anser jag det icke vara värdt att yrka bifall till detsamma, åtminstone ej i dess helhet.

Deremot är det en del utaf den af oss föreslagna banan, nemligen den sydligare, i afseende å hvilken jag skulle vilja framställa ett yrkande; jag menar sträckningen från Sveg i Herjedalen till den genom Jemtland framdragna tvärbana, som går från Sundsvall till Storlien och fortsätter in i Norge. Byggandet af denna bana följer nära nog såsom en gifven konsekvens af de omständigheter, som nu inträffat — jag menar, af den omständigheten att den bana, om hvilken den föregående ärade talaren yttrade sig, nemligen Orsa—Sveg, kan anses såsom gifven inom en kort framtid. Den är ju redan koncessionerad, pengar ha blifvit anskaffade för ändamålet, Jemtlands landsting har lemnat bidrag, hvarjemte kommuner i Dalarne, Helsingland och Herjedalen hafva lemnat bidrag. Det fattas blott omkring 100,000 kronor, och man anser det ej vara förenadt med några synnerligen stora svårigheter att anskaffa hvad som sålunda brister. Sedan kommer staten antagligen att lemna bidrag, så att äfven den blir

Angående
undersökning
af vägar för
anläggning
af nya
statsbanor.
(Forts.)

intresserad i banan och kan uppställa sina villkor. Blir denna bana en verklighet, hvilket man väl kan anse att den blir inom den närmaste tiden, då är det också nödvändigt att bygga en fortsättningsbana från Sveg upp till den tvärbana, som går genom Jemtland. Sveg kan ej vara någon lämplig avslutningspunkt på en bana. Den banan kan på sin höjd påräkna en obetydlig lokaltrafik, men kommer icke att hafva någon betydelse hvarken ur militär synpunkt eller som transitobana.

Helt annorlunda blir förhållandet, i fall en fortsättningsbana till Orsa—Svegs järnväg bygges — en bana som utgående från Sveg utmynnar vid Brunflo nära Östersund. Genom byggandet af denna bana skulle bland annat den stora fördelen vinnas, att ett fullständigt järnvägsnät skulle fullbordas i dessa bygder. En sådan bana skulle vidare ur militärisk synpunkt bli af stor betydelse derigenom, att den skulle bereda den jemtländska platån med de dervarande stora militära etablissemangen en trygg, inre förbindelse med det mellersta Sverige. Den skulle bli af betydelse såsom transit- och turistbana, och den skulle utgöra en gen väg i synnerhet till det södra och sydvästra Sverige; särskildt skulle den bereda en nästan rak förbindelse mellan den jemtländska platån och Göteborg; och den skulle slutligen bli af vigt för de trakter, som den skulle komma att genomlöpa.

Hvad beträffar norra Herjedalen och södra Jemtland, der befolkningen är gles och der skogen är förhärskande, skulle den mäktigt bidraga till att rädda befolkningen undan den hotande faran att uppslukas af de stora bolagen. Hvad denna befolkning behöfver är just kommunikationer. I fråga om de nordligare belägna trakterna skulle banan gå fram på östra stranden af Storsjön, hvilken trakt är en af de tätast befolkade och mest odlade bygder, åtminstone i Norrland; och skulle banan för denna befolkning vara af den största välsignelse. Af dessa grunder anser jag för min del, att de största skäl föreligga för en undersökning af denna sträcka.

Ja, det är ju ej meningen att bygga dessa järnvägar omedelbart, men en undersökning vore dock med det första på sin plats, så att man må veta, hvar banan skall gå fram och hvar de blifvande stationerna skola ligga. Det är af vigt att veta detta redan på förhand, särskildt för befolkningen i dessa trakter och med hänsyn till den kulturella utvecklingen.

Afståndet från Sveg i Herjedalen till tvärbanan vid Brunflo lär uppgå till omkring 140 km.; och kostnaden för undersökning af banan uppgår till 21,000 kr., beräknadt efter 150 kr. för kilometer enligt uppgift, som generaldirektör Nordström benäget lemnat mig.

Det är af nu anförda skäl, som jag ber att få framställa följande yrkande, nemligen »att Riksdagen måtte bevilja ett anslag af 21,000 kronor till verkställande af en undersökning samt upprättande af plan och kostnadsförslag för en bana från Sveg i Herjedalen till den genom Jemtland gående tvärbanan». Jag anhåller, att detta yrkande måtte föredragas särskildt från det yrkande, som af herr Daniel Persson framstälts. Jag vill för min del ej yrka afslag på hans begäran om särskild undersökning, men det är den skilnad mellan hans yrkande om undersökning och mitt — undersökningen gäller ju förhållandena

norr och söder om Sveg — att en undersökning norr om Sveg under alla förhållanden måste verkställas, medan en undersökning söder om denna ort blott behöfver verkställas för den händelse, att den här omtalade privatbanan ej kommer till stånd — något, som dock troligen kommer att ske.

Herr talman! Jag anhåller om proposition på mitt yrkande.

Angående undersökningar för anläggning af nya statsbanor.
(Forts.)

Häruti instämde herrar *Bromée* i Billsta och *Nordin* i Hammerdal.

Herr Dahlstedt: Herr talman, mina herrar! Jag kan mycket väl fatta, att många af herrarne rent af hisna vid tanken på en inre stambana genom öfre Norrland. Vi ha klart för oss, att der är så godt om milb och att der förefinnas så oerhörda afstånd, att, om man genom sådana trakter skall bygga en bana, detta måste kosta mycket pengar. För min ringa del är jag nog sangvinisk att tro, det en inre stambana med tiden måste komma till stånd och bryta sig fram äfven i dessa bygder. Då jag nu haft äran att i denna kammare frambara en motion med begäran om undersökning samt upprättande af plan och kostnadsförslag för en sådan jernväg, hvarigenom denna fråga bragts på tal i riksförsamlingen, så må det tillåtas mig, ehuru det är denna sena timme på qvällen, att i anledning deraf få yttra några ord.

Vårt land är, det kunna vi i allmänhet säga, rätt väl försedt med goda och tidsenliga kommunikationer. Jernvägsnätet sträcker ut sina trådar åt alla håll, äfven mot de nordligare bygderna. Men ännu återstå väldiga maskor att fullborda, innan nätet kan anses vara färdigt. Stora områden af vårt vidsträckta land sakna ännu de oundgängligaste och nödvändigaste förutsättningarna för sin utveckling, de sakna kommunikationer. Herjedalen är ett sådant område, ett annat är Lappland. Denna senare provins utgör, såsom vi alla känna, mer än $\frac{1}{4}$ af hela rikets areal. Sveriges ytvidd utgör i rundt tal 3,900 qvadratmil, Lapplands nära 1,100 qvadratmil. Genom detta väldiga område finnes för närvarande endast en jernväg, som går från Boden till Gellivare och nu håller på att sträckas till norska gränsen. Men från Gellivare till Lappmarkens gräns i söder är afståndet fogelvägen öfver 40 mil. Men kanske någon invänder: »detta är ju blott ödemark, hvad skall man göra med jernvägar der?» Ja, mina herrar, landet är glest befolkadt. Men om jag undantager de egentliga fjellen, kan det väl ändå ej kallas för ödemark. Befolkningen der uppe är ej så obetydlig inom det område, som det nu är fråga om. I jemtlandssocknarne norr om Östersund, inberäknadt Tåsjö, som sträcker sig till fjellen mellan Jemtlands och Vesterbottens län, uppgår befolkningen, i rundt tal räknadt, till 26,000 personer. Inom Vesterbottens lappmark bo omkring 31,000 människor och i fjellsocknarne i Norrbotten söder om Gellivare socken finnas omkring 11,000 personer. Således utgör befolkningen i de bygder, som jag närmast afser, öfver 68,000 eller nära 70,000 personer, hvilka sakna tidsenliga kommunikationer. Huru dessa människor lefva och taga sig fram, kan jag ej på denna korta stund gifva mig in på att beskrifva. Herrarne skulle ändå knappt fatta det.

Angående
undersökning-
gar för
anläggning
af nya
statsbanor.
(Forts.)

Det kan i korthet sägas, att dessa 68,000 människor ha i medeltal 10, 15, ja, inemot 20 mil till närmaste jernvägsstation. De nödgas frakta lifsförnödenheter och andra varor dit upp med hästar på denna förskräppligt långa väg.

Men detta land är emellertid mäktigt af en storartad utveckling, som bristen på kommunikationer nu undertrycker. En förlamande känsla griper lätt ett folk, som totalt saknar utvecklingsmedel. Vårt lands öfriga delar äro i åtnjutande af tidsenliga och snabba samfärdselmedel, och de kunna till följd deraf utveckla sig i alla riktningar. Den norrländska stambanan, som blifvit lagd så nära kusten, har ju sin stora betydelse. Fastän hon ligger så långt borta från lappmarkens bygder, nå oss der uppe genom henne fläktar af det friskt pulserande lif, som rör sig inom öfriga orter af vårt land. Vi känna dervid så mycket mera trycket af vårt isolerade läge, vi känna oss vara i ett slags Sibirien, afspärrade från beröring med de öfriga delarne af landet.

Jag sade, att äfven Lappland har stora utvecklingsmöjligheter. Odlingbar mark finnes i Norrland från kusten ända till 20 à 25 mil inåt landet, ja, flestades långt deröfver; och det är underligt, att odlingen gått så pass framåt, som den gjort under de i hög grad ogynnsamma förhållanden, under hvilka människorna der lefva.

Jag vill nämna ett par exempel. För 80 à 100 år sedan — herrarne må komma i häg, att Lapplands fjellbygder äro ingalunda gamla bygder — slog sig en nybyggare ner vid en sjöstrand eller i en floddal; nu är der en by på 100 eller 150 personer eller deröfver. Vilhelmina församling, som jag känner i grund och botten, räknade år 1805 mellan sju- och åttahundra invånare; nu är der icke långt ifrån 7,000 personer. Sådan utveckling har der egt rum, fastän folket ännu för några och tjugu år sedan ej hade ens en landsväg, utan endast gångvägar på en sträcka af bortåt tjugu mil nedåt kusten. Och jag vädjar till herrarne från landsorten, om utvecklingen här nere i genomsnitt gått raskare, än den på så jemförelsevis kort tid gjort der uppe.

Det är lätt att förstå, att nybyggarna slagit sig ner i de trakter, som gynnats af de bästa naturliga samfärdselmedlen, nemligen i floddalarna. Men emellan dessa ligga väldiga, oerhörda områden, lika mottagliga för odling. Skulle en jernväg dragas genom landet, så skulle odlingsmarker blifva tillgängliga af den yppersta beskaffenhet och af så oerhörd vidd, att vi ej kunna göra oss en föreställning derom. Afvittringen slutade i nedra delen af Vesterbottens lappmark år 1886. Sedan dess ha laga skiften gått öfver byarne undan för undan, så att snart äro äfven dessa förrättningar undanstökade. För några år sedan gjorde jag sällskap med en kommissionslandtmätare, som hade en sådan der lagaskiftesförrättning i en by fyra mil vesterut från Vilhelmina kyrka. Han sade då till mig: »det är förunderligt med dessa fjellbyar, hvilken jord der finnes. I denna by bo nu omkring 150 personer, men jag kan försäkra — ty jag känner hvarje torfva i byn — att der finnes utkomst för minst 10 gånger så många.» Samma uttalande har jag från många andra kompetenta

personer, särskildt från herrar ingenjörer och landtmätare, som arbeta i lappmarkens fjellbygder.

Jag nämnde Vilhelmina socken och att der finnas inemot 7,000 personer. Jag är öfvertygad, att om våra resurser der kunde tillvaratagas, så skulle denna siffra, jag vill ej säga tiodubblas, men säkert femdubblas — der skulle finnas utkomst för tjugufem à trettio tusen personer. Men jag kan utan att öfverdrifva säga detsamma om hela den sträcka, jag talat om, der nu bo nära 70,000 människor. Der skulle kunna beredas utkomst för 350,000 personer, ja, ännu flera. Herrarne tro kanske, att jag öfverdrifver, men för min del är jag alldeles öfvertygad derom, att jag icke gör det.

Dessutom hafva vi i dessa bygder väldiga resurser i vattenfall på tiotusentals, hundratusentals, ja, milliontals hästkrafter. I fjellen ända uppifrån Torne träsk ner till Jemtland finnas skatter så stora, att jag vågar påstå, att, när de komma i dagen, de skola väcka oerhörd förvåning. Der finnas, som vi veta, outtömliga tillgångar på flera slag af värdefulla malmer. Hvad skulle der icke kunna blifva för utveckling, om man finge tidsenliga kommunikationer; hvilken industri skulle ej uppblomstra och hvilka inkomster skulle ej staten få! Det är icke fantasier detta, utan rena verkligheter, derom har jag blifvit öfvertygad under de sjutton år, jag vistats i dessa trakter. Och jag vill fråga herrarne: hafva, i hvad vi hittills gjort för Norrland, våra beräkningar kommit på skam? Hafva icke tvärtom våra bästa förhoppningar öfverträffats, ehuru denna landsdel ännu, om jag så får uttrycka mig, ligger i sin linda? Jag hörde nyligen en antydan om denna utveckling från en person, som bör vara synnerligen kompetent att yttra sig i denna fråga, nemligen herr generaldirektören Nordström, då han talade om den oerhörda tillväxten i trafik på norra stambanan och öfriga norrlandsbanor.

Jag ber att, innan jag slutar, få tillägga ännu några ord. Om vi se på kartan öfver de trakter, som jag här särskildt talat om, så finna vi, att der ligga en mängd väldiga vatten, sträckande sig från sydost till nordvest i de öfre bygderna. Så finnes der t. ex. i Ströms ådal — Faxelfven — ett sjösystem på bortåt tolf mil; litet längre i norr finnas tvenne sjöar — Flåsjön och Tåsjön, hvardera flera mil långa, och i Vilhelmina socken — Ångermanelfvens floddal — hafva vi 2 stora sjösystem — Volgsjön — Malgomaj och Vojmsjön — hvardera fem till sex mil och derefter en hel rad af sjöar ända upp till norska gränsen. Vidare finnes i Stensele socken — Umans floddal — ett sjösystem, som eger en utsträckning af tio à tolf mil, och i Arvidsjaur socken — Skellefteå elfs floddal — hafva vi slutligen de stora sjöarna Uddjaur—Storafvan—Hornafvan, som tillhopa ha en längd af 13 mil. Om en jernväg tangerade nedra ändan af dessa väldiga vattensystem, så skulle den få den allra största betydelse för fjellbygdens befolkning i hela Norrland. Jag behöfver icke vidare utveckla detta, ty herrarne förstå nog sjelfva mycket väl den saken.

Jag har hittills talat om den tilltänkta jernvägens betydelse ur kolonisations- och kulturell synpunkt. Hvilken betydelse en tryggad inre jernväg skulle få i händelse af krig, behöfver jag ej säga.

*Angående
undersökning-
gar för
anläggning
af nya
statsbanor.*

(Forts.)

Angående
undersökning-
gar för
anläggning
af nya
statsbanor.
(Forts.)

Huru lätt kan icke den norra stambanan rifvas upp, då den på flera ställen ligger så nära kusten. Och skola vi i Norrland bli starka och kunna försvara oss, torde det väl behövas folk; och härtill skall den inre stambanan hjälpa oss.

Emellertid är det ju ej fråga om att nu bygga denna bana. I motionen begäres blott en undersökning af densamma. Hade man, innan den norra stambanan byggdes, anställt undersökningar om dess sträckning i så god tid förut, att man hunnit något grundligare tänka sig in i och diskutera sträckningen, så låge kanske denna bana icke, der den nu ligger.

I den motion, som jag haft äran frambara, heter det: »Det är dock icke vår afsigt att nu omedelbart söka framkalla flera större jernvägsbyggnader för statens räkning än dem, som redan pågå. Häremot lära bristen på arbetare i större delen af landet och andra omständigheter för närvarande resa svåra hinder. Men efter vårt förmenande är det af mycket stor vigt, att en enhetlig plan för hela sträckan från Sveg och norrut, som väl kan beräknas utgöra mera än 700 kilometer, uppgöres ju förr desto hellre, så att det må blifva bestämdt, genom hvilka hufvudorter banan skall framdragas för att bäst motsvara sitt ändamål. Derigenom vinnes den stora fördelen, att de stycken af linien, som möjligen kunna varda föremål för särskilda sträfvanen, från början inpassas i systemet; och genom hufvudliniens utstakande skola de bibanor, hvilka lika litet uteblifva i Norrland som i det öfriga Sverige, kunna gifvas lämplig riktning och tillslutning till hufvudbanorna, och hela det inre norrländska jernvägsnätet sålunda från början anordnas till en ändamålsenlighet, som endast kan ernås genom en gemensam utgångsplan.»

Enligt mitt förmenande skulle redan en undersökning hafva sin stora betydelse för kolonisationen der uppe.

En ärad talare på södermanlandsbänken, som tidigare i dag hade ordet i en mycket debatterad jernvägsfråga, sade, att i hans hembygd, der alla voro lifligt intresserade för en ny jernväg, frågade man sig: när kommer vår tur att få jernväg? Sådana röster kunna höjas i Södermanland och litet hvarstans i södra och mellersta Sverige. Undra herrarne då på, om vi der uppe i våra bygder spörja: när kommer vår tur att få jernväg? Det ären I, mine herrar, som hafven att ge svaret på denna fråga; och jag tror, att det svenska folket är så förståndigt i fråga om tillvaratagandet af sina egna intressen, att denna fråga dock inom en ej allt för aflägsen framtid skall blifva besvarad på ett tillfredsställande sätt.

Mina herrar! Det är och förblir ett livsvilkor för Norrlands utveckling, att en inre stambana kommer till stånd; och det är min fulla öfvertygelse, att, innan detta skett, landet kommer att ligga i sin linda. Det gäller för Norrland hvad som gäller för alla öfriga delar af vårt land, att jernvägarne äro ett oundgängligt medel och en ovilkorlig förutsättning för hela det ekonomiska lifvets utveckling och förkofran. Och det ligger i fosterlandets eget intresse, att det oafvisliga behovet af kommunikationer i denna väldiga landsända blir, så snart ske kan, tillgodosedt; detta är en fosterlandets pligt mot denna landsdel, som till arealen utgör mera än $\frac{1}{4}$ af hela riket;

detta är fosterlandets pligt mot en landsdel, som är mächtig af en kanske enastående utveckling; ja, detta är fosterlandets pligt mot i dessa bygder boende nära 70,000 svenska undersåtar, som nu sakna kommunikationer, men med förtröstan och hopp vänta hjälp mot den nuvarande tryckande och förlamande isoleringen.

Vi få icke, mine herrar, då det gäller sådana frågor, räkna provins efter provins och se efter, huru mycket den eller den provinsen fått i förhållande till folkmängden. Vi måste se frågan från en större synpunkt, från en rent svensk, fosterländsk synpunkt. Ur den synpunkten hafva vi, ledamöter af Riksdagen, att befrämja vårt lands utveckling, der sådant kräfves. Och hvad Norrland beträffar, främjas denna utveckling först och främst genom jernvägar och anslag dertill.

Enligt min mening har svenska staten icke råd att låta en så stor del af sitt område, en del med så oförlikneliga tillgångar förblifva i sitt nuvarande undertryckta tillstånd. Vi se i dessa dagar af tidningarne, huru ett folk beredvilligt offrar milliarder för att bevara ett land, som icke alls är folkrikt, men som är mäktigt af en stark ekonomisk utveckling. Norrland är *vårt* land — Gud ske lof, att så är, och måtte det alltid så förblifva! — men i detta *vårt* Norrland kunna vi genom kloka åtgärder och uppoffringar för dess utveckling göra landvinningar så stora och betydelsefulla, att knappast någon i denna tid kan ana det. Hvarför skulle vi då ej göra sådana fredens ärofulla eröfringar? Må vi på *det* området visa oss vara en stormagt, ett »förgångsfolk» i utveckling och kultur!

Herr talman! Jag vet mycket väl, att det icke lönar sig att nu yrka bifall till den af mig samt herrar Emthén och Kronlund väckta motionen; men jag vill, sedan jag sagt detta och då tiden icke medgifver mig att vidare utveckla, hvad jag skulle vilja säga, uttala min varma önskan och vissa förhoppning derom, att Riksdagen behjertar det oafvisliga behof af förbättrade kommunikationer, som förefinnes i våra norrländska fjellbygder.

Herr *Emthén* instämde häruti.

Herr *Pehrson* i Törneryd: Herr talman! Det är med en viss tvekan, jag ber att få yttra några ord till försvar för statsutskottets förslag; och särskildt känner jag mig tveksam, sedan jag hört den siste ärade talaren, hvars ord dock ej kunnat rubba den åsigt, jag förut hyst rörande här föreliggande förslag och den rätta tidpunkten för deras bringande till utförande. Ty jag vidhåller fortfarande den meningen, att dessa förslag kommit mycket för tidigt fram.

För att något få bemöta hvad här under diskussionen yttrats, torde det vara nödvändigt att taga hvarje särskildt förslag för sig. Hvad då först herr *Daniel Perssons* med fleres framställning om anslag för undersökning rörande en jernbana från Insjön i Dalarne öfver Sveg i Herjedalen till Östersund beträffar, förhåller det sig så, att, enligt hvad redan af en föregående talare blifvit nämndt, för närvarande föreligger ett annat jernbaneprojekt, afseende en enskild jernväg

Användande
undersökning-
gar för
anläggning
af nya
statsbanor.
(Forts.)

Angående undersökningar för anläggning af nya statsbanor.
(Forts.)

mellan Orsa och Sveg. Teckningen till denna bana är i det närmaste fullbordad och koncession erhållen; det har till och med sagts, att löfte skulle under hand gifvits om beviljande af ett statslån af de medel, som finnas öfver i den af Riksdagen för dylika ändamål beviljade fonden.

Man kan således säga, att den del af herr Daniel Perssons förslag, som afser sträckningen från Dalarne till Sveg, redan torde, hvad jernväg beträffar, vara betryggad, enär det icke lär fattas mer än omkring 100,000 kronor i aktieteckning, en summa, som herr Kardell sade sig tro genska lätt skola kunna åstadkommas.

Jag vill också erinra derom, att herr Daniel Perssons förslag, en gång utfördt, nemligen byggandet af en statsbana från Insjön i Dalarne öfver Sveg och fram till Östersund, skulle medföra, att staten måste inköpa Södra Dalarnes och Siljans jernvägar. Jag undrar, om Riksdagen är beredd att gifva någon handpenning på något sådant. För min del är jag det icke; och det är äfven af den anledningen, jag icke kunnat vara med om att tillstyrka motionärernas hemställan i denna punkt.

Beträffande de öfriga motionärernas förslag, som afser undersökning för jernvägens fortsättande från Sveg till Östersund upp till Boden, må man väl våga påstå utan att säga för mycket, att ett sådant förslag är alldeles för vidtomfattande, det innehåller helt säkert mera, än Riksdagen förmår att i ett tag smälta. Jag undrar, om man icke också kan rättvisligen säga, att denna fråga kommit mer än för tidigt fram.

Jag vill icke säga, att herr Dahlstedts utlåtande här var en blomstermålning, men kanske bra nära. Men jag vill blott framhålla såsom min uppfattning, att om svenska staten, såsom han förmenade, icke hade råd att låta Norrland förbli utan utveckling — hvari jag instämmer med honom — så tror jag icke heller, att man kan säga, att svenska staten har råd att på det sätt forcera jernvägsbyggandet i Norrland, som både herr Dahlstedt och andra motionärer syntes förutsätta. Jag undrar, om man icke, när allt kommer omkring, kan enas derom, att vi må behandla dessa frågor med litet mera lugn och se tiden an, innan vi så häftigt gripa in på fortsättningen med jernvägsbyggandet i Norrland, som herrar motionärer vilja göra.

Jag hemställer, herr talman, om bifall till statsutskottets afstyrkande förslag.

Herr Ericsson i Ofvanmyra: Herr talman! Ja, det är klart, att de, som ställa sig på samma ståndpunkt som herr Pehrson i Törneryd och icke önska någon stambana i det inre vestliga Norrland, icke vilja gå med på den motion, som herr Daniel Persson och jag framlemnat till Riksdagen. Men gent emot hvad herr Per Pehrson nyss sade, nemligen att han hyste de största betänkligheter beträffande vår motion, synnerligast därför att ett bifall till densamma förutsätter, att staten skall inköpa Södra Dalarnes och Siljans jernvägar, vill jag anföra, hvad utskottet säger. Utskottet erkänner nemligen, att, om en stambana skall byggas der uppe, på sätt vi motionärer föreslagit, en gifven förutsättning därför är, att en lämplig utgångspunkt

bör väljas för densamma och att Krylbo dertill vore lämpligast samt att följaktligen staten i så fall finge lof att inlösa Siljans och Södra Dalarnes jernvägar. Detta är utskottets egna ord. Så resonerade äfven vi motionärer, och detta var också anledningen, hvarför vi väckte vår motion, då inom Riksdagen förslag framlades om byggande af en stambana från Sveg i Herjedalen. För oss var det alldeles klart, att Sveg icke kunde utgöra någon utgångspunkt för en stambana; och det tror jag hvar och en inom denna kammare skall instämna uti.

Angående undersökningar för anläggning af nya statsbanor.
(Forts.)

Då är frågan den: Är det icke bäst, att, såsom motionärerna och deribland herr Dahlstedt förmena, man får en enhetlig plan för hela den ifrågasatta jernvägen från början? Det är verkligen hög tid, att vi tänka på den saken redan nu. Ty såsom vi förut hört, äro enskilda jernvägsplaner å bane der uppe; och få de obehindradt fortsättas och verkställas, blir det sedan långt svårare för staten att reglera förhållandena. Jag vill för öfrigt påpeka — såsom vi redan gjort i motionen — att staten har ganska stora fordringar hos såväl Södra Dalarnes som Siljans jernvägar och således äfven derutinnan intressen att bevaka.

Som vi vetu, fortsattes Södra Dalarnes jernväg af Siljans jernväg, som har sin slutpunkt vid Insjön. Nu är det klart, att om man bygger en jernväg från Orsa till Sveg, blir Siljansbanan så godt som isolerad, och staten har således ett afsevärdt kapital räntelöst fastläst i dessa jernvägar. Det är den ena sidan af saken. Den andra sidan, som är lika betänklig, är den, att staten troligen får ett stort kapital fastläst i Orsa—Svegbanan, med ringa, om ens någon, utsigt till afkastning.

Det förhåller sig nemligen så, att denna sträckning valdes endast till följd af en rik kommuns kraftiga initiativ. Hade icke Orsa kommun för ändamålet tecknat ett så afsevärdt belopp som 1,200,000 kronor, hade det icke varit tänkbart, att man valt denna linie. Lutningsförhållandena äro nemligen der ganska ogynsamma, på samma gång som jernvägslinien öfver Orsa ned till Stockholm och Gefle blir onödigt lång och går i stora krökningar. Dertill kommer, att om det enskilda bolag, som erhållit koncession å jernvägen Orsa—Sveg, lyckas få det erforderliga aktiekapitalet så till vida tecknadt, att det planerade företaget kan komma till utförande, med tillhjälp i alla händelser af ett statslån å ett belopp, motsvarande halfva anläggningskostnaden, kommer bolaget likväl att sakna tillräckliga medel för anskaffande af materiel m. m. för att kunna verkställa trafikeringen af banan och blir derför nödsakadt att å ett annat mäktigt jernvägsbolag öfverlemna verkställandet af trafikeringen å densamma. Då så blir förhållandet, huru skall man kunna tänka sig, att staten har någon utsigt att erhålla någon afkastning af sitt utlånta kapital, eller att staten på rimliga vilkor sedan kan få banan i sin hand, om den skulle vilja förvärfa densamma? Jag kan omnämna, att detta mäktiga jernvägsbolag, på hvilket jag nyss hänsyftade, ingick ett aftal, gällande under 40 år, med Falu—Rättviks jernväg om trafikering af denna bana, och ännu hafva aktieegarne i sistnämnda jernväg icke bekommit någon utdelning å sina aktier i jernvägen, fastän den har

Angående
undersökning-
gar för
anläggning
af nya
statsbanor.
(Forts.)

en både god och stark trafik. Jag tror, att förhållandena skola blifva enahanda äfven på ifrågakvarande sträckning Orsa—Sveg.

För mig är det således klart, att staten gjorde klokast i att just vid detta tillfälle taga frågan i allvarligt öfvervägande. Den har sannerligen ingalunda framkommit för tidigt, såsom herr P. Pehrson förmenade, utan skall någon förbräelse göras mot oss motionärer, så är det den, att frågan är för sent väckt. Om nemligen denna motion framkommit ett par år förut, hade ingen enda kommun med undantag möjligen af Orsa — jag är säker derpå — velat teckna ett öre i Orsa—Svegbanan.

Dessutom anser jag, fastän jag icke är någon fackman på detta område, att den sträckning, vi här föreslagit, är af stor strategisk betydelse. Förutom det, att sjelfva linien blir kortare, är terrängen för öfrigt af den beskaffenhet, att den af oss föreslagna banan skulle kunna få en dubbelt så stor trafikförmåga som Orsa—Sveglinien.

Med ett ord, här föreligger ett stort statsintresse, som verkligen vore värdt att taga vara på. Vi motionärer ha, så godt vi kunnat, sökt fästa uppmärksamheten derå; och om Riksdagen icke nu vill taga det lägliga tillfället i akt, är det icke vårt fel, i fall den sedermera får ångra, att den icke i tid tog denna jernvägsfråga om hand.

Herr talman! Jag anser mig således skyldig yrka bifall till vår reservation.

Öfverläggningen i detta ämne var härmed slutad. Efter af herr talmannen å de derunder framställda yrkandena gifna propositioner blef utskottets hemställan af kammaren bifallen.

§ 3.

Vidare föredrogos hvart för sig och blefvo af kammaren godkända statsutskottets utlåtanden:

n:o 28, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående beviljande af vissa förmåner för enskilda jernvägsanläggningar; och

n:o 29, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition i fråga om användande af anväadt belopp för utrotande af den s. k. trädgårdsnunnan inom Kalmar och Blekinge län.

§ 4.

Härefter föredrogos hvart efter annat bevillningsutskottets nedannämnda memorial:

n:o 16, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut rörande bevillningsutskottets betänkande n:o 14 i anledning af väckt motion om tullfrihet för omalen majs;

n:o 17, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut rörande bevillningsutskottets betänkande n:o 15 i anledning af väckta motioner om tullfrihet för icke rökt fläsk;

n:o 18, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut rörande punkten 3:o i bevillningsutskottets betänkande n:o 2 angående vissa delar af tullbevillningen;

n:o 19, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut rörande bevillningsutskottets betänkande n:o 5 i anledning af väckt motion angående ändring af tullsatsen för broderade arbeten;

n:o 20, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut rörande bevillningsutskottets betänkande n:o 10 i anledning af väckt motion om viss ändring i förordningen angående stämpelafgiften i fråga om lagfartsprotokoll och lagfartsbevis; och

n:o 21, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut rörande bevillningsutskottets betänkande n:o 11 i anledning af väckta motioner om vissa ändringar i stämpelförordningen i fråga om s. k. fromma stiftelser.

Och blefvo dervid de i berörda memorial föreslagna voteringspropositioner af kammaren godkända.

Bevillningsutskottets memorial n:o 22, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut rörande bevillningsutskottets betänkande n:o 12 i anledning af väckt motion om ändrade bestämmelser i fråga om arfskatts uttagande från fideikommitterad egendom, lades till handlingarna.

§ 5.

Å föredragningslistan stod härefter upptaget lagutskottets memorial n:o 23, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut rörande lagutskottets utlåtande n:o 11 i anledning af väckt motion om ändring af kongl. förordningen angående arfsrätt för oäkta barn den 14 april 1866; hvilket memorial, som nu föredrogs, af kammaren godkändes.

§ 6.

Till afgörande företogs härefter lagutskottets utlåtande n:o 24, i anledning af väckt motion om ändrad lydelse af 64 § skiftesstadgan.

Uti berörda inom denna kammare af herr *J. Johnson* väckta motion, n:o 96, hade hemställts,

att Riksdagen för sin del ville besluta, att § 64 af Kongl. Maj:ts förnyade stadga om skiftesverket i riket den 9 november 1866 må hafva följande förändrade lydelse:

»Förrän om lotternas läge afgjordt varder, företages egograderingen eller den gradering, hvarmedelst egor, som, i anseende till deras naturliga beskaffenhet, äro sämre eller hafva ett *ogynsammare läge*, och derför, oakadt lika skötsel, gifva mindre afkastning, än andra af bättre jordmån eller fördelaktigare läge kunna, genom en derefter lämpad tillökning i vidden, med hvarandra jemföras och till vederlag beräknas. Vid denna gradering, som skall under egornas besigtning och undersökning på marken verkställas, böra egorna efter ofvan nämnda grunder jemföras med hvarandra, samt, med afseende å större eller mindre svårighet och kostnad vid bruket, den större eller mindre nytta och behållna afkastning beräknas, som af hvarje till godheten olika egostycke må kunna i vanliga år erhållas och såsom stadigvarande, icke såsom tillfällig, anses. Härvid böra egorna indelas i sådana grader eller proportioner, att ett till alla delar riktigt

*Angående
ändrad
lydelse af
64 § skiftes-
stadgan.*

Angående
ändrad
lydelse af
64 § skiftes-
stadgan.
(Forts.)

förhållande emellan den sämre och bättre jorden må uppkomma; och ty bör all inrösningsjord uppskattas efter enahanda grund, så att, om den bästa jorden anses till 1, den sämre sättes till 1,1 1,2, 1,3, 1,4 o. s. v., 2, 3, 4 o. s. v., hvarigenom en kvadratref af den bästa jorden kommer att svara mot 1,1, 1,2, 1,3, 1,4 o. s. v. 2, 3, 4 o. s. v. kvadratref af den sämre, allt i förhållande till jordartens naturliga godhet och beskaffenhet, samt jordens mer eller mindre gynsamma läge och andra förhållanden, som kunna på värdet inverka. Afrösningsjorden

hvertill de kunna anse sig befogade.»

Utskottet hemställde emellertid,
att ifrågasvarande motion icke må af Riksdagen bifallas.

Vid betänkandet hade fogats reservation af herrar *Zetterstrand* och *Jansson* i Djursåtra, hvilka ansett, att utskottet bort tillstyrka skrifvelse till Kongl. Maj:t i motionens syfte.

I afseende härå anförde:

Herr Johnsson: Herr talman! Då utskottet afstyrkt min motion i föreliggande fråga, lär det tillåtas mig att få anföra några ord.

Utskottet har vid en återblick på skiftesförhållandena i äldre tider anført, att grunden för graderingen i princip varit den att åstadkomma en rättvis fördelning af jorden. Ja, jag vill visst icke bestrida, att så varit förhållandet. Och naturligtvis har man tagit hänsyn till de dåvarande förhållandena, då det gällt att meddela bestämmelser rörande sättet och vilkoren för jords gradering. Men dessa förhållanden hafva såsom allt annat förändrats. Det, som var tillämpligt för 100 år sedan, är i allmänhet numera otidsenligt, och helt andra principer böra gifvetvis ligga till grund för graderingen nu. I 1827 års skiftesstadga ha med afseende på graderingen upptagits de grunder, som förekommo redan i 1783 års skiftesstadga, och dessa bestämmelser äro oförändrade intagna i 1866 års stadga. Då voro emellertid helt andra förhållanden rådande. Då födde hemmansegaren sig af jordbrukets alster och klädde sig deraf. Han betalade en kappe säd för ett dagsverke, han betalade onera och utskylder in natura och var då icke beroende af sitt hemmans läge med afseende på kommunikationer och dylikt, såsom nu är fallet. Är det då tänkbart, att bestämmelser och principer, som då voro fullt tillämpliga, för närvarande kunna vara lika tillfredsställande? Jag tror det icke.

Med afseende å belägenheten har utskottet anført, att det vore ganska svårt att vid graderingen taga hänsyn till jordens läge af den anledning, att man icke kunde veta, huru förhållandena derutinnan komme att gestalta sig i framtiden; graderade man efter läget, sådant det för närvarande vore, kunde förhållandena ganska snart ändras och derigenom läget blifva ett helt annat.

Jag vore nästan böjd för att tro, att utskottets uttalande i denna del ej är allvarligt menadt. Det är naturligt, att man icke kan veta, hvad som kan hända, men man måste väl gradera efter de närvarande förhållandena. Jag hemställer, hvad en ärad ledamot af lagutskottet

skulle säga, om honom blefve tilldeladt ett skifte, som med afseende på läget vore ofördelaktigt, i stället för ett annat skifte med lika god jord, men med fördelaktig belägenhet, och om han vid klagomål öfver den minskning i värde, hans egolott derigenom njutit, skulle få till svar: »Ni kan icke veta, hvad som kan hända om 100 år. Kanske det då växt upp en stad här, så att edert skifte är ganska mycket värdt mot förr.» Jo, han skulle för visso uppfatta det som ett hän gent emot ett befogadt anspråk. Det kan väl ej heller antagas, att någon skulle gifva ett sådant svar på fullt allvar, men dit leda lagutskottets premisser.

Utskottets skäl, att man för närvarande icke kan taga hänsyn till belägenheten med afseende på kommunikationer och dylikt — ty dessa kunna förändras — kunna således ej vara giltiga.

Utskottet har ej gillat, att jag påpekat de svårigheter, som nu förefinnas, då man vill komma till ett exakt värde vid gradering af jord. Jag tror dock, att alla, som försökt sätta sig in i frågan, skola instämma med mig. Och jag kan försäkra herrarne, att det icke endast är på grund af egen erfarenhet, som jag uttalat mig på sätt, som skett i dessa afseende, utan jag stöder mig på yttranden, som afgifvits af förfarna landtmätare, som hela sin tid egnat sig åt skiftesgöromål och således hafva full kännedom om egogradering. Jag har hört mer än en af dem uttala den åsigt, att ändring borde vidtagas med afseende på de grunder, som nu äro gällande vid gradering af jord.

Enligt skiftesstadgans nu gällande bestämmelser får man nemligen vid gradering icke taga hänsyn till det läge, jorden har, men vi veta dock, jag upprepar hvad jag sade nyss, af hvilken vigt detta förhållande numera är. Förr behöfde icke en hemmansegare komma i så nära och liflig beröring med allmänheten som nu. Nu måste hemmansegare söka skaffa sig afsättningsorter för sina produkter, då han nu mera än förr är i behof af kontanta penningar, ty skall han ha ett dagsverke utfördt, så måste han betala kontant; utgifter och onera utgå i kontant, och en mängd behof, som han för sin enskilda del har, kräfva kontanta utgifter, hvilket allt icke blir så ringa belopp på ett år. Han är således tvungen att skaffa sig afsättning för sina produkter.

Om en liten hemmansegare — det är om de små jag talar; de stora äro icke berörda af saken, ty deras jord är i allmänhet sammanförd, så att egornas läge icke i väsentlig grad skulle förändras genom ett skifte — om, säger jag, en liten hemmansegare, som är bosatt t. ex. en half mil ifrån afsättningsorten, skall sälja, låt oss säga, mjölk, högst en 18 à 20 liter åt gången, vare sig direkt till konsumenterna eller till ett mejeri, så går kostnaden för transporten till afsättningsorten kanske jemnt upp till hvad han får för varan.

En annan hemmansegare bor deremot alldeles i närheten af afsättningsorten, och för honom ställer det sig naturligtvis mycket lägligare att sälja hvad han har, så att för honom kan det bli behållning, fast han blott har samma jordareal som den hemmansegare, jag i mitt förra exempel omnämnde. Att vid sådant förhållande icke få taga hänsyn till läget vid graderingen, det är alldeles orimligt.

Utskottet har emellertid i slutet af sitt betänkande gifvit ett er-

Angående
ändrad
lydelse af
64 § skiftes-
stadgan.
(Forts.)

Angående
ändrad
lydelse af
64 § skiftes-
stadgan.
(Forts.)

kännande åt min uppfattning, och jag vore utskottet tacksam därför, om nemligen erkännandet icke, som tydligen är fallet, vore oafsigtligt.

Utskottet har nemligen, då det resonerat om, huru man skulle kunna komma till ett mera exakt värde utaf jord, när fråga är om att bestämma detta värde genom jämförelse af ett jordstykke med ett annat, anført följande: »Sälunda torde det böra beaktas, att skiftesstadgans bestämmelser icke böra anses helt och hållet utesluta möjligheten att vid graderingen taga hänsyn till jordens läge. Tvärtom lärer för det fall, att läget medför särskild svårighet och kostnad vid bruket, denna omständighet både kunna och böra komma i betraktande.» Ja, det är just detta, som för närvarande ofta sker. De landmätare och gode män, som vilja söka att komma till ett rättvist resultat vid graderingen — och det tror jag de flesta vilja — de måste, så långt det är möjligt för dem, taga hänsyn till läget och låta detta ingå som en faktor vid värdesättningen för att söka på denna väg få värdet, om icke exakt, så åtminstone i viss mån utjennadt.

Men huru utfaller detta många gånger? Jo, bland skiftesdelegarne finnes en eller flere, som icke äro så alldeles noggranna dermed, huruvida rättvisa utfövas, blott de kunna bereda sig fördelar. De känna allt för väl, att skiftesstadgans bestämmelser icke medgifva, att vid gradering tages någon hänsyn till jordens belägenhet, men då i strid häremot vid graderingen hänsyn till jordens mer eller mindre gynsamma läge tagits i beräkning, så yrkas, att egodelningsrätten måtte föreskrifva den ändring i skiftet, som härigenom påkallas.

Egodelningsrätten måste naturligtvis såsom en juridisk institution framför allt rätta sig efter lagen och vidtaga ändring uti graderingen i den mån, rätten anser, att läget har inverkan på graderingen.

Nu säger utskottet, och jag är ense med utskottet derom, att vid gradering bör och kan man i vissa fall taga hänsyn till läget. Men jag skiljer mig från utskottet i det afseendet, att då utskottet anser, att man bör taga hänsyn till läget *på sidan* af lagen och gällande bestämmelser, anser jag åter, att förrättningsmännen borde hafva lagen att stödja sig på och följaktligen både *rätt* och *pligt* att taga hänsyn till läget. Det är egentligen deruti, som utskottet och jag tyckas skilja oss åt.

Vidare har utskottet anført, att den utvägen alltid finnes, att, om skiljaktigheterna äro alltför stora med afseende å jordens beskaffenhet, de olika hemmanen kunna beredas del i dessa olika slag af jord utaf bättre och sämre beskaffenhet. Ja, det veta vi nog litet hvar, att så ej kan ske. Lagutskottet har alldeles förbi-sett 95 § i samma stadga, som kategoriskt föreskrifver, att, när by är så sammanbyggd, att ett ordentligt skifte efter skiftesstadgans föreskrifter icke kan ega rum — hvilket i de flesta fall är händelsen — en eller flere af delegarne skola från byn utflytta. Mot denna bestämmelse kan man icke med framgång göra några invändningar. Skulle någon försöka att göra det, är jag öfvertygad om, att han *aldrig* får någon ändring hos högsta domstolen.

Om lagutskottet tager reda på, huru många gånger högsta domstolen i detta afseende ändrat egodelningsrättens beslut, skall min uppgift säkerligen bekräftas. Klagar man öfver egodelningsrättens beslut hos högsta domstolen, har man nog icke något annat att stödja

sig på, än att man anser, att man fått för dålig jord. Ty högsta domstolen resonerar som så, — och det är ju fullt riktigt — att om laga skifte skall tjena något till, måste dervid sammanföras de olika egorna, och till följd deraf belägenheten vinna tillbörligt afseende.

Jag vill icke påstå, att min motion i alla afseenden är fullt tillfredsställande. I formelt hänseende kan ju hända, att andra bestämmelser än de, som innehållas i min motion, borde vidtagas för att erhålla en önskvärd lösning af frågan; och jag skulle följaktligen icke heller hafva något emot, att Riksdagen afläte en skrifvelse till Kongl. Maj:t i frågan för att vinna erforderlig utredning såväl i ena som i andra afseendet. Men då Första Kammaren nu har godkänt utskottets hemställan, tjenar det ingenting till att yrka bifall till ett skrifvelsförslag. Under sådana förhållanden nödgas jag inskränka mig till att yrka afslag å utskottets hemställan och bifall till motionen.

Angående
ändrad
lydelse af
64 § skiftes-
stadgan.
(Forts.)

Herr Nilsson i Skärhus: Herr talman! Jag skall icke inlåta mig i något längre svaromål mot motionären. Den långt framskridna tiden vore därför icke heller lämplig. Men jag skall i alla fall be att få erinra honom derom, att fall kunna förekomma, då graderingen blefve ganska orättvis, i framtiden betraktad, om den vid skiftet verkstälts på sätt, motionären nu föreslagit. Förrättningsmännen böra nog taga hänsyn till förhållandena, sådana de vid skiftet föreligga. Så brukar i allmänhet, såvidt jag har mig bekant, nu ske, och någon ändring i det afseendet torde ej böra vidtagas.

Nu kan det visserligen i ett byalag inträffa, att en viss jord är af mycket bättre beskaffenhet än en annan jord, som ligger afsides. Den äsättes då också mycket högre värde än den andra. Emellertid kan dock en vexling härutinnan inträffa. Förhållandet angående läget kan blifva ett annat genom t. ex. en kommunikationsleds inrättande och jernvägs anläggning jemte station vid densamma, samt flera andra omständigheteter kunna inträffa, som åstadkomma, att den jord, som låg längre afsides, kommer att stiga till ett betydligt högre värde, än den hade förut, då skiftesförrättningen egde rum. För öfrigt utgör numera ej gradering och hemmantal grunden för oneras utgående af egendom, utan det är taxeringsvärdet och sålunda fyrktalet, som är den egentliga betalningsgrunden för oneras utgående i allmänhet af all egendom.

Jag skall icke upptaga tiden med att besvara de öfriga anmärkningarna, som motionären framställt mot lagutskottets i betänkandet anförda skäl, hvilka enligt mitt förmenande tillräckligt tala för afslag å motionen; och ber jag att för min del endast få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Johnsson: Jag skall, med afseende å den siste talarens invändningar, att det redan nu toges hänsyn vid egograderingen till alla förhållanden, som kunde inverka på jordens värde, be att få erinra om bestämmelserna t. ex. uti egostyckningslagen. Deri åberopas endast, att gradering eger rum på sätt, skiftesstadgan föreskrifver. Det är således icke bestämdt i egostyckningslagen, huru graderingen skall ske, utan hänvisas till skiftesstadgans bestämmelser derutinnan.

Angående
ändrad
lydelse af
64 § skiftes-
stadgan.
(Forts.)

Med anledning just af detta stadgande i egostyckningslagen har landtmäteristyrelsen utfärdat ett cirkulär af den 14 april 1897 till samtliga landtmätare i riket med förståndigande för dem att vid egostyckning icke taga någon som helst hänsyn till läget. Att landtmäteristyrelsen kunnat utfärda ett sådant cirkulär beror naturligen derpå, att styrelsen ansett, hvilket också är riktigt, att samma bestämmelser, som här vid lag gälla vid skiftesfrågor, också skola vara gällande vid egostyckning. Och af sådan anledning har landtmäteristyrelsen ansett sig böra lemna vederbörande landtmätare ledning vid handläggningen af egostyckningsfrågor. Vid egostyckning har emellertid gradering enligt sakens natur mycket liten betydelse, när egostyckning icke kan förekomma i andra fall, än då vederbörande parter äro ense om läget. Graderingen vid egostyckning kan endast hafva afseende på sjelfva mantalet, men då detta numera har så liten betydelse med hänsyn till skatter och dylikt, är graderingen vid denna förrättning af ringa vikt.

För att bevisa rättigheten af mitt påstående, att man icke vid laga skifte har rättighet att taga någon som helst hänsyn till läget, ber jag alltså att just få återropa detta landtmäteristyrelsens cirkulär af den 14 april 1897; och jag förmodar, att ingen af lagutskottets ledamöter vill påstå, att detta cirkulär är stridande mot gällande förordning.

Under sådana förhållanden har ju icke en förrättningsman, som vill följa gällande föreskrifter, rätt att taga någon hänsyn till jordlotternas läge vid egograderingen. Om nu emellertid en eller annan förrättningsman det oaktadt söker att i någon mån taga hänsyn till läget, så beror ett sådant förhållande endast derpå, att denne sätter den materiella rätten framför den formella och det skrifna lagbudet, och att rättvisa i realiteten sättes högre än de juridiska formerna. En sådan sakernas ordning kan väl emellertid icke vara riktig. Icke bör man väl genom lagbud tvinga en förrättningsman att frångå sin öfvertygelse och att, om han vill följa lagen, bestämma ett ringare värde på ett egostycke, än det verkliga har, därför att han icke får taga hänsyn till läget.

Jag hade verkligen trott, att man åtminstone i denna kammare skulle hafva öppen blick för nödvändigheten deraf, att en ändring i af mig föreslagen riktning kommer till stånd.

Jag har ju endast velat åt vederbörande förrättningsmän öfverlemna att vid graderingen taga den hänsyn till jordlotternas läge, som de anse böra af förhållandena påkallas, och detta hade jag, som sagdt, verkligen icke trott, att någon i denna kammare skulle motsätta sig.

Jag vidhåller mitt yrkande om afslag å utskottets hemställan och bifall till motionen.

Herr Olsson i Mårdäng: Ehuru jag icke kan dela den uppfattning, motionären uttryckt vare sig i motionen eller i sitt anförande här under diskussionen, kan jag dock icke trots den sena timmen underlåta att säga några ord. Jag skall dervid endast be att få upp-

repa hvad lagutskottet i sin motivering anført till stöd för sitt afstyrkande af motionen. Utskottet säger: »Sålunda torde det böra beaktas, att skiftesstadgans bestämmelser icke böra anses helt och hållet utesluta möjligheten att vid graderingen taga hänsyn till jordens läge. Tvärtom lärer för det fall, att läget medför särskild svårighet och kostnad vid bruket, denna omständighet både kunna och böra komma i betraktande.»

Genom dessa ord synes mig utskottet hafva så tydligt uttalat sig i motionens syfte, att jag vågar, och detta jemväl såsom skiftesgodman, påstå, att huru än Riksdagens beslut må utfalla i anledning af herr Johnssons motion, så har dock Riksdagen medgifvit, att det äfven med skiftesstadgans nuvarande bestämmelser finnes möjlighet att taga hänsyn till de olika jordlotternas läge, och att hvarje förrättingsman icke blott *kan*, utan också *bör* taga hänsyn härtill.

Jag tycker, att man för denna gång kunde nöja sig med detta resultat, som jag för min del finner fullt tillfredsställande.

I frågan nuvarande läge har jag icke något yrkande att framställa.

Herr af Callerholm: Jag vill endast i största korthet yrka bifall till utskottets förslag, och detta på grund deraf, att jag anser motionären hafva gått dels för långt och dels för litet långt. Jag anser, att han gått för långt, därför att jag anser, att ett bifall till hans förslag skulle försätta oss ifrån de nuvarande genom lag och lagbestämd praxis bestämda förhållandena och in på det enskilda godtyckets osäkra gungfly. Jag anser, å andra sidan, att han gått för litet långt, därför att jag tror, att med en förändring i den riktning, han föreslagit, ovilkorligen också bör följa den förändring i skiftesstadgan, att särskilda besvär få anföras mot egograderingen, och denna fastställas, innan skiftet vidare fortgår. Jag anser en sådan förändring så mycket mera nödvändig, som det på grund af den erfarenhet, jag samlat, är min öfvertygelse, att egograderingen genom ett bifall till motionen skulle i ännu högre grad än förut bli en smaksak. Angående jordens beskaffenhet och läge anser jag nemligen, att åsigterna icke kunna blifva så ofantligt olika hos personer, som ega erfarenhet i dylika frågor. Skall man deremot också taga hänsyn till läget, kommer graderingen att blifva mer beroende på tycke och smak. Då man vidare vet, hvilken oerhördt grundläggande vikt graderingen har för hela skiftet, och då man vet, att i ett skifte kunna ingå ett eller två hundra tunnland jord och kanske ännu mera och att, om någon delegare klagar hos egodelningsrätten och denna sedan förändrar graderingen med $\frac{1}{10}$ eller $\frac{1}{4}$ grad blott för något enda tunnland, hela skiftet måste räknas om och alla egofigurerna åter läggas ut såväl på kartan som på marken, då kan man väl också förstå, hvilken vikt det ligger på, att graderingen blir slutligen fastställd, innan vidare åtgärder med afseende å skiftet vidtagas. Det förvånar mig därför återigen, att de erfarne landtmätare, som, enligt motionärens utsago, anmodat honom att väcka denna motion, icke anmodat honom att utsträcka motionen derhän, att särskilda besvär skulle få

Angående
ändrad
lydelse af
64 § skiftes-
stadgan.

(Forts.)

*Angående
ändrad
lydelse af
6 §. skiftes-
stadgan.
(Forts.)*

anföras öfver graderingen. Detta är ett önskningsmål, som åtminstone i min trakt länge gjort sig gällande.

Jag vill nu icke upptaga tiden längre, utan ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats afslutad samt herr talmannen till proposition upptagit de framställda yrkandena, blef utskottets hemställan af kammaren bifallen.

§ 7.

Slutligen blef efter skedd föredragning af kammaren godkändt lagutskottets utlåtande n:o 25, i anledning af väckt motion om ändrad lydelse af 15, 18, 19 och 33 §§ i förordningen om kommunalstyrelse i Stockholm.

§ 8.

Justerades protokollsutdrag.

§ 9.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades herr *W. T. Lundgren* under fjorton dagar från och med den 17 dennes.

§ 10.

Till bordläggning anmäldes statsutskottets utlåtande och memorial:

n:o 5, angående regleringen af utgifterna under riksstatsens fjerde hufvudtitel, omfattande anslagen till landtförsvaret;

n:o 30, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut i fråga om Kongl. Maj:ts proposition angående anslag till jordbruksdepartementet m. m.; och

n:o 31, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut i en fråga rörande anslagen under riksstatsens sjunde hufvudtitel.

Härefter åtskildes kammarens ledamöter kl. 12,23 på natten.

In fidem
E. Nathorst Böös.