

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1911. Andra kammaren. Nr 46.

Fredagen den 12 maj.

Kl. 2.45 e. m.

§ 1.

Upplästes för justering de vid kammarens sammanträden den 6 innevarande maj hållna protokoll. Därefter yttrade: *Ang. justering af protokoll.*

Herr Lundell: Herr talman! Med anledning af ett yttrande, som jag hade under debatten i denna kammare förliden lördag, efter det herr Daniel Persson uppläst ett referat ur tidningen »Kalmar», ber jag nu, efter det jag tagit kännedom om ett referat öfver samma möte äfven i en annan tidning och vidare tänkt öfver saken, få meddela efterföljande rättelse.

Att jag vid debatten i lördags icke trodde mig kunna ha sagt 2 miljoner, som referatet angaf, utan $\frac{1}{2}$ milljon, som ju var det ommotionerade beloppet, berodde därpå, att jag ansåg, att något fel skett vid sättningen i tidningen i fråga. Jag vill nu emellertid icke bestrida, att jag kan hafva haft angifna uttalande, och att referatet äfven i den delen är riktigt.

Men jag säger ock på det bestämdaste, att jag icke konstruerat ihop beloppet eller angifvit ett felaktigt siffertal för att vilseleda mina åhörare. Något sådant kan väl icke heller antagas, då hvad jag i frågan ville belysa icke gällde summans storlek, utan huruvida vänstern eller högern var orsak till att motionerna i fråga afslogos. Jag erkänner emellertid, att det var felaktigt att komma så där med ett förflugit ord, öfver hvilket jag icke nog betänkt mig.

Då nu emellertid herr Daniel Persson fått in i protokollet ett referat ur tidningen »Kalmar» om, hur jag skött upplysningsarbetet, och detta har ett visst sammanhang med ett referat i samma Kalmartidning rörande herr Daniel Perssons upplysningsarbete i Mora, så ber jag få till protokollet uppläsa äfven det

Ang. justering af protokoll. referatet. Det lyder så här: »Tre gånger ha jag och Ström i Transtrand motionerat om ett afdikningsanslag, för att man äfven i våra bygder skulle kunna få statsbidrag till afdikningar af till odling tjänliga myrmarker, men två gånger ha våra förslag fallit på högerns motstånd, och det är att befara, att samma öde drabbar vår motion äfven detta år.»

Men, herr Daniel Persson, hur var det i verkligheten med högerns afslag af de där motionerna? De upplysningar om dem, som herr Daniel Persson gaf morakarlarne, voro nog fullständigt oriktiga, i fråga om att högern afslagit desamma.

Jag har här riksdagsprotokollen och ber att för kammarens ledamöter få referera några fakta ur dem.

Den första af de motioner, herr Daniel Persson i sitt anförande anger, afslogs i denna kammare med 105 röster mot 70. Var det högern, som hade de 105 rösterna? Och det oaktadt jag och flera högermän röstade för motionen, för hvilken jag ock i statsutskottets betänkande står som reservant.

Vidare hafva vi den andra af de i herr Daniel Perssons moratal angifna motionerna, mot hvilka högern skulle ha för syndat sig. I den motionen hade herr Daniel Persson icke blott herr Ström i Transtrand som medmotionär utan äfven så goda högermän som smålandsrepresentanten Sjö och Daniel Perssons egna landsmän herrar Ollas Ericsson och S. Söderberg i Hobbörn. Smeds Lars Olsson var ock med; han plär ju icke heller räknas som vänsterman.

Jag hade i statsutskottet jämte herr Sjö m. fl. både talat för motionen och reserverat mig mot statsutskottets afstyrkande beslut. Herr Sjö höll ett långt tal för motionen i denna kammare, jag talade för motionen och med mig instämde herr Ström i Transtrand; det var ju tecken på, att jag stod på samma sida som dalkarlarna. Jag vet, att många högermän utom mig röstade för motionen. Motionen afslogs i Andra kammaren med 102 röster mot 50. Voro de 102 högermän? Högern kunde vid det tillfället haft cirka 60 röster.

Hvad fingo dalkarlarna om dessa förhandlingar veta af herr Daniel Perssons föredrag i Mora? Jo, att herrar Daniel Persson och Ström motionerat; de borde väl äras. Högern hade afslagit motionen. Bland högern voro dalarepresentanterna Ollas Ericsson och Söderberg i Hobbörn. Tror icke möjligtvis herr Daniel Persson, att deras anseende kan skadas vid valtillfällen af sådana upplysningar, som herr Daniel Persson gaf dalkarlarna vid Mora? Och, herr Daniel Persson, voro upplysningarna riktiga? Hvad skola de kallas? Kanske något af de vackra epiteter, som herr Daniel Persson gaf högermännens uttalande, och som stå med fetstil i referatet, men sådana får man icke uttala här i kammaren. De äro för fula, men för herr Daniel Perssons folkupplysande arbete i Mora passa de.

»Anslaget föll, men om det nu var höger eller liberaler, som mest bidragit till afslaget, är nog svårt att bestämma.

Ett stort antal af liberalerna anse nog också, att staten gör tillräckligt för afdikningarna, då den i rent anslag utlämnar en miljon årligen och dessutom lämnar lån till detta ändamål på mycket billiga villkor.» Så sade jag i Mönsterås, men sedan jag tagit noga reda på saken, och efter hvad jag ofvan sade, är det klart, att det icke var högern, som afslog motionerna i fråga.

*Ang. justering
af protokoll.*

(Forts.)

Herr Persson i Tällberg: Herr talman! Jag var sysselsatt med utskottsarbete så länge, att jag ej fick tillfälle att höra början af herr Lundells anförande, och jag vet sålunda icke, om han för kammaren erkänt, att han på mötet i Mönsterås sagt två miljoner i stället för 300,000 kronor, och därför anser jag det nödvändigt att läsa upp ett intyg, som kommit mig till handa just från tidningen »Kalmar», hvilket visar, att de hämtat sina uppgifter från herr Lundells eget manuskript.

Då jag nu hör, att herr Lundell erkänt, att han lämnat felaktiga upplysningar, har jag intet att tillägga om den saken. Det är i alla fall sålunda konstateradt, att herr Lundell i kammaren bestridt, att han lämnat felaktiga uppgifter och gjort gällande, att han sagt icke två miljoner utan 300,000 kronor. Men då han nu offentligt erkänt, att han lämnat denna felaktiga uppgift, skall jag visst icke hänföra mig till något tidningsreferat. Vi få väl tro herr Lundell på hans ord — när han talar här i kammaren, men vi få upptaga med mycken försiktighet, hvad han talar på folkmöten.

Herr Lundell: Jag skall be, att herr Daniel Persson ger svar på frågan, hur han talade sanning i Mora, då han sade, att motionerna om afdikningsanslaget afslagits af högern. Jag har visat, att de afslogos med 105 röster mot 70 i det ena fallet och med 102 röster mot 50 i det andra fallet. Tror herr Daniel Persson då, att det var högern, som afslog motionerna? Och det var icke, som han sade, han och Ström i Transtrand, som motionerat, utan det var herrar Ström i Transtrand, Daniel Persson, Ericsson i Ofvanmyra, Söderberg i Hobbörn...

Talaren afbröts här af herr talmannen, som yttrade: Jag ber att få fästa herr Lundells uppmärksamhet på, att man icke får indraga några nya ämnen i debatten, vid justering af protokoll.

Härefter godkändes protokollen.

§ 2.

Svar å interpellation.

Ordet lämnades nu på begäran till

Chefen för justitiedepartementet, herr statsrådet Petersson, som anförde: I en med Andra kammarens tillstånd till mig riktad interpellation har herr Olausson framställt dessa spörsmål:

1. huru långt lagstiftningsarbetet rörande frågan om patronatsrättens upphäfvande numera framskridit inom justitiedepartementet, samt

2. om jag har för afsikt att för denna Riksdag framlägga något förslag i detta ämne och, om så icke är, när dylikt förslag kan vara att afvakta.

Till besvarande häraf anhåller jag att få anföra följande.

Såsom interpellanten öfvermält, framställdes vid 1908 års riksdag till mig en liknande interpellation och meddelade jag i anledning af densamma,

att det befunnits nödigt att, utöfver den förut utarbetade redogörelsen för patronatsrättigheterna i Skåne, Halland och Bohuslän, åstadkomma utredning om förefintliga patronatsrätter i det öfriga Sverige samt om de prästerliga beställningar, till hvilka enskilda hade kallelserätt, som icke vore att hänföra till patronatsrätt,

att de på grund häraf infordrade uppgifterna dämera vore inkomna och utgjorde föremål för bearbetning,

att det låge utom möjlighetens gränser att få denna bearbetning verkställd och det lagförslag, som därur kunde framgå, upprättadt så tidigt, att det kunde föreläggas 1908 års riksdag och kyrkomöte, samt

att ärendet emellertid skulle behandlas med den skyndsamhet, som dess invecklade natur medgäfvade.

Då efter år 1908 något kyrkomöte enligt vanlig ordning icke var att emotse förr än år 1913 och ett lagförslag i ämnet alltså syntes böra framläggas först för 1913 års riksdag, togs vid planläggningen af det fortsatta arbetet i ärendet hänsyn härtill. Sedermera hafva visserligen kyrkomöten hållits såväl 1909 som 1910, men att till något af dessa inkomma med förslag i ärendet har, äfven om det skulle hafva ansetts lämpligt, icke låtit sig göra.

Bearbetningen af nämnda uppgifter om förefintliga patronatsrätter och andra, med dem jämförliga kallelserätter har emellertid fortgått, men naturligt är att, i den mån tillgängliga arbetskrafter varit behöfliga för ärenden, som tidigare kunnat blifva föremål för afgörande, dessa ansetts äga företräde. Ifrågasvarande bearbetning, som dessutom är ganska vidlyftig och tidsödande, är därför ännu icke avslutad. Det torde dock kunna beräknas, att man, såsom från början åsyftats, skall hinna utar-

beta förslag i ämnet, i sådan tid, att de kunna föreläggas Riksdagen det år, då kyrkomöte i vanlig ordning härnäst skall sammanträda. Jag är, såsom jag redan 1908 framhöll, fullt medveten om vikten af denna angelägenhet, och jag kommer att göra hvad på mig beror, för att den vid angifna tidpunkt skall nå sin lösning.

Svar å interpellation.
(Forts.)

Af hvad jag redan anfört framgår, att jag icke har för afsikt att föreslå Kungl. Maj:t att till den nu församlade Riksdagen göra någon framställning i förevarande ärende. En sådan åtgärd synes så mycket mindre kunna komma i fråga, som det knappast kan anses lämpligt att för detta ärende utom den vanliga ordningen sammankalla kyrkomötet.

Herr Olausson: Herr talman, mina herrar! Jag skall bedja att få till herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet framföra ett tack för det svar, som han benäget afgifvit på det af mig framställda spörsmålet, och då af detta svar framgår, att det kan förväntas, att statsrådet skall göra allt hvad i hans förmåga står för att frågan skall kunna framläggas för 1913 års riksdag och för det samma år förmodligen sammanträdande kyrkomötet, kan jag icke annat än uttala min tillfredsställelse öfver det afgifna svaret.

Jag måste dock beklaga, att frågan om patronatsrättens afskaffande icke fick sin lösning i sammanhang med prästerskapets löneroglering och den af Riksdagen antagna lagen om tillsättande af prästerliga tjänster. Det hade med all säkerhet då varit ett gynnsamt tillfälle att få denna fråga löst, och det skulle med all säkerhet hafva gått lättare att få ändringen genomdrifven i kyrkomötet i sammanhang med dessa frågor, än om frågan nu skall behandlas helt och hållet isoleradt.

Jag måste också uttala mitt beklagande af att Riksdagen icke biföll den motion, som år 1903 framlades i denna fråga. Denna motion innebar, att Riksdagen skulle i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och framläggande af förslag i ämnet. Men Riksdagen afslog denna motion på den grund, att regeringen året förut på eget initiativ företagit utredning i frågan. Riksdagen har således icke skrifvit till Kungl. Maj:t om den nu pågående utredningen. Det kunde ju dock hafva varit möjligt, att om Riksdagen år 1903 aflåtit en skrifvelse till Kungl. Maj:t, detta skulle hafva påskyndat afgörandet af denna fråga, så att frågan fått sin lösning vid 1910 års riksdag och kyrkomöte.

Mången anser, att frågan om patronatsrättens afskaffande är en så obetydlig fråga, att det icke ens lönar sig att tala om densamma. Jag har dock en helt annan åsikt i saken.

Då nu regeringen och Riksdagen gifvit landet en lag, hvari det står, att alla skattepliktiga inneväanare, män såväl som kvin-

Svar å interpellation.
(Forts.)

nor, ha rätt att deltaga i val af präster för sina respektive församlingar, måste det väl anses såsom en skriande orättvisa, att det skall finnas hela församlingar, som äro beröfvade denna rätt och att rätten att välja präst i dessa församlingar uteslutande skall ligga i en enda persons hand. Ännu mera skriande är denna orättvisa, då vi betänka, att denna rätt i många fall är förenad med innehaf af jord. Om den jord, med hvilken denna rätt är förenad, öfvergår i annan persons hand — han må vara hurudan som helst, han må vara af hvilken religion som helst, muhamedan, buddaist, mormon eller rent af hedning — så tillkommer rätten att utse präst för en svenska kyrkans församling honom ensam, och att detta innebär vissa betänkligheter måste vi väl erkänna.

Men det är icke nog med att patronatsrätten är orättvis, utan äfven det kyrkotionde, som åtskilliga innehafvare af patronatsrätten äga uppbära af sina församlingar, måste anses vara en skriande orättvisa. Detta kyrkotionde äga de rätt att uppbära mot skyldighet att bygga och underhålla kyrkan. Men denna skyldighet hvilat på sådana grunder, att församlingen icke har rättighet att utföra någon kontroll eller att påfordra några reparationer. Patronus kan använda medlen nästan huru han vill, utan att församlingen kan ställa honom under åtal.

Detta är också en viktig faktor, och då nu frågan kommer att bringas till lösning, så vågar jag uttala den förmodan, att dessa kyrkotionden afskaffas på ett sådant sätt, att församlingarna icke åläggas att inlösa dem. Ty en stor del af dessa patronatsrättigheter äro skänkta, såsom förhållandet är med den patronatsrättighet, som närmast berör mig, nämligen Mälanda pastorat. Där är rättigheten skänkt såsom vederlag för ett par hemman, som kronan fått. Under sådana förhållanden kan det icke vara rättvist, om man skulle komma på den tanken, att församlingen skulle inlösa dessa kyrkotionden.

Man åberopar ofta i dylika fall utländska förhållanden och utländsk lagstiftning. Men jag vill i så fall erinra om, att patronatsrätten afskaffades i Norge år 1821 och i Danmark år 1849 och att äfven i Finland densamma är afskaffad; således är den för länge sedan afskaffad i alia våra grannländer.

Ja, det kanske icke gagnar saken att längre upptaga tiden med denna fråga. Jag vågar dock uttala den förhoppningen, på grund af det svar vi fått i denna fråga, att vid 1913 års riksdag och påföljande kyrkomöte frågan skall bringas till sin lösning.

Herr von Schéele: Herr talman! Såsom en kyrkans man anser jag det vara min plikt att upplysa om rätta innebörden af herr statsrådet och chefens för justitiedepartementet hänvisning till tiden för nästa kyrkomöte, hvilket tydligen den ärade talare,

som nyss uppträdde, missförstod. Hvad herr statsrådets yttrade gällde »det näst sammanträdande kyrkomötet». Detta antog interpellanten afse 1913; men såvida icke någon särskild anledning kan föranleda Kungl. Maj:t att sammankalla det tidigare, så kunna vi ej vänta något kyrkomöte förrän 1915.

På samma gång jag lämnar denna upplysning, måste jag beklaga, att på grund af den lagstiftning, vi hafva om kyrkomötenas sammanträdande, i regel endast hvar femte år, mycket viktiga kyrkliga reformer ofta komma att blifva ganska länge uppskjutna. Att det är händelsen med den fråga, som här behandlats, ligger ju i öppen dag. Och jag tror, att herr statsrådet själf med ledsnad ser — jag tyckte mig åtminstone finna en sådan underström i hans yttrande — att vi icke förr än om fyra år hafva utsikt att få en förändring till stånd i detta afseende, där förhållandena sannerligen icke äro tidsenliga eller jämnställda med andra länders kyrkoordningar.

Jag vill ock begagna tillfället att erinra om, att det äfven finnes andra frågor, som icke äro oviktiga, hvari från behörigt håll beslut fattats och framställningar hafva blifvit gjorda, utan att ännu hafva ledt till någon påföljd, sannolikt på grund af den utomordentliga mängd af ärenden, som tryckt regeringen, och ibland hvilka man tyvärr ofta nog undanskjutit de kyrkliga frågorna såsom varande af jämförelsevis underordnad betydelse.

Blott ett enda exempel! År 1873 beslöts i fråga om ärkebiskopsval af Riksdagen på Kungl. Maj:ts framställning i enlighet med den kungliga kyrkolagskommitténs förslag en förändring i regeringsformen § 29, nämligen att den förut befintliga sväfvande valgrunden *efter förra vanligheten* skulle utbytas mot *i den ordning kyrkolagen stadgar*, hvilken bestämmelse således trädde i den förutvarande bestämmelsens ställe. Men detta har ännu icke efter 38 år medfört den mycket naturliga följd, som man omedelbart väntat och kyrkomötet 1903 uttryckligen begärt, nämligen att en annan grund skulle i stället läggas. Man har från kyrkomötets sida äfven lagt fram riktlinjer för den nya grunden.

När ett nytt ärkebiskopsval förekom år 1900, så visste ingen hvad som var lag i berörda hänseende, och mycket betydande pressorgan stredo om den saken. Något förslag upprättades icke heller och behöfde lyckligtvis icke upprättas. Huru således förslaget skulle hafva kunnat lagstå och lagligen öfverklagas, är omöjligt att inse. Då emellertid den person, som efter båda de teorier, som gjordes gällande, hade af de väljande satts främst, blef af Kungl. Maj:t nämnd, så var ju saken för den gången faktiskt löst. Men hur skall ett sådant förhållande kunna en annan gång med något slags visshet påräknas, och huru skall det annars gå? Tre kyrkomöten ha hållits sedan nämnda underdåniga begäran af kyrkomötet framställdes, och detta i mycket

Svar å interpellation.
(Forts.)

starka ordalag samt med klart angifvande af *nästa* kyrkomöte såsom den tidpunkt, då man utbad sig få motse det högst nödvändiga lagförslaget från Kungl. Maj:t.

Med anledning af hvad jag sålunda anført tillåter jag mig, med instämmande i hvad den föregående talaren sagt, ej blott å egna utan jämväl å många andras vägnar förklara, att det vore synnerligen önskligt, att äfven på det kyrkliga området den största möjliga skyndsamhet med afseende på behöfliga reformer af regeringen iakttoges.

§ 3.

Herr talmannen tillkännagaf, att enligt öfverenskommelse mellan kamrarnas talmän gemensamma voteringskommissioner komme att äga rum nästkommande tisdag den 16 maj angående de voteringspropositioner, som då vore af kamrarna godkända.

§ 4.

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattudal till Ångermanälven. Till fortsatt handläggning anmäldes statsutskottets utlåtande, nr 60, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anläggning af statsbana från Ströms vattudal till Ångermanälven samt i dithörande ämnen väckta motioner; och lämnades därvid enligt förut skedd anteckning ordet till

Herr Thorsson, som anförde: Herr talman! Jag har under den förberedande behandlingen af detta ärende varit synnerligen tveksam, om jag skulle biträda utskottets utlåtande, därför att det har hela tiden förefallit mig, som om Riksdagen genom bifall till den kungl. propositionen skulle afgifva ett bindande uttalande för inlandsbanans fortsättande från Ströms vattudal ända upp till Gellivare.

Emellertid har jag vid närmare studium af ärendet ansett mig böra biträda utskottets kläm, fastän jag icke kan vara med om dess motivering.

Utskottet har visserligen i vissa satser i sin motivering tillkännagifvit, att utskottet icke ville yttra sig om banans fortsättning norr om Ångermanälven, men på andra ställen är motiveringen så lagd, att den egentligen motiverar banans fortsättning äfven norr om Ångermanälven. Då jag vill biträda förslaget att bygga banan till Ångermanälven, så grundar det sig på, att förhållandena i den trakt, hvilken den nu föreslagna banan har att genomlöpa och den trakt, där man redan håller på att bygga järnväg, nämligen sträckan till Ulriksfors, äro med hvarandra så likartade att ur den synpunkten det kan försvaras, att banan fortsattes fram till den punkt, som uti den kungliga propositionen föreslås. Jag vill villigt erkänna, att när jag i går hörde

Jämtlands läns höfding hålla sitt synnerligen varma och stor-
 stilade tal för denna bana, kunde jag icke hjälpa att en del af
 mina betänkligheter bortföll. Jag tänkte då, att om ett län
 har en sådan arbetsduglig och initiativrik höfding, så hafva både
 detta län och grannlänen godt därpå för sin allmänna upp-
 ryckning, och det är min vissa förhoppning, att genom denna upp-
 ryckning, banan skall vara ur såväl ekonomisk som kulturell
 synpunkt försvarbar.

*Ang. anlägg-
ning af stats-
bana från
Ströms vattu-
dal till Ånger-
manälven.*

(Forts.)

Men om jag således icke kan gå med på att bygga banan
 längre än till Ångermanälven, vill jag heller icke på något som
 helst sätt i motiveringen till beslutet eller annorledes hafva ut-
 talat, att Riksdagen med byggandet af banan till Ångermanälven
 gifvit något på hand att fortsätta med inlandsbanan uti de trak-
 ter, som ligga norr om den slutpunkt, Kungl. Maj:t nu föresla-
 git att stanna vid.

Vid ett noggrant studium utaf ett litet arbete, som varit
 vägledande för oss, då vi sökt bilda oss ett omdöme af denna
 stora fråga — det är ju ett extrakt af den stora utredningen —
 vid ett noggrant studium af detta, har jag kommit till den
 uppfattningen, att ur ekonomisk synpunkt skulle icke allenast
 för den närmaste tiden utan, jag höll på att säga, för all framtid
 den öfre delen af inlandsbanan vara fullständigt omöjlig att
 realisera, om herrarna nämligen vilja tänka sig, att den någonsin
 skall bära de på den nedlagda anläggningskostnader.

Uti detta lilla arbete konstateras, att den huvudsakligaste
 frakttillgången på sträckan Ångermanland--Gellivare är skogs-
 produkter, och att det är omöjligt att tänka sig jordbruk i någon
 nämnvärd omfattning uti de trakter, där man tänkt sig draga
 fram järnvägen. Hvarifrån banan skulle tillföras några nämnvärda
 trafikinkomster, är ganska svårt att uträkna.

Utredningsmännen ha själfva erkänt, att de skogsprodukter,
 som skulle tillföras banan ofvanom Ångermanälven, söka sig
 sitt utlopp genom vattendragen ner till stränderna, där de för-
 arbetas för utskeppning. Då är det enda af någon mera bety-
 delse, som står kvar af frakter på denna bana, *tjära och träkol*.
 Det förefaller mig ändå vågsamt att bygga en bana på 20 mil-
 joner kronor för att få denna tjära och dessa träkol nedforslade,
 som här satts i fråga.

Då jag ställer mig afvisande mot inlandsbanans fortsättning
 norr om Ångermanälven, betyder ej detta att jag vill betaga
 dessa människor, som bo i vissa trakter däruppe, möjligheten
 att komma i beröring med den redan befintliga norra stambanan.
 Kungl. Maj:t har i sin proposition antydtt en annan möjlighet,
 genom hvilken man skulle kunna sätta vissa trakter däruppe i
 öfre Norrland i förbindelse med det redan varande järnvägsnätet,
 jag menar dessa tvärbanor, hvilka säkerligen kunna anläggas

Ang. anlägg- efter ännu billigare system, än Kungl. Maj:ts nu föreliggande
ning af stats- proposition ifrågasatt.
bana från

Ströms vattu- På ett ställe i den kungl. propositionen ser det nästan ut,
dal till Änger- som om motivet för att man skulle bygga järnvägen däruppe
manulfven. vore att frakta vattenfallen därifrån. Det blir i alla fall en bra

(Forts.)

konstig historia, om man skulle bygga banan för det. Man kan ju tänka sig, att man kan lägga tvärbanor från den nuvarande norra stambanan och draga dessa tvärbanor upp längs floddalarna, där det bor folk, samt låta de obebodda trakterna vara utan kommunikationer tillsvidare. Om man då använder de vattenfall, som finnas däruppe, till drifkraft för dessa tvärbanor, som mera borde likna det spårvägssystem, som utgår från hufvudstaden, så finnes det, enligt min uppfattning, möjligheter att med rimliga uppoffringar tillgodose folkets behof af kommunikationer.

Nu betonades det här i går af ett par talare, att det mest bärande motivet för inlandsbanan var och förblir dess strategiska betydelse. Jag kan icke riktigt fatta den saken, att vi skulle för att tillfredsställa de strategiska krafven vara färdiga att påbörja en banbyggnad, hvilken vi med öppna ögon kan se, att den icke kan bära sig ur ekonomisk synpunkt. Det har nu blifvit en regel här i landet, att generalstabschefen egentligen skall bedöma, hvar banorna skola byggas. Har han fått i sitt hufvud, att en bana skall byggas i obygd, ja, då skall det till hvarje pris drivas igenom, därför att det är gudbevars *strategiskt klokt* att bygga banan, där man icke kan få någon inkomst. Men vi andra, som äfven få lof att taga hänsyn till dem, som skola betala dessa utgifter, få väl också lof att lägga andra synpunkter på banbyggnaderna än uteslutande strategiska.

Jag kan icke neka till, att det varit lyckligare, om man kunnat fortsätta och bygga från Sveg upp till Brunflo, att göra det först och sedan bygga den andra banan. Men nu ligger icke saken så, och ehuru jag därför icke kan taga upp den saken nu, vill jag dock gifva en liten replik åt herr Ekman, då han satte i fråga, att man icke skulle kunna bygga bandelen Sveg—Brunflo förr, än staten inköpt hela den stora bansträcka, som betecknas med Mora—Vänerns järnväg. Det förefaller mig, som detta icke vore riktigt, utan man får väl bygga hvad som fattades för att få en sammanhängande förbindelseled fortast möjligt och ej under alla omständigheter vänta, tills vederbörande hunnit afsluta det privata baninköpet. Staten har väl lika stor möjlighet den ena gången som den andra för att i sin mån inverka på inköpspriset af järnvägen. I alla fall förmodar jag, att om så skulle vara, Kungl. Maj:t icke skall försumma att i tid komma in med förslag till inköp af återstående banor för att få en sammanhängande länk mellan Vänern och Brunflo och därigenom göra räntabelt det kapital, som staten redan nedlagt i

den färdigbyggda banan från Orsa till Sveg, och hvilket kapital väl är mindre räntabelt, så länge bandelen mellan Sveg och Brunflo saknas.

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattendal till Ångermanälven.

(Forts.)

Sedan talade herr Wijk i går om vår järnvägsbyggnads politik i förening med vår lånepolitik. Jag delar fullständigt hans uppfattning i det stycket, att det hade varit klokt, om vi icke hade beträdd lånevägen, åtminstone icke till inköp af rullande materiel, utan att, om vi lånat till själfva banvallen, vi åtminstone bort med skattemedel betala sådana förgängliga ting som järnvägsvagnar och lokomotiv. Ty annars slutar det rakt på tok med hela denna byggnadshistoria.

Det är kanske väl sent att nu framföra en annan tanke, som dock kunde hafva en viss betydelse, särskildt om man tager hänsyn till det uttalande, som höfdingen för Jämtland gjorde i går kväll här om de oerhörda värdestegringar i de trakter, där banan droges fram. Jag tror, att vi i mångt och mycket försummat statens intressen därigenom att icke Riksdagen i tid sörjt för, att de värdestegringar, som blifva en frukt utaf att man dragit fram en sådan förbindelseled som en järnväg, i något högre grad tillgodokommit det allmänna. Synnerligast i Norrland hade väl denna uppfattning bort göra sig mera märkbart gällande, där staten så att säga byggt nästan alla järnvägar och sålunda gifvit befolkningen dessa kommunikationsmedel. Där hade det varit, enligt min mening, ytterligt bra, om man hade haft ett sådant instrument, genom hvilket man kunnat tillföra banbyggaren, i detta fall staten, en viss garanti, att staten i någon mån skulle få något tillbaka af alla de miljoner, som nedlagts.

Ja, det skulle naturligtvis vara ofantligt mycket mer att tillägga. Jag vill emellertid icke upptaga kammarens mycket hårdt upptagna tid i föreliggande spørsmål. Jag vill endast meddela, att jag något senare skall be att få komma fram med en formulering för mitt tillstyrkande af Kungl. Maj:ts proposition, i hvad den gäller den nu föreslagna bandelen, en formulering hvarigenom jag vill tillkännagifva, att med byggandet af bandelen från Uriksfors och upp till Ångermanälven jag åtminstone för min del icke vill på något sätt gifva någon handpenning hvarken åt Kungl. Maj:t eller någon annan institution eller enskilda medborgare på, att jag vill biträda banbyggnaden längre än den sträckning, som nu är föreslagen.

Samtidigt som jag gör detta, skall jag be att till Kungl. Maj:t få lof att uttala min synnerliga tillfredsställelse med, att det här verkligen föreligger en plan för banbyggnaden, så att Riksdagen något närmare kan bedöma, hvad Riksdagen enligt denna plan — om den håller streck — har att under de närmaste åren emotse i fråga om banbyggnadsanslag.

Jag har för tillfället intet annat yrkande än bifall till klämman

Ang. anläggning af stats-bana från Ströms vattendal till Ångermanälven. i utskottets förslag och förbehåller mig att sedan få framkomma med förslag till motivering.

Häruti instämde herr *Eriksson* i Grängesberg.

(Forts.)

Vidare yttrade

Herr Wiklund: Herr talman, mina herrar! Då ingen ännu från statsutskottet, som varit med om det beslut, hvartill utskottet kommit, yttrat sig i denna fråga, så torde det tillåtas mig att få säga blott några få ord.

Det är ju alldeles gifvet, att för den, som tror på Norrlands framtid och som därför är intresserad utaf, att denna järnväg kommer till stånd, det skall verka ganska nedslående att se det resultat, hvartill reservanterna hafva kommit, och höra de anföranden, som här utaf några reservanter redan hållits. Man tycker sig icke där riktigt känna igen den varma känslan för Norrland såsom framtidsland, som man ändå trots skulle vara tillfinnandes. Men om det resultat, hvartill reservanterna kommit, är nedslående för den, som visserligen tillhör ett af de län, som järnvägen kommer att beröra, men likväl bor på ett afstånd så långt från järnvägen, att han icke kan hafva någon direkt nytta utaf densamma, huru skall då detta icke kännas för den befolkning, som bor i de bygder, hvilka järnvägen kommer att beröra!

Denna befolkning har tålmodigt väntat i årtal, tålmodigt väntat till sist, kan man nästan säga, på förbättrade kommunikationer, som skulle kunna frigöra befolkningen från den isolerade ställning, däri den allmänt befunnit sig. Den såg gifvetvis en ljusning, när Riksdagen beslöt att bevilja medel till undersökning af banan. Den såg vidare en ljusning, när banan utstakades, och den satte därefter allt sitt hopp till statsmakterna samt trodde sig vara målet ganska nära, när Kungl. Maj:t vid årets Riksdag framlade proposition om anslag för banans påbörjande. Nu är frågan, huruvida Riksdagen, enkannerligen dess Andra kammare, skall grusa dessa förhoppningar. Genom de petitioner, som ingifvits till Kungl. Maj:t och vederbörande myndigheter, har också gått såsom en röd tråd ett nödrop från denna befolkning, ett nödrop, att statsmakterna ville behjärta dess lifsintressen — ty det är för denna befolkning, säga hvad man vill, ett lifsintresse att denna kommunikationsled kommer till stånd; i annat fall är och förblir denna landsdel en död landsända.

Man måste vid bedömandet af denna fråga och för att rätt förstå befolkningens ställning besinna, hvad det vill säga att bo på 20 å 30 mils afstånd från en järnvägsstation. Intet af allt det man har att afyttra kan få någon afsättning; allt hvad man behöfver inköpa blir alldeles orimligt dyrt till följd af de långa

landsvägstransporterna, och detta gäller icke minst på jordbrukets område. Såväl landsting som hushållningssällskap ha ju sina jordbrukstjänstemän och sådana finnas till och med stationerade i dessa trakter. De ha nu gifvetvis lämnat den upplysningen, att för att drifva jordbruket framåt och för att få en rationell ladugårdsskötsel till stånd fordras något tillskott af konstgödsel och i någon mån äfven kraftfoder. Men allt detta tal är för denna befolkning en död bokstaf, ty det finnes ingen möjlighet att anskaffa dessa varor till följd af de långväga transporterna. Det är för befolkningen där uppe alldeles omöjligt att under sådana förhållanden kunna följa med tidsutvecklingen, och detta gäller icke minst med afseende å jordbruket.

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattendal till Ängermanälven.

(Forts.)

Nu har emellertid sagts, att det finnes nog icke så stora utvecklingsmöjligheter i dessa bygder, och det framhölls till och med inom utskottet, att där icke fanns något folk, utan att där endast var öde bygd. Så är dock icke förhållandet. Där finnas stora, vackra byar, där befolkningen sökt taga sig fram så godt den kunnat, alltjämt bidande på kommunikationer, som skulle kunna frigöra den från den nuvarande isolerade ställningen. Inom Vilhelmina socken t. ex., där banan skall tangera de stora sjöarna Volgsjön och Malgomajsjön, finnas ofvanför den föreslagna banan 91 byar med tillsammans 5,000 invånare och nedanför banan 41 byar med sammanlagt 2,364 invånare. Utefter dessa sjöar, som sträcka sig många mil inåt landet, finnas kolossala arealer af odlingsbar mark och dessutom skogsmarker, som till stor del tillhöra staten. Samma är förhållandet äfven i öfriga socknar, som järnvägen kommer att genomlöpa. Jag var under sommaren 1909 till följd af offentligt uppdrag i tillfälle att genomresa dessa socknar såväl inom Västerbottens som Västernorrlands och Jämtlands län; jag följde därvid delvis den utstakade järnvägslinjen, och jag får för min del säga, att alla de förhoppningar och förväntningar, som jag haft om dessa bygder, blefvo alldeles öfverträffade.

Nu ha reservanterna ju medgifvit, att banan någon gång i framtiden möjligen torde böra komma till stånd. Jag tyckte dock, att det föreföll mig, som om herr Sjös anförande mera motiveerade ett afslag för all framtid. Reservanterna lägga nu hufvudvikten på den ekonomiska sidan af saken eller på banans bärighet. De anse, att eftersom järnvägen ej kommer att bära sig, är det ej tillrådligt att nu bygga densamma. Ja, samma skäl hörde man ju framföras, när det gällde att bygga norra stambanan, och skulle Riksdagen då ha lyssnat till dessa skäl, hade med all sannolikhet norra stambanans ändpunkt än i denna dag varit Storvik eller mähända Ange eller Bräcke. Jag undrar emellertid, om någon i denna kammare nu skulle önska, att endera af dessa platser varit norra stambanans ändpunkt. Jag tror nu för min del, att det ganska snart skall visa sig, att denna

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattudal till Ängermanälven.

bana kommer att bära driftkostnaderna och till och med lämna något öfverskott. Men för öfrigt anser jag, att det icke är riktigt att i fråga om anläggandet af en sådan järnväg som denna allenast stirra sig blind på den direkta vinst, som järnvägen skulle komma att lämna, ty gifvetvis kommer denna bana liksom alla andra att lämna många indirekta fördelar, hvilka icke kunna evalveras i penningar.

En talare under gårdagen, nämligen herr Sjö, framhöll med mycken styrka, att utvecklingsmöjligheterna där uppe voro dock icke så stora. Hela hans anförande föreföll mig nästan såsom en enda stor produkt af hans egna kalkyler och beräkningar, hvilka dock icke grundade sig på någon personlig kännedom om förhållandena där uppe. Det kan naturligtvis icke falla mig in att ställa min auktoritet emot hans, men jag ber att i stället få återopä en auktoritet, som äfven han bör kunna gifva något erkännande. I förhandlingarna från Västerbottens läns lands- ting för år 1906 finnes af särskild anledning intaget ett yttrande af statsgeologen doktor Svenonius, en person, som kanske mer än någon annan genomvandrat de norrländska bygderna. Han säger där: »På förfrågan om tillgången af kalk och dylikt inom Vilhelmina väldiga socken får jag svara, att sådan finnes i riklig mängd inom socknens sjö- och fjällområde men ej nedanför det förra annat än möjligen som block samt här och hvar såsom pulveriserad ingrediens i den s. k. moränjorden. Så mycket kan jag tillägga, att en god del af denna kalksten är synnerligen gynnsam i agronomiskt hänseende såväl på grund af dess kemiska sammansättning som dess blandningssätt med andra mineral. — Äfven de, som ej såsom jag genomkorsat soknens fjäll-, sjö- och skogsland måste ha frapperats af de rent af storartade utvecklingsmöjligheter, som denna socken har för en fast jordbrukande befolkning.» Jag vill också återopä en annan auktoritet, nämligen Norrlandskommittén, som i sitt betänkande ägnat ett helt kapitel åt denna s. k. inlandsbana. Efter att ha redogjort för de iakttagelser, som kommittén på grund af resor i dessa bygder vunnit angående utvecklingsmöjligheterna därstädes samt efter att ha framhållit, hvilka stora områden af odlingsbar mark, som där finnes, slutar kommittén med följande ord: »För kommittén står det klart, att få järnvägsanläggningar inom vårt land för det område de genomlöpa haft en så omskapande betydelse som den, hvilken man kan vänta af en inlandsbana. Utvecklingen af denna inre del af landet, som af naturen i vissa afseenden mera gynnats än det utanför liggande moränbältet, har hittills tillbakahållits af dess svårtillgänglighet. Det är denna ogynnsamma faktor inlandsbanan skall undanröja; och det är denna banas alldeles speciella egenskap af infartsväg till ett ännu ytterst ofullständigt tillgodogjort område, som ger den dess särställning bland svenska järnvägsanläggningar.»

Samma kommitté har äfven framhållit, hurusom en bana genom inre Norrland skulle få en alldeles särskild betydelse för tillvaratagandet af skogsaffallet. Herr Sjö framhöll visserligen under gårdagen, att oaktadt norra stambanan finnes att tillgå, vilja norrlänningarna likväl icke taga vara på skogsaffallet. Norra stambanan berör emellertid mest de enskilda skogarna, och hans påstående torde därför egentligen hänföra sig till böndernas skogar. Jag vill dock erinra därom, att en märkbar förändring inträdt äfven med afseende å tillvaratagandet af skogsaffallet, sedan norra stambanan tillkom; därom vittnar tydligt de stora mängder träkol, som årligen utfraktas från Västerbottens och Västernorrlands län. Detsamma skulle nog förhållandet blifva äfven i fråga om det inre Norrland, om blott järnväg funnes där att tillgå. Men i det inre Norrland, gäller frågan om tillvaratagandet af skogsaffallet mera statens skogar än de enskildas. Det har många gånger, och det med rätta, talats om de ruttnande miljonerna i statens skogar. En hel del af dessa ruttnande miljoner bestå emellertid i skogsaffall och vindfallen, som man i brist på kommunikationer icke kan taga vara på. Det går icke att forsla ned denna kolved och dessa vindfallen i flottlederna, dels därför att det blir för dyrt och dels emedan sådant virke har benägenhet att sjunka i flottlederna. Hvilken betydelse en järnväg jämväl i afseende på tillvaratagandet af skogsaffallet från statens egna skogar skulle ha för dessa trakter, ligger ju i öppen dag.

Min lifliga öfvertygelse är, mina herrar, att vill man taga vara på de utvecklingsmöjligheter, som finnas i inre Norrland och, framför allt, vill man bringa de stora arealer af odlingsbar mark, som där finnas, under kultur, hvarigenom utkomst och uppehälle kunde beredas åt tusentals människor mera, än som nu finnas där, ja, då finnes ingen annan utväg, än att man där får kommunikationer till stånd, ty i annat fall är det fara värdt att dessa bygder bli en öde landsända.

En af talarna under gårdagen, herr Ekman, slutade sitt anförande med ungefär följande ord: Därest Riksdagen vill åtaga sig detta offer och bifalla hvad utskottet föreslagit, skall jag för min del bära beslutet med jämnmod. Ja, mina herrar äfven om det för mången kan kännas såsom ett offer att bifalla hvad Kungl. Maj:t och utskottet här föreslagit, tror jag dock för min del, att kommande generationer skola känna sig tacksamma mot dem, som sålunda vågat något och offrat något för en stor sak.

Jag anhåller, herr talman, att få yrka bifall till statsutskottets hemställan.

Herrar *Ahlstrand* och *Karlsson* i Mo förenade sig med herr *Wiklund*.

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattendal till Angermanälven.
(Forts.)

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattnadal till Ångermanälven.
(Forts.)

Herr Byström: Herr talman! Det säges, att det område, som den nu ifrågavarande järnvägen skulle beröra, har en befolkning af omkring 30,000 människor. Dessa ställa nu sitt hopp till Riksdagen och oss, som nu ha att besluta i denna för dem och landet viktiga fråga. De ha äfven på grund af Riksdagens föregående beslut anledning att tro, att de nu skola få denna järnväg. Jag anser mig för min del icke kunna ställa mig på deras sida, som vilja svika befolkningens förhoppning i detta afseende.

Det har sagts, att förhållandena i dessa trakter äro sådana, att jordbruket kan få stort uppsving, om blott kommunikationsmedlen blifva bättre. Doktor Arenander säger, att jordbruksmöjligheterna i t. ex. Tåsjö socken äro alldeles ovanligt goda, i det att åkerjorden där kan betecknas såsom den rikaste i Västernorrlands län. Det har äfven sagts, att boskapsskötsel kan där idkas med framgång och stor fördel, om blott kommunikationerna blifva bättre, så att man kan afsätta sina produkter. Det har vidare sagts, att skogarna däruppe lämna material för exempelvis kolning och tjärbränning, om blott kommunikationerna äro sådana, att man kan vinna afsättning för de produkter, som på det sättet kunna tillverkas. Tusentals stigar kol och mångtusental tunnor tjära skulle sålunda kunna därifrån exporteras. Det säges äfven i den kungl. propositionen, att det finnes outtömliga förråd af kalk, t. ex. i Tåsjö socken, och det anses, att om blott kommunikationerna blifva bättre, kunna dessa resurser komma till nytta och gagn. De af oss, som åhörde det föredrag, som kyrkoherde Dahlstedt från Vilhelmina nyligen höll här i Stockholm om denna bana, hörde då bland annat talas om den tillgång på bär, som finnes på de stora myrarna i höga norden. Han skildrade, hurusom myrar med kvadratmils vidd äro på sensommaren så beströdda med så utmärkta bär, såsom t. ex. hjortron, att dessa vida fält se ut som gula, gungande mogna sädesfält, och vi skulle kunna säga, som det heter i en sång: »Ett guldland dock det är». Skall man icke söka ställa det så, att man kan i möjligaste mån taga vara på sådant? Den kraft, som finnes i vattenfallen kan ock bättre tillvaratagas. Det har äfven framhållits andra fördelar, som jag nu icke behöfver närmare ingå på.

Det synes mig, som om här vore också ett sätt att kunna i hög grad främja den så mycket omtalade egnahemsrörelsen. Det måste vara ett lofvärdt egnahemssträfvande att göra det möjligt för folk att kunna bo däruppe i denna landsdel och där få sin näring och sitt lifsuppehälle. Jag menar alltså, att det bör vara ett högst viktigt intresse för oss att här hjälpa genom att bevilja det anslag, som nu begäres.

Det har framhållits, att denna bana skulle ha betydelse i försvarshänseende. Då nu alla partier i denna kammare säga

sig vara försvarsvänliga, hvarför skola de då icke kunna gynna detta företag, då det har betydelse äfven för försvaret? Det må väl vara bättre att kunna göra det i ett sådant fall som detta, där andra fördelar erbjudas än allenast i försvarshänseende, än t. ex. då det är fråga om fästningar, pansarbåtsbyggande o. s. v. Denna bana tjänar, så att säga, ett dubbeländamål och det bör väl icke vara någon anledning till missnöje, att den har betydelse för försvaret, utan snarare bör det väl utgöra ett plus.

Jag vill också betona en sak, som jag icke tror här särskildt framhållits under denna debatt, en sak, som finnes påpekad i »Sammandrag af de officiella ekonomiska statistiska undersökningarna rörande inlandsbanan» af doktor Erik Stridsberg, och hvilken skrift blifvit utdelad. Det heter där bland annat: »Alla de socknar, som inlandsbanan norr om Ströms vattudal berör, äro nästan alla gränssocknar till Norge och belägna inom det geologiska område, som man gifvit namnet fjällens och de stora sjökedjornas region». Jag menar, att det icke kan vara nyttigt för fäderneslandet att så att säga lämna en så pass stor gränsbefolkning åt sig själf. En stor del af denna befolkning har ju, tack vare de för närvarande bättre kommunikationerna dit, större möjligheter att komma öfver till Norge än att komma i beröring med sitt eget fäderneslands centralare delar. Det må väl dock vara ett allmänt nationellt intresse att ordra det så, att vårt eget lands innebyggare kunna, såvidt möjligt, drifva handel med sina egna landsmän, att de kunna få sina förnödenheter lättare inom det egna landet än från utlandet. Hade det varit före år 1905, kunde det ju ha varit lämpligare, men nu synes det mig, att vi böra se till, att vi så långt möjligt är hålla befolkningen inom det egna landet, att vi sammanknyta den med landets hjärta, och i den riktningen är jag viss om att banan Ströms vattudal och Ångermanälven skall i sin mån bidraga.

Jag vill icke vidare inlåta mig på den ekonomiska sidan af denna sak, än att jag instämmer med dem, som betona, att, äfven om nu möjligheten att få denna bana att bära sig ser ringa ut, vi dock i alla fall icke böra låta missmodet hålla oss tillbaka från att göra en god gärning. Vi ha ju andra banor, som icke heller burit sig i början, men som sedan gått bra, och hvarför skulle icke detsamma vara möjligt äfven med afseende å denna bana, när det område, nämligen socknarna Bodum, Tåsjö, Fjällsjö och Romsele i Västernorrlands län samt Dorotea, Åsele och Vilhelmina i Västerbottens län, som den genomlöper, har en sådan mängd möjligheter till utveckling, som här sagts i de olika anförandena. Vi veta också alla, att där banor gå fram, där växer nationalförmögenheten. Jag har af eu ledamot af Riksdagen helt nyligen fått sifferuppgifter i det hänseendet, uppgifter, som jag emellertid icke nu kan närmare kontrollera. Han

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattendal till Ångermanälven.

säger, att sedan våra banor börjat blifva af någon betydelse för vårt land, har nationalförmögenheten vuxit med omkring två miljarder. Detta bör väl betyda något, äfven om det kan kosta något, i synnerhet till en början, att ställa i gång med dylika kommunikationer.

(Forts.)

Jag anser vidare, att Norrland gifvit fäderneslandet så pass mycket genom sina skogar, sina grufvor och äfven på annat sätt, att det väl kan räkna på att få något litet tillbaka i form af den hjälp, som ligger i bättre kommunikationer.

Vi sjunga ju så ofta: »Du gamla, du fria, du fjällhöga nord!» Här måtte vi väl ha denna fria, fjällhöga nord. Vi sjunga med kärlek den sången, må vi väl också med kärlek kunna göra något för att vårda oss om denna »Hell dig, du höga nord!».

Af reservationen tycker jag mig finna, att invändningarna mot detta företag äro följande. För det första invändes, att man bör drifva järnvägspolitik litet saktare; alltså icke rent afslag å det här framställda yrkandet. Det är alltså blott en tidsfråga. Men en god sak, som kan göras i dag, bör man icke uppskjuta tills i morgon. Vidare säges, att företaget icke kan ränta sig så snart. Ja, hvem har sagt annat? Men äfven då det icke kan göra det nu, få vi väl dock vänta och hoppas på, att det skall vara möjligt i framtiden. Vidare framhålles i reservationen, att vi utgifvit så mycket penningar för en del andra företag, såsom anläggningarna vid Porjus och Trollhättan samt den nya farleden mellan Vänersborg och Göteborg. Men icke böra väl dessa företag i och för sig, om hvilka man dock hoppas, att de skola blifva räntabla, få hindra oss från att nu gå med på ett beslut, som vi ändå måste erkänna vara till gagn för fäderneslandet.

Herr talman, jag ber att få yrka bifall till utskottets framställning.

Herr Nilson i Örebro: Herr talman, mina herrar! Då Andra kammaren nu snart går att fatta beslut i förevarande ärende, vill jag i likhet med min ärade vän, herr Ekman i Mogård, såsom min mening uttala, att det här gäller att principiellt taga ställning till den norra delen af inlandsbaneprojektet. Vål är det sant, att statsutskottet i sin motivering velat sätta ett stängsel för banan vid Ångermanälven, men är det stängslet svagt redan i sin formella affattning, kommer det väl att visa sig än svagare i realiteten. I sammanhang härmed vill jag säga min ärade vän herr Thorsson, att är det så, att man verkligen vill stanna med banbyggnaden vid Ångermanälven, tror jag icke, att vägen dit är den att komma med en annan motivering, som under alla förhållanden kommer att falla bort, utan vill man ernå ett sådant resultat, tror jag, att säkerheten bjuder, att man går på reservanternas linje.

Emellertid, låtom oss se saken sådan som den är och icke

vända bort ansiktet från verkliga sakförhållandet, nämligen att det i dag gäller att principiellt taga ställning till norra delen af inlandsbaneprojektet i dess helhet. Jag bestrider visst icke, att skäl kunna anföras för detta järnvägsföretag. Det vore ju vansinnigt, hade jag så när sagt, om man skulle inbjuda Riksdagen att anslå en beräknad summa af 35 miljoner kronor — en summa, som, mina herrar, tvifvelsutan kommer att i verkligheten, att döma af erfarenheterna från beräkningarna rörande järnvägsföretaget Järna—Norrköping, visa sig alldeles otillräcklig — utan några som helst vägande skäl. Skälen äro här först och främst militära och vidare kulturella. Härtill skulle jag för min del vilja lägga betydelsen af, att landets skilda delar komma i närmare samband med hvarandra. Jag är ingalunda känslolös för våra bröder där uppe i nordens fjällvidder; jag betraktar oss svenskar i stort såsom medlemmar af en enda familj, och jag har klart för mig, att det är de starkares plikt att skydda, taga hand om och vårda de svagare. Men det oaktadt kan jag icke komma öfver de statsfinansiella betänkligheter, som enligt min mening här resa sig i vägen. Den saken har klart och sakligt här utvecklats af min ärade vän herr Wijk, och i viss mån är jag redan i det afseendet förekommen af honom; några uppgifter, som jag skall tillåta mig att nu anföras, komplettera endast de siffror, som han här framdrog.

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattendal till Ångermanälven.
(Forts.)

Jag vill slå fast, att alla äro fullt ense om en sak rörande denna bana, nämligen att den icke blir ekonomiskt bärig; inkomsterna kunna icke ens täcka driftutgifterna. Då frågar jag: kan det statsfinansiellt försvaras att låna penningar utomlands till ett sådant företag? På den frågan svarar jag utan tvekan ett bestämdt nej. Det talas understundom — och har det icke talats därom uti denna kammare nu i år! — om faran och vådan af att forcera vår utländska skuldsättning. Det är icke då vi öka vår statsskuld, när vi besluta att uppdraga åt riksgäldskontoret att utfärda nödiga obligationer, utan det är då, när vi fatta sådana beslut, som göra det till en tvingande nödvändighet att senare besluta om upplåning af erforderliga medel. Vår statsskuld utgjorde år 1904 383,3 miljoner kronor; den sjönk år 1905 till 380 miljoner, men uppgick år 1909 till 526 miljoner kronor. På *fyra år* ha vi alltså så flitigt anlitat den utländska lånemarknaden, att vi *upplånat 146 miljoner kronor*, eller mer än en fjärdedel af hela statsskulden år 1905. Det torde icke kunna jäfvas, att en dylik forcerad skuldsättning är ägnad att ingifva allvarliga farhågor. Vi påtaga oss stora förpliktelser för att i farans och allvarets stund värna vår självständighet och vår från fädren ärfda frihet, men hvad betyder det, om vi icke se till, att vi icke förlora vår ekonomiska självständighet! Under debatten i onsdags rörande anslaget till nybyggnader för vår flotta, framdrogos för oss varnande exempel från Grekland och

Ang. anläggning af statsbanan från Ströms yttudal till Ängermanälven.

(Forts.)

Portugal, andra länder att förtiga. Men, mina herrar, historien lär oss, att dessa länder framför allt försummat att taga vara på sin ekonomi. Jag tror, att detta kan innebära en icke ringa fara. Ja, detta må vara sant, kan man invända, men för oss här uppe är något sådant allenast ett hjärnsnöke. Ja, mina herrar, jag ber att få erinra om, hur det var, då vi här för ett par år sedan afhandlade ett fördrag med Frankrike; vi komma nog ihåg från det tillfället, att det kan ha sina konsekvenser att icke vara ekonomiskt själfständig. Jag ber herrarna uppmärksamt läsa igenom hvad som anföres rörande det handelsfördrag med Tyskland, som nu är ifrågasatt, rörande de villkor, som äro träffade mellan staten å ena sidan och malmfältsbolagen å andra sidan, och man skall då kanske af de villkoren finna, att det äfven på det ekonomiska området yppar sig faror, som kunna ingifva allvarliga betänkligheter med afseende å ett lands beroende af ett annat land.

År 1904 utgjorde räntelikviden å våra statslån 12 miljoner kronor; år 1909 utgjorde samma räntelikvid 18 $\frac{1}{2}$ miljoner, således mer än 50 procents förhöjning under denna korta tidsperiod. År 1904 utgjorde nettointkomsten af statsbanorna 13 $\frac{1}{2}$ miljoner kronor; år 1909 däremot blott 6 $\frac{1}{2}$ miljoner kronor. Alltså, år 1904 lämnade statsbanans inkomster medel till icke allenast ränta å statsskulden, utan därjämte 1 $\frac{1}{2}$ miljon därutöver; år 1909 understeg statsbanornas inkomster räntelikviden å statsskulden med 12 miljoner kronor. Det har alltid hetat, att vi praktiskt sedt icke ha någon statsskuld, ty våra järnvägar ha förräntat och amorterat den. Men, mina herrar, den tiden är nu förbi. Det senaste år, man kunde tala så, var år 1906. Det året lämnade statsbanorna i nettoöfverskott 17,300,000 kronor. Räntelikviden utgjorde samma år 13,300,000 kronor, amorteringen 3,100,000 kronor, summa räntelikvid och amortering 16,400,000 kronor, alltså ett öfverskott på 900,000 kronor.

Jag medger villigt och gärna, att om man statsfinansiellt kan omfatta den tanke, som min ärade vän doktor Hellberg under denna debatt uttalade, nämligen att frågan om rentabiliteten ingenting har att betyda, ja, då kan man ju vara med om att låna pengar till ett järnvägsföretag sådant som det ifrågasvarande. Men då jag icke kan finna, att det i så fall föreligger något som helst hinder för att med samma argument, med samma skäl upplåna penningar till andra kulturella intressen, till andra militära intressen, kan jag icke i detta fall vara med om hvad utskottet föreslagit.

Att det behöfs förbättrade kommunikationer i Norrland, det är jag den förste att erkänna, men det behöfs förbättrade kommunikationer icke allenast på järnvägarnas område, utan äfven på landsvägarnas område. Nå, skall man nu måhända äfven låna pengar för att förbättra våra landsvägar? Skillnaden är visser-

ligen den, att statsbudgeten icke för närvarande i synnerlig mån betungas af utgifterna för driften på landsvägarna, men här är fråga om att bygga en järnväg, där statsbudgeten årligen kommer att betungas af kostnaden för järnvägens drift.

Jag håller alltså, det framgår af hvad jag sagt, före, att nog måste denna inlandsbana komma till stånd, men i så fall bör den enligt min mening byggas med skattemedel, och när nu ingen möjlighet synes förefinnas att vid denna riksdag få ett beslut i denna riktning igenom, måste jag yrka afslag såväl å Kungl. Maj:ts som statsutskottets hemställan och bifall till den vid utlåtandet fogade reservationen.

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattudal till Ångermanälven.

(Forts.)

Herr Zetterstrand: Herr talman, mina herrar! Jag har redan förut tillkännagifvit min ställning till frågan och skulle alltså icke behöfva uppträda mera, men det är en särskild sak jag vill fästa uppmärksamheten på.

De allra flesta motståndare till banan utgå ifrån, att inkomsterna af densamma icke komma att betäcka driftkostnaden, och de säga: kan det då vara rimligt att bygga en bana, när man icke tror, att den ens skall kunna betäcka driftkostnaden?

Jag utgår ifrån, att bruttoinkomsten af banan *icke* skall komma att betäcka driftkostnaden, och jag säger: detta oaktadt röstar jag alldeles bestämdt för banan.

Nu vill jag emellertid fråga: tro herrarna, att detta är en enstaka företeelse i vårt land, att en bana icke betalar driftkostnaderna? Nej, det är långt ifrån förhållandet, utan det är ganska vanligt. Jag vill nu utgå ifrån år 1909, men när jag gör det, är det därför, att det är det sista året, för hvilket siffror finnas tillgängliga, men på samma gång vill jag säga, att det året ställa sig förhållandena sämre än i vanliga fall. Det är sålunda icke på något sätt för att missleda kammarerna, som jag utgår därifrån. Det året ställde sig förhållandena på följande sätt: Det var något öfver 40 procent af statsbanornas längd, där icke bruttoinkomsten betäckte driftkostnaden. Och om man jämför bruttoinkomsten och driftkostnaden per kilometer och tar siffrorna i jämna hundratal, skola herrarna få höra, hvilka brister som det året uppstodo på de olika järnvägarna. På Boden—Morjärv järnväg per kilometer 2,600 kronor, Boden—Bräcke med linjerna till Umeå, Örnsköldsvik och Sollefteå 2,000 kronor, Sundsvall—Storlien 1,200 kronor, Ljusdal—Hudiksvall 800 kronor, Kilafors—Stugsund 1,000 kronor.

Nu tänka väl herrarna: ja, detta är uppe i Norrland, anorlundarna är det i mellersta och södra delarna af Sverige. Nej, visst icke! Hallsberg—Krylbo och Örebro—Svartå-linierna visa en brist per kilometer af 600 kronor, Hallsberg—Mjölby af 1,300 kronor och Sköfde—Karlsborg 2,700 kronor, hela Bohusbanan 2,500 kronor och Malmö—Trelleborg 6,100 kronor, hvilket

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattendal till Ångermanälven. sistnämnda förhållande sannolikt varit beroende på, att det var vid denna tidpunkt, staten öfvertog järnvägen, så att jag tror, att man kan bortse från denna siffra.

Fastän nu bruttoinkomsten af så stora delar af Sveriges banor icke betäcker driftkostnaderna, undrar jag, det vill jag fråga litet hvar, om vi skulle önska, att dessa banor vore obbyggda. Nej, säger jag, det önska vi nog icke. Jag går så långt, att jag icke vill ha någon af dessa banor ogjord. Jag röstade mot Bohusbanan på sin tid, men fastän den lämnar ett mycket dåligt resultat, vill jag icke, att den skulle vara ogjord, ty jag är öfvertygad om, att äfven den gagnar bygden så mycket, att den är motiverad.

Då vill jag fråga: har man någon utsikt för att den bana, det nu är fråga om, skall kunna gagna bygden? Ja, den skall medföra större nytta än någon af de föregående banorna i två olika hänseenden. Den skall göra större nytta för de enskilda individer och familjer, som bo i dessa trakter, och den skall göra större nytta på det sättet, att den kommer att gagna mycket större område än motsvarande banlängd på något annat ställe i Sveriges land.

Det första, att den gör större nytta för de enskilda individerna och familjerna, det vill jag bevisa därmed, att till följd af de kolossala afstånd, som finnas där uppe, måste betydliga fraktkostnader läggas på allt, hvad dessa familjer och dessa personer nu köpa, liksom de äfven, om de skola sälja någonting, ifall de ens kunna sälja på de långa afstånden, få kännas vid stora fraktkostnader. Hvilken skillnad i utgifter och hvilken skillnad i möjligheter till inkomster skulle det icke bli för dem? Vinsten skulle bli större för de enskilda än på något annat ställe, där vi byggt banor i Sveriges land.

Därtill kommer det andra, att det goda, banan för med sig, kommer att verka på större områden i förhållande till banlängden än vid någon annan svensk bana. Jag ber herrarna taga upp den sista af de kartor, som äro bilagda propositionen, och se på dem. Där skola ni inhämta, att i och med detsamma, som denna bana är anlagd, har man så godt som fyra bibanor samtidigt till densamma. När vi komma till Löffberga station, ha vi Flåsjön, som att döma efter ögonmått är fyra mil lång och går uppåt Alanäs församling, en sjö, som med sin sydspets tangerar banan. Längre upp komma vi till Tåsjön, som också har fyra mils längd och där det tyckes vara ganska förmoden bygd norr om sjön. Sedermera, litet längre upp, är det ett nytt vattensystem, bestående af Rörströmmen och Ormsjön, som ungefär ha samma längd, och slutligen Malgomajsjön och Volgsjön, som sammanlagdt synas ha en längd af 6 mil. Alla dessa vattensystem komma ner till banan, och de trakter, som ligga omkring dem, komma därigenom att få omedelbar nytta

af denna bana. Ha dessa trakter legat i stort lägervall, blir nog uppsvinget, som banan medför, också så mycket större.

Nu skall jag visserligen medge, att banans anläggning kommer att medföra förluster för statskassan. Ja, det är jag alldeles öfvertygad om, men den kommer att medföra vida större höjning af nationalförmögenheten och välmågan.

Herr Thorsson har antydt, att han och många liktänkande med honom gärna äro med om denna bana, men icke vilja vara med om att binda sig för en kommande fortsättning af den, och han antydde, att en motivering i denna riktning skulle komma fram, gående ut på, att man hyste synnerligen starka betänkligheter för fortsättning af denna bana. Jag vill gärna på förhand, fastän motiveringen icke är uppläst, tillkännagifva, att jag är med därom, ty jag anser, att man bör låta hvarje sak bedömas för sig. När frågan om inlandsbanans vidare fortsättning kommer före, må den saken afgöras af dem, som då sitta i Riksdagen.

Nu är det emellertid fråga om denna bansträckning till Dala-sjö, och beträffande densamma vill jag säga, att den har så stor kulturell betydelse för vårt land, att om vi bifalla propositionen, tror jag, att man i vida större utsträckning än vid något föregående tillfälle har realiserat den tanken, att vi inom Sveriges gräns skola eröfra Finland åter.

Med det intresse jag hyser för Norrland och för dess idoga befolkning, kan jag icke annat än, herr talman, på det lifligaste yrka bifall till utskottets förslag, hvarvid jag gärna ansluter mig till den motivering, som framdeles, enligt hvad jag ofvan antydt, kommer att framläggas.

Herrar *Persson* i Tällberg, *Bosson*, *Tynell*, *Jönsson* i Qvarnberga och *Hansson* instämde häruti.

Herr *Olsson* i Fläsbro: Herr talman, mina herrar! Ehuru det torde vara tämligen lönlöst, skall jag likväl be att få säga några ord till förmån för grefve Wachtmeisters m. fl. reservation.

I likhet med herr *Nilson* i Örebro ber jag först få framhålla, att jag med norra inlandsbanan förstår icke blott den nu föreslagna delen däraf, nämligen sträckan Ströms vattudal—Ångermanälven, utan jämväl fortsättningen norrut till Gellivare. Såväl 1907 års statsutskott, vid behandling af propositionen om bandelen Östersund—Ströms vattudal, som Kungl. Maj:t i år har också gjort på samma sätt. De ledamöter af statsutskottet, som önska inlandsbanan hufvudsakligen af militära skäl — och dessa äro som bekant icke få från Förstakammarsidan — äro äfven af enahanda mening. Att de det oaktadt i sista stund gått med på en motivering, som i viss mån motsäger detta, utgör endast

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattudal till Ångermanälven.
(Forts.)

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattendal till Ångermanälven. ett vackert uttryck för Första kammarens kända benägenhet att tillmötesgå måttfulla anspråk från Andrakammar sidan. Jag tror också, att detta tillmötesgående är mycket ofarligt från deras sida. Ty om det föreliggande förslaget bifalles, är det åtminstone min bestämda öfvertygelse, att banan kan sägas vara så godt som klar ända upp till Gellivare, och herr Thorssons funderingar om bibanor komma att få krypa i skrinet.

(Forts.)

Vid sådant förhållande anser jag det enda riktiga vara att låta min lilla kritik omfatta hela sträckan. Denna kritik skall emellertid med hänsyn till den långvariga debatten begränsas till hufvudsakligen några ord om den af järnvägsstyrelsen beräknade bärigheten. Af nyss anförda anledning förbigår jag den del af trafikberäkningen, som grundar sig på ett väntadt utnyttjande af vattenfall och på jordbrukets utveckling. Däremot måste jag dröja något vid träkolen. Och det synes vara så mycket nödvändigare att göra detta, som denna vara beräknas komma att utgöra nära hälften utaf godstrafiken.

Jag vill då först erinra om, att man efter den del af norra inlandsbanan, som faller inom Västernorrland, Västerbottens och Norrbottens län, beräknar erhålla 316,000 stigar träkol årligen under de första 20 åren, och 140,000 stigar likaledes årligen sedermera, när skogarna blifvit uppensade. Denna kolmängd skall uttagas på ett område af icke mindre än 1,360,400 hektar, fördelade på säkerligen ett tusental, för att icke säga flera tusental olika ägare. När nu beräkningen grundar sig på totaltillgången af kolved inom detta stora område, faller det af sig själf, att hvarenda hektar skall utnyttjas, om beräkningen skall komma att hålla streck. Men med den lilla erfarenhet, jag har om böndernas obenägenhet att tillvarataga skogsaffall, vågar jag säga, att om det lyckas herr statsrådet att åstadkomma ett varaktigt tillvaratagande af kolveden — och detsamma gäller äfven tjärveden — på låt oss säga högst hälften af detta område, skall jag uppriktigt tacka honom med glädjetårar i ögonen. En liknande reducering är att motse äfven på den mark, som innehafves af bolagen, ehuru af en annan anledning. Dessa bolag lära nämligen enligt flottningsföreningarnas utlåtanden komma att utfrakta äfven småvirket flottledes, och för möjliggörandet där af lär det vara ifrågasatt att sänka flottningsprisen för sådant virke.

Vidare vill jag erinra om, att den beräknade 20-årsperioden, under hvilken det i skogarna hopade affallsvirke skulle tillvaratagas och till följd där af en större myckenhet kol erhållas, uppenbarligen är för lång. Tjugoåriga till och med mycket yngre vindfallen och toppar äro nämligen i regel så uppruttade, att de icke alls duga till kolning. Äfven där af föränledes en rätt kännbar försämring af kalkylen.

Slutligen må framhållas, att en kolindustri i Väster- och Norrbotten är i fråga om bärighet synnerligen känslig för kol-

prisernas växlingar. Beräkningen af denna bärighet är uppgjord på grundvalen af en uppgift om arbets- och körpris vid kolning, lämnad af f. d. Förstakammarledamoten Thord Magnusson i Sandviken; jag antager att denna uppgift är riktig. Priset på kol fritt i Bergslagen är upptaget till 11 kronor per stig. Jag godkänner äfven detta pris som normalt vid tiden för beräkningarnas uppgörande. På basis af detta underlag resulterar undersökningen i, att en stig kol tillverkad i Väster- och Norrbotten kan, sedan omkostnaderna inklusive frakterna äro afräknade, betala den därvid använda veden med 75 öre. Men hvem garanterar, att priset äfven i framtiden håller sig uppe i 11 kronor? Är det icke fastmer sannolikt, att, därest så enorma kvantiteter, som här är ifrågasatt, föras ut i marknaden, detta pris kommer att sjunka till och med rätt afsevärdt? Jag föranledes också befara detta med tanke på förhoppningarna om elektrisk malmsnältning i stor skala med däraf föranledd minskning af kolbehovet. Men då förlust på kolningen uppstår redan vid en kronas prisnedsättning, förstå herrarna, att beräkningarna äfven i den delen äro mycket lösligt hopkomna.

Men det ekonomiska resultatet af denna bana blir enligt mitt förmenande sämre än det beräknade äfven af en annan anledning. Som bekant, är banan föreslagen att byggas betydligt enklare och billigare än våra andra statsbanor. I dessa förenklningar ingår, att fullständiga stationshus skola byggas endast på de större platserna; bostäder skulle i regeln uppföras endast åt stationsföreståndare, hvaremot de öfriga tjänstemännen skulle inhyras i orterna. Man behöfver icke vara så värst normal för att begripa, att en sådan åtgärd innebär ett provisorium af alldeles ovanligt kort lifslängd. Om nu detta förslag bifalles, skall jag för en gångs skull profetera och profetera absolut rätt, att Riksdagen har att ideligen och årligen motse framställningar från Kungl. Maj:t om uppförande af stationshus och bostäder vid denna bana; särskildt vill jag säga, att då det vid hvarenda riksdag föreligger förslag om uppförande af bostäder för banbetjäning, som är stationerad i rikt befolkade bygder, af den anledning, att sådana bostäder icke finnas att hyra, måste detta förslag, som afser en landsdel med en ofantligt gles befolkning, betecknas som — hade jag så när sagt — en bluff. Nej, nog blir det nödvändigt att uppföra bostäder åt personalen, och det kanske i vida större utsträckning än vid någon annan af våra banor. Men däraf ökas också anläggningskostnaderna, och bärigheten minskas.

Med det anförda har jag visst icke velat uttala som min mening, att norra inlandshanan aldrig bör komma till stånd. Ehuru jag icke öfver höfvan tror på dess kulturskapande förmåga och därjämte är förvissad, att staten aldrig, hade jag så när sagt, i evighet får ränta på anläggningskapitalet, finnes det

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattendal till Ångermanälven.

(Forts.)

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattudal till Ångermanälven.

(Forts.)

likväl å andra sidan synpunkter, och däribland icke minst barmhärtighetssynpunkter, som tala för densamma. Men vi måste väl i all rimlighets namn rätta munnen efter matsäcken och icke, som Kungl. Maj:t nu föreslår, så afsevärdt forcera vårt järnvägsbyggande. Nå ja, säger någon, t. ex. herr statsrådet och chefen för civildepartementet: vi ha ingen matsäck, utan måste låna alltsammans. — Ja, detta är sant, och denna i sig själf högst olyckliga, men för herr statsrådet högst lyckliga omständighet gör, att han äfven denna gång lägger fienderna sig till en fotapall. Jag ber dock herrarne besinna, att ränta och amortering å penningar, upplånade till företag, som delvis nätt och jämt kunna intjäna driftkostnaderna och delvis icke alls äro mäktiga därtill, komma att afsevärdt tynga budgeten.

Med tanke särskildt på de stora kraf, som för ett snart genomförande af en hel del stora sociala reformer måste ställas på statskassan, anser jag därför, att den lånepolitik, som öppnades med beslutet om Trollhätte kanals ombyggnad och fortsattes med beslut om Porjus-anläggningen, icke nu bör fullföljas. Tvivelaktigt räntabla och uppenbarligen icke räntabla företag böra utföras i långsammare tempo, än som tycks vara förenadt med herr statsrådet och chefens för civildepartementet lifliga och optimistiska kynne.

Med dessa i korthet anförda ord anhåller jag, herr talman, att få förena mig med dem, som yrkat afslag på utskottets hemställan.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet greve Hamilton: Herr talman, mina herrar! Herr Thorsson har yrkat bifall till utskottets kläm, men föreslagit en viss ändring i motivering. Han har visat mig det förslag till motivering, som han lär komma att framlägga. Det skiljer sig egentligen från utskottets hemställan däri, att det skarpare betonar, att kammaren är tveksam i fråga om byggandet af järnväg norr om Ångermanälven. Om den motiveringen på något sätt kan främja enighet i kammaren, vill jag säga, att jag på intet sätt har något att invända mot en sådan motivering.

Bland bilagorna till den nu föreliggande propositionen finns det en grafisk tabell, som upptager beloppen af de anslag, som ända från år 1877 till och med 1910 årligen beviljats för nya järnvägsbyggnader. Säkerligen har det icke undgått kammarens ledamöter, hvilka stora och tvära kastningar och växlingar den i denna tabell ingående kurvan företer. Än har man forcerat statens järnvägsbyggnader, än har man låtit dem alldeles afstanna. Ett litet studium af denna kurva, en jämförelse med de år, öfver hvilka den sträcker sig fram, ger också en antydan om anledningen till detta förhållande. I själfva verket har det väl varit så — åtminstone för år 1907 — att man vid beviljan-

det af dessa anslag icke låtit, åtminstone i någon nämnvärd mån, bestämma sig af någon sträfvan att åstadkomma kontinuitet och likformighet i dessa järnvägsbyggnader, utan man har gått till väga så, att man, när tiderna varit goda, varit frikostig äfven i fråga om beviljande af anslag af lånemedel till järnvägsbyggnader, och när tiderna varit dåliga, har man varit sparsam och njugg äfven i det hänseendet.

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattudal till Anger-manälfven.
(Forts.)

Nu lär väl ingen människa bestrida, att beslut om nya statsjärnvägars byggande icke i någon mån måste vara beroende på det statsfinansiella läget, men å andra sidan lärer ingen förneka, att det medför stora olägenheter både för staten och det allmänna att förfara så planlöst, som man gjort under den föregående tiden. Järnvägsstyrelsen har gång på gång frambållit — det behöfver jag icke närmare ingå på, då den frågan är behandlad i propositionen, men jag ber dock att få erinra om den — de olägenheter, som därigenom uppkommit. Med anledning af dessa svårigheter har jag ansett nödvändigt, att undersökningarna rörande järnvägsbyggandet bedrivas i förskott, om jag så får uttrycka mig, och jag har därför anmodat järnvägsstyrelsen att uppgöra och underställa Kungl. Maj:t en plan för järnvägsbyggandet för en tämligen lång tid framåt. Jag har också ansett det alldeles nödvändigt, att denna plan underställes Riksdagen, icke i den meningen, att den skulle fastslås af Riksdagen, ty Riksdagen kan icke göra det, en Riksdag kan icke binda en kommande Riksdags beslut, men jag har ansett det vara af synnerligt stort värde, om Riksdagen finge tillfälle att utöfva kritik öfver en sådan plan. I förbigående vill jag uttala min stora tillfredsställelse öfver, att uppgörandet af denna plan fått erkännande både från statsutskottet och under debatten.

Jag har tillåtit mig förutskicka denna erinran, därför att frågan om uppgörandet af denna plan står i närmaste samband med den fråga, som nu ligger före. Norra inlandsbanan är nämligen af så stor omfattning, att den i en dylik plan alltid kommer att spela en så stor roll, att det vore fullkomligt meningslöst, om man skulle uppgöra en plan, där norra inlandsbanan till hela sin utsträckning ginge in blott som en möjligen i framtiden förekommande eventualitet. Detta, kan jag säga, har varit en af de förnämsta anledningarna, hvarför man upptagit bandelen Ulriksfors-Dalassjö i stället för Brunflo-Sveg, en bana, om hvilken alla äro ense, att den bör komma till stånd inom den närmaste framtiden. Äfven om norra inlandsbanan icke skulle komma till stånd och äfven om man skulle stanna vid Ulriksfors. Man måste därför fatta beslut nu om bandelen Ulriksfors-Dalassjö. Genom att fatta detta beslut bestämmer man, icke blott att banan skall fortsätta norrut, utan äfven huru den skall byggas och trafikeras. Är man åter bestämdt på det klara med,

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattendal till Ångermanälven. att banan skall stanna vid Ulriksfors, är det lika nödvändigt att nu afgöra detta.

Tanken på den norra inlandsbanan har ju historiskt sett, som många gånger framhållits, först uppkommit på grund af den betydelse, man ur försvarssynpunkt tillmäter en dylik förbindelseled. Uppslaget till tankens förverkligande har, såsom herr Sjö mycket riktigt framhållit, kommit från Riksdagen, jag tror, att man kan tillägga, kommit från denna kammare, och därvid ha nog i öfvervägande mån andra viktiga synpunkter gjort sig gällande. Man har helt enkelt ansett det som en nationell plikt att söka öppna det inre Norrland för odling och att söka bereda de människor, som där bygga och bo, en bättre och ljusare framtid i den mån sådant kan ske genom förbättrade kommunikationer. Riksdagen har utan tvekan år efter år beviljat de högst betydliga anslag, som fordrades för att få en sådan undersökning, som sätter en i stånd att öfverblicka frågan i dess helhet. Säkerligen har därvid icke funnits någon enda ledamot af Riksdagen, som lefvat i den föreställningen, att dessa undersökningar skulle resultera däri, att inlandsbanan skulle komma att visa sig bli ett för statsverket fördelaktigt företag. Tvärtom har man från början varit beredd på något helt annat. Man har önskat en undersökning blott för att få klart för sig, om de uppoffringar, som man varit beredd på, kunde anses stå i rimligt förhållande till de fördelar, man väntat sig.

Resultatet föreligger nu. Det visade sig, när dessa undersökningar voro fullbordade, att hela inlandsbanan från Gellivare till bohuslänska kusten skulle draga en kostnad af inemot 140 miljoner kronor, och därjämte fanns en trafikberäkning, som ingalunda var lysande. Äfven om man, såsom regeringen gjort, anser sig kunna se bort från södra delen, så återstod det dock 75 miljoner kronor för sträckan Sveg—Gellivare, och detta var så mycket betänkligare, som just denna del af banan vore den minst bärkraftiga. Det var inför dessa fakta, som det stod klart för regeringen, att skulle detta storartade och af Riksdagen med så lifligt intresse omfattade företag verkligen kunna genomföras, så måste byggnadskostnaderna nedbringas. Det är, såsom herrarna veta, hvad som nu har skett. Enligt de ursprungliga beräkningarna skulle bandelen Ulriksfors—Gellivare kosta omkring 50 miljoner kronor, men efter de tekniska bestämmelser, som nu skulle tillämpas, har man beräknat, att kostnaderna skulle hålla sig omkring 35 $\frac{1}{2}$ miljoner kronor, och af detta belopp anslogs redan i fjol omkring 2 miljoner till ett arbets-spår mellan Porjus och Gellivare. Härjämte ha trafikkostnaderna äfven gjorts billigare än vid någon annan bana. Det är emellertid för närvarande icke alls fråga om ett sådant belopp som 35 millioner, här gäller det endast 9 miljoner för bandelen Ulriksfors—Volgsjön, som i de ursprungliga beräkningarna upp-

togs till 13 miljoner kronor, men nu reducerats till 9,050,000 kronor, hvarjämte förslaget räknar med ytterst billiga trafikank-

Ang. anläggning af statsbanan från Ströms vattn. ädal till Ångermanälven.

(Forts.)

Statsutskottet har nu emellertid förklarar, att enligt utskottets mening bör Riksdagen icke alls uttala någon mening, huruvida inlandsbanan bör fortsättas norr om Ångermanälven eller icke. Det kan jag ju icke ha något emot. I den föreliggande propositionen har jag ganska utförligt yttrat mig om hela inlandsbanan. Jag har ansett det tillbörligt, då utredningarna nu föreligga fullständigt färdiga, och då jag hyst den uppfattningen — en uppfattning, som jag tror bestyrkes af häfderna — att det är ett företag, som med största intresse i många år omfattats särskildt af denna kammare. Jag ansåg det dessutom nödvändigt för att kunna uppgöra den plan jag framlagt för Riksdagen.

Nu har en ärad talare, herr Ekman i Mogård, som sedan efterföljdes af flera andra talare, nu senast den, som sist hade ordet, förklarar, att det där talet af utskottet skall man icke låta duperas sig af, ty det är alldeles klart, sade han, att har Riksdagen en gång sagt A, så måste den äfven säga B, och med mycken kraft inskärpte han detta, att bifaller kammaren bandelen Ulriksfors—Volgsjön, så måste den också rösta för den återstående delen. — Ja, det är ju ett parlamentariskt konsgrepp, som alla skickliga talare använda sig af, och som verkligen tycks ha en viss valör: det blir aldrig utslitet, huru ofta det än brukas. Men jag skall icke yttra mig därom i vidare mån, än att jag skulle vilja fråga herrar Ekman i Mogård och Olsson i Fläsbro, icke nu, men efter voteringen, om de då, ifall Riksdagen bifaller bandelen Ulriksfors—Volgsjön, komma att säga: ja, när nu frågan om att fortsätta banan änyo kommer före, så skola vi rösta för den, ty Riksdagen har tagit det första steget och sagt A, och då måste den äfven fortsätta och säga B. Nej, herr Ekman, jag är öfvertygad om, att då komma ni att säga: det göra vi så vackert, vi göra nog lika stort motstånd då som nu. Så mycket är det argumentet värdt.

Jag har i mitt yttrande till statsrådsprotokollet tagit in en beräkning öfver statsjärnvägarnas ekonomi i deras helhet under den tidsperiod, som den af mig framlagda planen skulle afse. Dessa mina beräkningar ha reservanterna affärdat med att förklara, att de kalkyler, hvarpå dessa beräkningar äro grundade, äro skäligen optimistiska. Jag måste erkänna, att jag blef förvånad, när jag läste detta skäligen lättvindiga sätt att behandla ett arbete, på hvilket så mycken möda blifvit nedlagd, men jag blef betydligt lugnare, när jag fick höra den bevisföring, som användes.

Det var redan i Första kammaren en ärad talare, som kom fram med ett bevis på hur lättvindigt man förfar och hur litet

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattendal till Ängermanälfsen.

(Forts.)

man har reda på förhållandena där uppe. Det var en enda sak, som skulle vara tillräcklig för att bevisa detta. Jag tog icke upp det då, därför att jag tänkte, att denna framstående ledamot kanske icke tillräckligt noga studerat den kungl. propositionen. Men så kom detta bevis igen, först hos herr Ekman och sedan hos herr Olsson i Fläsbro. Det var fråga om byggnader för personalen. Jag blef verkligen så förvånad, att detta kunde föras fram, att jag gick och skaffade mig det stenografiska referatet af herr Ekmans anförande i denna del. Kom ihåg, mina herrar, när jag nu ber att få läsa upp hvad som yttrats, att herr Ekman ansåg detta, som han då anförde, vara ett så flagrant bevis på mitt lättvindiga sätt att förfara vid dessa beräkningars uppgörande, att något vidare bevis icke behöfde förekomma. Han hade visserligen många fler, men detta var det värsta. Herr Ekman sade, sedan han meddelat, att beräkningarna voro för sangviniska:

»Jag skall icke draga fram för många exempel på det, som föranledt mig till denna uppfattning. Jag skall endast peka på ett förhållande. Som herrarne funnit af propositionen, så är det meningen att för både anläggningen och driften af denna järnväg göra de största möjliga besparingar. Därvid har järnvägsstyrelsen bland annat räknat med, att en stor del af vaktbetjäningen vid denna järnväg icke skulle behöfva några särskilda af järnvägen uppförda bostäder, utan skulle, såsom järnvägsstyrelsen ungefär uttrycker sig, vaktbetjäningen kunna finna sina bostäder hos personer i orterna. Ja, mina herrar, om vi nödgas att i våra folkrika orter i alla fall för statens järnvägars räkning uppföra bostäder åt de lägre tjänstemännen, synes det mig icke råda tvifvel om, att det i synnerligen folkfattiga orter med långa afstånd ej kan blifva möjligt för dessa lägre tjänstemän att finna bostäder, utan att de uppföras af staten. Redan häri ligger ett bevis på nödvändigheten af att öka det belopp, som af järnstyrelsen beräknats, hvarigenom också räntorna stiga.»

Hvad har nu järnvägsstyrelsen sagt? Jo, icke alls något dylikt, utan något helt annat. På sidan 51 i den kungl. propositionen yttrar järnvägsstyrelsen: »Med hänsyn till den ringa trafikintensiteten finner styrelsen särskildt stationsbefäl ej behöfva anställas annat än vid de fullständiga stationerna samt eventuellt vid håll- och lastplatser, där tågmöten företrädesvis ägde rum, hvaremot skötandet af trafiken vid andra håll- och lastplatser skulle uppdragas åt banbevakningspersonalen eller, där så låte sig göra, aftal därom träffas med i orten boende personer.» Här-efter uppger styrelsen anledningen till att bevakningspersonalen, som under alla förhållanden skulle ha sina bostäder, skulle kunna minskas. Styrelsen yttrar: »Fullständiga stationer borde enligt styrelsens förmenande anläggas endast vid de större samhällen, banan passerar, eller där mera afsevärd trafik är att för-

vänta, hvaremot man för öfrigt torde kunna nöja sig med håll- och lastplatser. Stationsanordningarna böra göras så enkla, som förhållandena medgifva, och bostäder i regel uppföras endast för stationsföreståndarna, men för öfriga personal endast i den mån densamma ej kan erhålla lämpliga bostäder i orten.» — Således, bevakningspersonalen skulle få bostäder där som annorstädes och stationsföreståndarna likaså, men styrelsen har sagt, att stationer icke skola läggas annat än i de större samhällena, och herrarna veta, att när man kommer till en by i Norrland, så är den mycket större än nere i det öfriga Sverige och har mycket flera byggnader. Stationskarlarna skulle man, om man kunde, låta förskaffa sig privata bostäder. — Och det var detta, som skulle göra företaget omöjligt och komma räntorna att stiga, som herr Ekman sade! Jag får verkligen säga, att när jag fann, att det var detta, som var pudelns kärna, då började jag undra, om icke det hela var rätt bra, när denna anmärkning var den värsta han kunde göra. Men för öfrigt skall jag icke tvista med honom om mina beräkningar, lika litet som jag skall tvista med öfriga herrar, som här ruskat på hufvudet. Mina beräkningar äro grundade på vidlyftiga utredningar af folk, som man kan säga har väl reda på sig — och jag tror, att det behöfdes ganska stor kunskap för att göra upp dylika trafikberäkningar. Men det är ju möjligt, att man dock icke bör svära på hvad de sakkunniga säga, det är ju möjligt, att jag sett saken för ljust. Jag tror, att vi få göra så, att vi få låta framtiden skilja oss emellan, och för min del tror jag det icke vara omöjligt, att jag en gång får mottaga herr Olssons i Fläsbro glädjetårar.

Men det är tvenne saker, om hvilka jag ber att få säga ett par ord. Den ena är, att dessa beräkningar omfatta icke endast norra inlandsbanan, utan äfven alla de järnvägar, som skola ingå i planen, och de afse endast den tidpunkt, då norra inlandsbanan enligt mina beräkningar skulle öppnas för trafik, och äfven den mest pessimistiskt lagde måste inse det, att de beräknade inkomsterna komma att ökas. Till slut vill jag fästa uppmärksamheten på, att äfven den tvärbana, som skulle kosta mellan 11 och 12 miljoner, har upptagits i planen, ehuru jag själf betecknat den som en framtidsfråga.

Äro nu, tillåter jag mig fråga, äro nu, äfven om man anser, att jag varit litet för sangvinisk i mina trafikberäkningar, dessa undersökningars resultat så mycket sämre, än hvad Riksdagen tänkte sig, när Riksdagen satte i gång dessa undersökningar, så att Riksdagen skulle förklara, att vi icke blott icke vore i stånd att bygga inlandsbanan i dess helhet, utan äfven måste afstå från den nu föreslagna bandelen Ulriksfors—Volgsjön? För min del kan jag icke tro, att så är förhållandet. Det må nu så vara, att mången, när dessa undersökningar påbörjades, tänkte sig, att det ekonomiska resultatet skulle i ett eller annat afseende blifvit något

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattendal till Ångermanälven.

(Forts.)

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattendal till Ångermanälven. bättre, särskildt hvad beträffar malmfrakten. Men å andra sidan vill jag bestämdt påstå, att ingen människa tänkte sig — man utgick från helt andra förutsättningar — att det skulle vara möjligt att kunna bygga banan för så ringa kostnad och få ned trafik-kostnaderna så lågt, som här är fallet.

(Forts.)

Reservanterna ha nu emellertid yrkat afslag. De ha ställt sig bestämdt afvisande mot norra inlandsbanan och äfven yrkat afslag på bandelen Ulriksfors—Volgsjön, och detta, ehuru för detta förslag utan tvifvel kunde tala, om också icke i så hög grad, samma skäl, som år 1907 förmädde Riksdagen att besluta järnvägen Östersund—Ulriksfors. Det är dock minst 30,000, ja, man kanske får räkna med 40,000 människor, som ha fördel af denna bana. Den genomlöper nejder med alldeles ovanligt bördig jordmån och har många och stora möjligheter till utveckling. Och hvad man än må säga om trafikberäkningen, så tror jag icke, att man skall våga påstå, att icke allt talar för att denna bana, när några år gått, i ekonomiskt hänseende skall komma att intaga icke någon sämre position än norrlandsbanorna i allmänhet.

Reservanterna och de, som ha uppträdt här mot förslaget, ha emellertid yrkat afslag. De ha därför framlagt två, jag bör kanske säga tre skäl, ty jag bör icke förbigå det skäl för afslag, som i går framfördes af herr Wijk och som blifvit understödt af herr Nilson i Örebro och herr Olsson i Fläsbro.

Herr Wijk förklarade, såvidt jag förstod honom rätt — och så uppfattade äfven de följande talarne hans anförande — att han måste yrka afslag därför att han ansåg det nödvändigt att fastslå den principen, att statsjärnvägar, som icke omedelbart lämna inkomst, böra byggas med skattemedel. Herr Wijk kallade detta, såsom han uttryckte sig, att återgå till forna tiders kloka och besinningsfulla finanspolitik. Till att börja med vill jag säga, att det där historiska yttrandet nog icke är så alldeles korrekt, utan förhållandet är nog det, att man här i Sverige lika så väl som annorstädes har ansett det fullkomligt berättigadt och tillbörligt, att utgifter för järnvägsbyggen och andra statsanordningar, som afse framtiden, äfven åtminstone delvis belasta framtiden. Däremot har det inträffat, att man vid vissa tillfällen under senare hälften af förra århundradet, när det varit ett betydligt öfverskott i statskassan, användt en del af detta äfven för järnvägsbyggen, som eljest skolat bekostas med lånemedel. Det har utan tvifvel varit mycket klokt, och om vi åter skulle komma i samma lyckliga belägenhet, vore det säkerligen förståndigt att förfara på samma sätt. Men att af denna tillfällighet vilja göra en regel och säga, att det är af öfverskott i statskassan, som järnvägar skola byggas, skulle vara att utesluta all möjlighet till planläggning, ty det finnes ju ingen möjlighet att beräkna, när öfverskott skall kunna inträda i stats-

kassan. Icke kan man af dessa historiska fakta draga så doktrinära — jag ber om ursäkt, men jag hoppas, att uttrycket icke stöter — doktrinära slutsatser, som herr Wijk gjorde.

För min del är jag alldeles öfvertygad, att om vi här i landet i dessa tider, när det för hvarje år framställes ökade kraf för sociala ändamål på statsbudgeten, kraf, som äro fullt berättigade och icke låta sig tillbakavisas, skulle söka att tillämpa sådana principer, som herr Wijk och herr Olsson i Fläsbro i detta fall här förfakta, ja, då skulle vi mina herrar, mycket snart känna oss i fråga om framåtskridandet, för att begagna ett uttryck från sportsterminologien, obilligt handicapade. Jag är förvissad om, att åtminstone en person med herr Wijks politiska läggning — jag vågar icke garantera för herr Olsson i Fläsbro — skulle vara den förste att reagera mot tillämpningen af hans egna principer.

Ang. anläggning af statsbanan från Ströms yttre dal till Ångermanälven.

(Forts.)

Ett annat skäl, som af reservanterna anförts, är det, som i denna kammare särskildt betonats af den ärade ledamot, som i går först hade ordet, herr Sjö. Detta skäl är en gammal, gammal bekant, hvars hjälp man alltid anlitar, när det är någonting, som man icke vill vara med om. Det är talet om bristande utredning. Det kan ifrågasättas, säga reservanterna, om icke banan från Ulriksfors skulle gifvas en mycket mera östlig riktning. Ja, mina herrar, detta är ett mycket viktigt spörsmål, ty det är naturligtvis af allra största betydelse att få banan dragen i den lämpligaste riktningen. Jag tror, att det kan vara skäl att gå något in på denna fråga, ty jag får kanske därigenom anledning att yttra mig äfven om en del andra saker. Jag ber emellertid få förutskicka, hvad jag sagt förut i Första kammaren, att här kan jag ännu mindre än på något annat område begära, att herrarna skola på tro min egen auktoritet. Jag har ingen erfarenhet i detta fall, utan har litat på hvad utredningen gifvit vid handen och som styrkts af samtal, som jag haft med en hel mängd personer, som känna till dessa förhållanden. Jag skall söka gifva en mycket kort sammanfattning af resultatet af mina undersökningar.

Geologerna indela, som herrarna kanske veta, Norrland i tre regioner, som från norr till söder löpa jämsides med hvarandra: längst i väster fjällregionen; i öster kustregionen och mellan dem en region, som vetenskapsmännen gemenligen kalla de stora myrarnes och moränlidernas region. Den så kallade fjällregionen, genom vilken banan är föreslagen att dragas, sträcker sig utefter Kölen till omkring 10 mils bredd — på somliga ställen mer, på andra mindre. Befolkningen i fjällregionen är för närvarande i mångt och mycket, ja, i vissa delar så godt som helt och hållet, beroende af utlandet, det vill säga af Norge, i sitt näringslif. Att bryta detta utländska inflytande är också en af den föreslagna banans förnämsta uppgifter. Skall det kunna ske på det

Ang. anläggning af stats-bana från Ströms rattendal till Ångermanälven.

(Forts.)

bästa sättet, får banan icke flyttas längre österut, än att den kommer att tangera de östliga ändarne af de stora sjöar, som likt tvärband genomdraga fjällregionen från Kölen till öster. De äro folkets vägar där uppe, utefter dem är det människorna bo, och dessa sjöar skall man begagna som sugrör för att draga folket in till dess fosterland. Denna omständighet spelar ju icke någon stor roll från trafiksynpunkt — där finnes icke mycket människor, det vet jag nog — men den spelar en enorm roll för just denna banans uppgift. Flyttar man banan in i moränregionen, tar man naturligtvis afsked af den uppgiften.

Men man tar afsked äfven af en annan uppgift. Erfarenheten visar nämligen, att det är just vid ändarne af dessa stora sjöar, som de mera betydande vattenfallen finnas. Herr Thorsson undrade nyss litet skämtsamt, om jag ansåg, att banan skulle vara till för att frakta bort vattenfallen. Nej! Men man kan också säga, som en talare i Första kammaren sade: »Hvad skola vi med banan, vattenfallen finnas där ändå.» Ja, det är sant, men stora kraftstationer, som komma att ligga tjugu mil från järnvägen, tror jag icke skulle bli till stor nytta. I moränregionen finnes det icke någon möjlighet att föra banan så, att man i motsvarande grad kommer åt dylika vattenfall. Det är visserligen sant, att det finnes mer folk i de stora myrarnes region — mycket är det minsann icke, jag tror endast två människor på kvadratmilen — men dessa bo sparsamt utbredda i de långa floddalarna, och skulle man vilja träffa dem, måste man, såsom också herr Thorsson svärmade för, bygga tvärbanor. Men, mina herrar, man måste ha många, många tvärbanor, och det skulle bli mycket, mycket dyrare än att ha denna inlandsbana.

Utsikterna för åkerbruk och boskapsskötsel äro tvärtemot hvad man kunde tro långt bättre i fjällregionen än i moränregionen. Den sistnämnda innefattar några bland de mest ofruktbara och i odlingshänseende mest hopplösa trakter, som finnas i Sverige. Endast en half procent af jorden är odlad, mer än hälften af dessa vidsträckta rymder utgöres af försumpade skogar och icke odlingsbara myrar. Skulle banan gå fram där, skulle den mil efter mil löpa genom dessa tröstlösa ödemarker för att sedan korsa en flod och där träffa några få människor, ett förhållande, som skulle vara mycket mer framträdande än på de få ställen i fjälltrakten, där banan skulle gå fram rätt öfver fjällen. Ur denna synpunkt är det gifvetvis — jag citerar alltjämt hvad folk sagt mig — till stor fördel, att banan lägges i fjällbygden och icke i moränregionen.

Slutligen har man äfven framhållit en annan sak, som visserligen är af underordnad betydelse, men dock för fullständighetens skull bör omnämnas, nämligen att en bana genom fjällregionen kommer att bli en af de vackraste turistleder i världen,

medan en bana genom moränregionen skulle framte en af de sorgligaste bilder af vårt land man gärna kan finna.

Jag har glömt en sak, som är ganska viktig särskildt med hänsyn till hvad herr Olsson i Fläsbro yttrade. Om man skulle flytta banan från fjällregionen in i moränregionen, nödgades man taga afsked äfven af något annat, som åtminstone regeringen lagt mycken vikt på, nämligen dessa koltransporter. Jag törs icke mycket yttra mig om den saken, ehuru jag dock har litet förstånd äfven i kol- och järnhandtering, men jag tror, att man kan lita på de sakkunniga, som uppgjort beräkningarna härutinnan. Herr Olsson i Fläsbro nämnde ju särskildt en af oss båda känd man, som är mycket inne i dessa förhållanden. Herr Olsson i Fläsbro talade om, att, på grund af den elektriska smältningen och på grund däraf att produktionen af kol genom banans byggande skulle komma att växa, det skulle blifva öfverflöd på denna vara. Ack, herr Olsson i Fläsbro, på grund af trämassfabrikationens allt större kringgripande råder för närvarande sådan hunger och sådan brist på kol i vår bergslag, att herr Olsson knappt kan göra sig en föreställning därom. Härmed må det emellertid vara hur som helst, i hvarje fall skulle dessa kolfrakter nästan totalt försvinna, om man flyttade in banan i moränregionen. Där finnes visserligen också trä, men för den egentliga trävaruhandteringen skulle banan icke få någon betydelse på den grund, att, såsom herr Olsson nog vet, kolvirket icke kan fraktas någon nämnvärd sträcka i floderna, emedan det har för hög sjunkningsprocent. Kolningsdistriktet blir den vanliga kolmilen, en och en half mil, under det att man uppe i fjällregionen kan få fram kolvirket på de stora sjöarne. Således, mina herrar, är det nog riktigt, om man öfverhufvud taget får sätta tilltro till de sakkunnige, att banan drages så som föreslagits.

Så kommer jag till det tredje skälet, som är hufvudskälet — och dock skall jag säga minst om det. Det är de finansiella betänkligheterna. Ja, mina herrar, jag måste erkänna, att jag fullkomligt väl förstår, att ett sådant företag som norra inlandsbanan skall vara ägnadt att framkalla betänkligheter, men däremot kan jag absolut icke förstå, hur man, såsom reservanterna göra, kan komma och säga, att därigenom att vi nu under de sista åren — jag tror nästan, att jag citerar ordagrant eller återgifver i hvarje fall fullständigt deras uttalande — anlagt två kraftstationer, en vid Trollhättan och en vid Porjus, och därigenom att vi ha beslutat att bygga om Trollhätte kanal, vår ekonomiska bärkraft är till den grad uttömd, att vi nu måste säga stopp och icke ens ha råd att bygga en bana för nio miljoner från Ulriksfors till Dalasjö, därför att vi icke kunna räkna på att omedelbart få en tillfredsställande afkastning. Men, mina herrar, detta är dock att drifva försiktigheten öfver höfvan långt. När jag besinnar, huru betydligt dessa byggnadskostnader blifvit

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattendal till Ängermanälven.

(Forts.)

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattudal till Ångermanälven.

(Forts.)

nedbragta och huru man lyckats pressa ned trafik kostnaderna, kan jag icke annat än förvånas, när man kommer och säger: Vi ha icke råd att bygga denna bana, ty vi ha ju byggt två stora kraftstationer och beslutat oss för att utvidga en kanal. Då vänder jag om frågan: Ha vi verkligen råd, mina herrar, att låta bli att bygga denna bana? Och svaret därpå kan icke bli annat än detta: Nej, det ha vi sannerligen icke! Vi ha icke råd, mina herrar, att låta dessa vidsträckta nejder med odlingsbar jord, med många förutsättningar för utveckling och framåtskridande, ligga obrukade af brist på kommunikationer, när många tusental invånare i detta land endast längta och trängta efter en egen torfva. Vi ha icke råd att låta en stor befolkning på ett så vidsträckt område i vårt land fortfarande i handel ochandel vara beroende af utlandet. Vi ha icke råd att låta dessa trakter affolkas genom fattigdom och emigration och genom det missmod och den misströstan, som uppkommer af folkets isolerade belägenhet, och som gör, att det gripes af en olust att stanna kvar på den fäderneärfda torfvan. Och till sist, vi ha icke råd att med berådt mod och med afsikt väcka det missmod och den misströstan, som måste uppkomma hos befolkningen där uppe, om vi ej bevilja detta anslag, hvilket den på grund af Riksdagens hållning hoppats på, om icke kostnaderna för att få kommunikationer dit äro oöfverstigliga. Den skulle nu genom ett afslag finna sina förhoppningar fullkomligt gäckade.

Jag skall be att få sluta med att uttala en önskan. Den kan låta som ett skämt, men jag vill försäkra, att det är icke så, utan att det är mitt fulla allvar. Jag skulle önska, att herr Per Olsson i Fläsbro ensam eller tillsammans med så många af opponenterna, som han kunde få med sig, när sommaren kommer företoge en resa till Ströms vattudal och sedan färdades upp genom de nejder, som järnvägen skulle gå igenom, och därvid toge naturförhållandena i betraktande samt talade med befolkningen. Om han ville göra det, är jag viss om, att när han komme till Vilhelmina kyrkoby, skulle han där icke hålla det tal, han nyss höll för Andra kammaren, därför att han då med sitt klara förstånd skulle ha insett detta förslags nationella och sociala betydelse.

Herr Thorsson: Herr talman! Herr statsrådet och chefen för civildepartementet slutade sitt mycket patetiska anförande med att vi icke ha råd till det och icke råd till det, och han talade då, såvidt jag kan förstå, hufvudsakligen för den del af banan, som jag anser, att vi icke ha råd att bygga. Men om herr civilministern anser, att vi icke ha råd att underlåta byggandet af inlandsbanan, eller rättare sagdt förebrår dem, som äro emot byggandet af dess öfre del därför att detta skulle vara liktydigt med att affolka denna landsdel och drifva dess med-

borgare i landsflykt, skulle jag vilja säga, att landet icke heller har råd att låta sin regering stödja storlockouten och därigenom drifva tusentals arbetande människor från detta land.

När jag begärde ordet, var det för att föreslå en ändring i utskottets motivering, därför att denna, såsom jag i mitt förra yttrande betonade, i vissa stycken i princip godkänner inlandsbanans byggande äfven norr om Ångermanälven, och jag har den uppfattningen, att då Kungl. Maj:t i sin proposition uttalat, att man önskat ett principuttalande i den föreliggande frågan, så bör Riksdagen gifva Kungl. Maj:t klart besked, och det är därför, som jag för min del velat föreslå en viss ändring i utskottets motivering. Jag vill då yrka bifall till den del af motiveringen, som återfinnes å sidorna 20 och 21, men den del, som är inrymd å sidan 22, skulle jag vilja utbyta mot följande:

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattendal till Ångermanälven.

(Forts.)

»De af Riksdagen, såsom ofvan erinrats, beviljade, särdeles afsevärda anslag för inlandsbaneundersökningar gifva vid handen, att Riksdagen uppskattat det stora värdet af att en järnväg byggdes för de i trafikafseende så vanlottade inre delarna af Norrland. De verkställda utredningarna gifva visserligen vid handen, att ett sådant järnvägsföretag kommer att kräfva mycket betydande uppoffringar från statens och det allmännas sida. Men med fästadt afseende på den stora kulturella uppgift en sådan järnväg skulle få för det norrländska inlandet har utskottet ansett, att staten bör sträcka sin offervillighet i nu förevarande afseende så långt, som ur en klok statshushållningssynpunkt kan vara försvarbart.

Då utskottet granskat Kungl. Maj:ts föreliggande förslag från dessa utgångspunkter har utskottet kommit till den uppfattningen, att den nu föreslagna bandelen bör byggas. Visserligen ingifver den förebragta utredningen ej stora förhoppningar om banans ekonomiska bärighet, men å andra sidan har järnvägsstyrelsen ställt i utsikt, att banans bruttoinkomster några år efter banans öppnande skola täcka driftkostnaderna. Vid sådant förhållande har utskottet ansett sig kunna tillstyrka, att Riksdagen låter de ofvan omförmälda kulturella synpunkterna falla utslaget till förmån för banans byggande. Detta sker emellertid under strängt betonande från utskottets sida, att utskottet ställer sig synnerligen tveksamt om lämpligheten af banans ytterligare fortsättning mot norr, hvaremot så starka ekonomiska betänkligheter resa sig, att utskottet ansett sig nödsakadt att här gifva uttryck åt desamma.

Utskottet anser sig sålunda kunna tillstyrka byggande af den föreslagna delen Ulriksfors—Volgsjön och finner sig äfven böra gifva sin anslutning till departementschefens uppfattning, att därest det stora järnvägsföretaget etc. i enlighet med utskottets förslag.

Vidare hemställer jag, att det stycke å sidan 23, som börjar

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattendal till Ångermanälven.

(Forts.)

med: »Härmed vill emellertid utskottet — — —» och slutar med: »vid Näsberg» måtte utgå. Och jag vill fästa kammarens uppmärksamhet vid, att den motivering, som ligger i denna del, talar för, att man skall upptaga tanken på nytt och undersöka en ny bansträckning från Näsbergs station på Gellivare—Bodenbanan till en punkt på den redan undersökta och föreslagna linjen i stället för att få en slutpunkt i Gellivare. Detta afstyrkte Riksdagen för ett par, tre år sedan, och det förefaller mig, att ingenting inträffat, som skulle föranleda Riksdagen att nu inbjuda Kungl. Maj:t att företaga en ny undersökning af sträckningen för en linje, angående hvilken Riksdagen uttalat, att den icke vill intaga någon position till densamma i närvarande stund.

Så vill jag säga ett par korta ord med anledning af herr Nilsons erinran, att, om Riksdagen beslutar bygga den del, som nu är ifrågasatt, Riksdagen därmed bundit sig att fortsätta bygandet af inlandsbanan. Ja, jag förmodar, att den Riksdag, som skall pröfva anslagskrafvet nästa gång, har en viss skyldighet att pröfva då föreliggande omständigheter och därpå grunda sitt slutliga uttalande. Men det förefaller också på samma gång, som om, då Kungl. Maj:t i nu föreliggande proposition ställt i utsikt en sak, som i viss mån skulle kunna binda Riksdagen, denna har en viss skyldighet att också lika bestämdt säga ifrån, att den icke vill binda blifvande Riksdagar i föreliggande fråga. Å andra sidan förefaller det mig också, som om ett bestämdt uttalande i motiveringen, sådant som jag här föreslagit, ger en blifvande Riksdag betydligt friare händer att pröfva föreliggande omständigheter, än hvad fallet är med den motivering, som utskottet föreslagit, och hvilken dock, säga hvad man vill, i vissa stycken uppenbart talar för ett bifall till Kungl. Maj:ts motivering för fortsättning af banan norr om Ångermanälven.

Kammarens ledamöter äro nog både hungriga och trötta. Därför vill jag icke upptaga till debatt tvärbanesystemet. Jag vill blott säga, att jag för min del tror, att den saken har en del detaljer, som tål ett betydligt noggrannare studium, och det är nog klokt och riktigt, att, om inlandsbanefrågan i sin helhet någon ytterligare gång skall föreläggas Riksdagen, Kungl. Maj:t också har den saken någorlunda klar, ty i annat fall har jag den uppfattningen, att Kungl. Maj:t icke får inlandsbanan en tum längre, än hvad den för närvarande är.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till det af mig framställda ändringsförslaget.

Herr Widén: Herr talman, mina herrar! Jag har begärt ordet allenast för att tillkännagifva, att jag, liksom för öfrigt herr civilministern och herr Zetterstrand förut förklarar, tagit del af den ändring i motiveringen, som herr Thorsson föreslagit, och att jag ansluter mig till densamma. Jag tar mig också fri-

heten att uppmana alla dem, som för öfrigt vilja ansluta sig till min mening i den här frågan, att också vara med om detta ändringsyrkande. Det innehåller i korthet hufvudsakligen det uttalandet, att man icke vill binda kommande Riksdagar i afseende på fortsättningen af inlandsbanan. Då det blott är fråga om motiveringen och alls icke om klämman, kan jag icke inse annat, än att jag och alla de, som stå på samma ståndpunkt, böra för att vinna hufvudsaken vara med om den föreslagna ändringen.

Ang. anläggning af statsbana från Ströms pättudal till Ångermanälven.

(Forts.)

Jag vill blott tillägga ett par ord och därmed understryka något af hvad jag i går sade. Det har framhållits, att *statsfinansiella* skäl skulle tala emot byggandet af banan såsom icke tillräckligt bärande, och att därför staten icke borde lägga ned penningar på ett sådant företag. Jag anhåller emellertid, att man tager i betraktande den stora värdeökning, som tillföres de skogar och andra värden, som finnas, och de produkter, som frambringas där uppe. Detta måtte väl och vara något, som har betydelse ur statsfinansiell synpunkt. Jag erinrade i går, att endast de staten tillhöriga skogar, som ligga intill banan, skulle ökas i värde med 70—80 procent. Den tid är inne, då råvarorna få allt större och större värde. Och det gäller att genom kommunikationer få råvarorna lättare tillgängliga. För vårt land har detta stor betydelse ej minst med afseende på råvaran, som ligger i skogen. Jag tror att äfven den synpunkten bör i statsfinansiellt afseende allvarligen beaktas, när det gäller att bedöma värdet af denna bana.

Jag skall icke uppehålla kammaren längre. Alla längta efter att få votera i frågan, och jag skall därför inskränka mig till att nu göra samma yrkande som i går, nämligen om bifall till utskottets hemställan, men med den förändring i motiveringen, som herr Thorsson föreslagit.

Häruti instämde herrar *Bromée* i Billsta och *Olofsson*.

Herr Ekman i Mogård: Herr talman! Jag hade verkligen icke tänkt, att jag skulle behöfva ytterligare uppträda i denna debatt, och jag skulle icke gjort det, om jag icke under debattens senare del därtill fått en särskild anledning, till hvilken jag senare återkommer. Innan jag ger mig in på densamma, ber jag att med några ord få bemöta herr Zetterstrand.

Då herr Zetterstrand framlade en beräkning öfver de af våra statsbanor, hvilkas inkomst icke ens betäcker driftkostnaderna, sade herr Zetterstrand, att de utgöra ett så stort antal, nämligen öfver 40 procent af hela statsbanesystemet. Vidare sade herr Zetterstrand: då skola säkert herrarna säga, att detta bara gäller Norrland. Men, sade herr Zetterstrand, det är visst icke förhållandet, och så nämnde han exempel på sådana banor söder ut. Jag tror emellertid icke, att herr Zetterstrand bestri-

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattendal till Ångermanälven.

(Forts.)

der, att det *hufvudsakligen* är från Norrland, som han måst hämta exempel i detta fall, och nu är det fråga om att öka dessa banor med ytterligare en norrlandsbana. Jag tror därför, att detta exempel icke är lyckligt valdt. Snarare innebär det en varning att icke öka de banor, som ej betäcka driftkostnaden.

Det var emellertid icke för denna obetydliga replik, som jag begärde ordet, utan det var med anledning af det anförande, som vi nu hört från statsrådsbanken. Jag begärde ordet, därför att det händt en gång förut, att då jag icke svarat på ett anförande af det slag, som herr statsrådet nyss höll, så har detta, just på grund af att jag *underlåtit* att svara, i den press, som försvarar regeringen, tolkats så, att herr Ekman gör sju hönor af en enda liten fjäder. Man skulle också i detta fall lätt kunna komma med en sådan tolkning af hvad jag i går tillät mig att yttra beträffande bostäder vid den nu ifrågasatta järnvägen.

Herr statsrådet sade, att »det är en känd taktik» — ungefär så föllo hans ord, jag har naturligtvis icke något stenografiskt referat till hands — att »det är en känd taktik att använda det slags skrämskott» — jag förmodar, att herr statsrådet afsåg det yttrande, som jag hade i går, då jag sade, att om herrarna besluta sig för att bygga denna del af inlandsbanan, som här blifvit föreslagen, har Riksdagen enligt min mening i och med detsamma fastslagit, att man skall bygga hela linjen. Det skulle således vara en känd taktik, att man på det sättet utslungade en varning, som kunde vara obehöfelig. Ja, herr statsrådet, den taktiken delar jag i främsta rummet med den person, som på herr statsrådets befallning höll ett föredrag här. Jag har ännu i behåll de anteckningar, som jag därunder förde; han framhöll särdeles tydligt, att orsaken till att man icke tagit Brunflo—Sveg, utan denna del af inlandsbanan var, att man ville få principen om inlandsbanan fastlagen. »Principen om inlandsbanan» lär väl icke vara denna banstump, som nu är föreslagen, utan den i propositionen omnämnda inlandsbanan i hela dess utsträckning, äfven den norra delen.

Den där taktiken att plocka ut någonting särskildt och skrämma med, den motsvaras, vågar jag dock säga, däraf, att man tager ut af en talares anförande en enda och, som jag vågar påstå i fråga om nu förevarande anförande, synnerligen obetydlig del och sedermera viftar med den för kammaren under påstående, att den utgjort »pudeln kärna». Jag vågar verkligen tro, att inga — vare sig de, som äro mina meningsfränder i denna fråga, eller de, som stå som motståndare till min uppfattning angående densamma — som hörde mig yttra mig i går, skulle kunnat få den uppfattningen, att »pudeln kärna» i mitt anförande var, att järnvägsstyrelsen enligt mitt förmenande icke räknat rätt, när den yttrade sig om bostäderna. Nej, »pudeln kärna» var något helt annat. Nu säger herr statsrådet, att jag

misstagit mig i afseende å själfva meningen med denna jämförelsevis oviktiga punkt. Ja, det är möjligt, att jag gjort det — jag skall komma till det sedan — men i så fall delar jag dock den missuppfattningen med åtskilliga andra, först och främst den ledamot af Första kammaren, som alltjämt lär gå omkring i den tron, att han har rätt, eftersom herr statsrådet icke svarade honom, då han gaf uttryck åt samma uppfattning som jag. Det kan naturligtvis icke falla mig in att tro, att herr statsrådet icke hade reda på den saken, eljest skulle man ju kunna ha anledning till en förmodan i den riktningen, eftersom något svar ej omedelbart lämnades.

Först i dag har han fått veta, att han och herr Olsson i Fläsbro och jag begått detta misstag. Således, redan den omständigheten, att flera gjort sig skyldiga till detta misstag, gör, att det blir lätt förlåtligt. Men därtill kommer, att jag tror, att misstaget, om nu ett sådant föreligger, är lätt förklarligt. Bostadsfrågan framhålles nämligen särskildt såsom ett bland bevisen för att denna järnväg skall byggas billigare än järnvägarna i södra delarna af landet, och då trodde man väl, att det skulle vara en skillnad mellan förhållandena i norra och södra delarna, annars vet jag ej, hvarför detta särskildt behöfde framhållas. Nu är emellertid förhållandet, att äfven i de södra delarna har icke den ordinarie stationsbetjäningen fria bostäder. 1907 års kommitté uttalade visserligen önskvärdheten af att så skulle bli fallet, men det har emellertid ingalunda fullständigt genomförts.

Vidare talade herr statsrådet om vattenfallen såsom något särskildt, som skulle öka den ekonomiska bärkraften af denna järnväg. Jag tror ej, att vi skola inlåta oss så mycket på några förhoppningar om att det ena eller andra skall förbättra den ekonomiska situationen härvidlag. Jag återkommer till landshöfding von Sydows anförande och ber herrarna erinra sig, att icke ens han, som väl dock får anses vara besjälad af en bestämd önskan, att banan skall komma till stånd, icke ens han kunde ställa i utsikt större inkomster för denna bana än de, som uppstå genom transport af träkel och trätjära. Men hvad han skarpt framhöll — jag ber samtliga herrarna erinra sig detta och det återgick äfven i herr statsrådets anförande — var försvarssynpunkten, att tillkomsten af denna bana skulle blifva af en så utomordentligt stor strategisk betydelse, och att det vore i främsta rummet därför, som vi borde bringa detta offer. Det är icke många dagar sedan kraf på utomordentligt stort offer ställdes på denna kammare i fråga om försvaret — jag syftar på den nya pansarbåten. I dag lyser detta försvarskraf åter igenom, och det kan hända, att utgången äfven i dag blir densamma.

Herr Wijk: Då herr statsrådet direkt vände sig till mig, ber jag att få rätta ett misstag, som herr statsrådet gjorde sig

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattendal till Ångermanälven.
(Forts.)

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattendal till Ångermanälven.
(Forts.)

skyldig till. Jag påstod icke i går, att man skall öfvergå ögonblickligen eller i hvarje fall ovillkorligen till att helt och hållet bygga oräntabla banor af skattemedel. Jag framhöll tvärtom, att det låter sig icke göra, men jag ville på samma gång göra gällande, att man i största möjliga mån borde försöka återgå till det system, som jag anser lyckligt och sundt.

Herr statsrådet bagatelliserade hvad jag betecknat som en klok och sund politik hos våra föregångare, och han sökte göra gällande, att det här icke gällt något sådant, utan endast en tillfällighet, som vore att hänföra till den omständigheten, att man under några goda budgetsår använt statsöfverskottet till järnvägsbyggnader. Jag tillät mig i går att framhålla, att under åren 1894—1906, d. v. s. under 13 år, byggdes med undantag af riksgränsbanan alla norrlandsbanor med skattemedel och ingen med lånemedel. Innebär detta en tillfällighet, så måste jag säga, att denna tillfällighet varit ovanligt ihållande och på samma gång ovanligt lycklig. Sedan har »tillfälligheten» ledt därhän, att man under de senare åren hvarken köpt materiel eller byggt några banor med skattemedel, men till dessa ändamål använt 72 $\frac{1}{3}$ miljoner kronor lånemedel. Och herr civilministerns politik — skall jag kalla den en tillfällighetspolitik? — går obekymrad vidare i samma riktning.

Det är denna utveckling, hvarpå jag velat fästa kammarens uppmärksamhet, och gentemot hvilken jag velat inlägga ett varnande ord. Jag har velat visa kammaren, hvart den nuvarande lånepolitiken bär hän, och jag har framhållit, att det är af allra högsta vikt att ingripa emot densamma och vidtaga en ändring. Jag har också velat försöka föra fram den åsikten, att Riksdagen i sådana viktiga saker som dessa icke bör låta leda sig af »tillfälligheter», som i själfva verket smaka bra mycket af tanklöshet och slentrian. Och jag har slutligen velat göra gällande, att, i fråga om utgifter som denna, den generation, som beslutar dem, skall taga så mycket som möjligt af bördan på egna axlar och lägga så litet som möjligt på sina efterkommandes; och den meningen står jag för fortfarande.

Herr Branting: Blott några få ord! Den senaste talaren framlade här i går afton några synpunkter, som nu af statsrådet något nonchalant bemötts, men som jag emellertid tror vara synnerligen beaktansvärda och af beskaffenhet att af en framtida järnvägspolitik noga böra tagas i öfvervägande. Men det förefaller mig dock, att den slutsats, talaren i detta fall drog af sina allmänna grundsatser, nog knappast är fullt så starkt bindande, som den bort vara för att kunna väga öfver de skäl, som tala för banan.

När vi hörde föredraget af landshöfding von Sydow angående inlandsbanan, får jag säga, att jag, som sedan gammalt,

utan att särskildt noga hafva undersökt saken och varit inne i dess detaljer, mera af känslöskäl och humanitära skäl varit en varm vän af inlandsbanetanken, blef i högsta grad betänksam mot detta projekt, som då framlades. Hvad mig som åhörare beträffar, lyckades den framställningen ganska bestämdt omvända de sympatier, med hvilka jag kom för att höra föredraget. Det vill jag ha sagdt, att de skäl, som där framfördes, voro så öfvervägande militära, och de ekonomiska betraktelserna, sådana de framlades, så tröstlösa, att det syntes mig ganska hopplöst att komma fram på den vägen. Stode man därför i den situationen, att det skulle gälla ett uttalande till förmån för hela detta inlandsbaneprojekt upp till Gellivare, då vet jag sannerligen icke, om det skulle vara mig möjligt att bortse från de synpunkter, som här under debatten framhållits angående de ekonomiska svårigheterna och öfriga vanskligheter.

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattendal till Ångermanälven.
(Forts.)

Men nu är ju genom den senast framlagda motiveringen hela frågan åter vriden rätt, synes det mig. Man har fått denna sak i sådant läge, som den bör ha, då man nämligen icke blandat tillsammans med den bit, hvarom nu är fråga, hela det återstående banbygget, som leder fram genom mycket vanskliga, vida ödemarker, utan man kan betrakta denna sak i och för sig. Man har därjämte i den motivering, som framlades af herr Thorsson, ganska omsorgsfullt rensat bort de strategiska skälen, och det har också varit allddeles nödvändigt med den tankeången just att man icke vill binda sig för någon sorts fortsättning. Det kan ju i stället hända, att hvad de allra öfversta delarna af Norrland angår järnvägsfrågan kan komma att lösas på annat sätt än genom inlandsbanans fortsättande, således genom bibanor i en eller annan form från kustbanan — härom vill jag naturligtvis icke närmare uttala mig, jag har blott velat säga, att de gjorda uppslagen böra undersökas, och det bör noggrant prövas i hvad mån man kanske kan följa floddalarna i stället för att gå vidare framåt på inlandsbanans väg.

När man sålunda klippt bort sambandet med den öfversta sträckan, som tyngde ned denna fråga och gjorde det hela till en börda, som kanske kunde blifvit landet väl tung att bära, då synes mig, att man bör ha rättighet att låta för den del af banan, hvarom fråga nu är, de humanitära skälen, hänsynen till befolkningen, hänsynen till dessa traktors utvecklingsmöjligheter väga ensamma i vägskaalen. Under sådana förhållanden får frågan dimensioner, som göra, att den blir handterlig, och som göra, att man kan utträtta något för dessa trakter. Då gäller blott dessa nio miljoner, då gäller det, om vi från det öfriga landet icke kunna taga på oss den bördan att se till förräntningen af dessa. Frågan är, om vi kunna hjälpa dem med det, tills de förmå betala något själfva, och det tror jag icke är oöfverkomligt, och jag tror, att de där boende delarna af svenska folket

Ang. anläggning af statsbana från Ströms vattendal till Ånger- manälfsven. kunna ha befogade anspråk på oss andra att hjälpa dem ett stycke till rätta med det.

Ur den synpunkten, herr talman, och med starkt betonande af, att det här icke kan vara fråga om att fastläsa sig för fortsättning uppåt, utan att de frågorna få prövas fullt fritt i annat sammanhang, ur den synpunkten ber jag att få yrka bifall till statsutskottets hemställan med den af herr Thorsson föreslagna ändringen i motiveringen.

(Forts.)

I detta yttrande instämde herrar *Starbäck, Schotte, Svensson* i Nyköping, *Rissén, Persson* i Malmö, *Thylander, Lindberg, Waldén, Tengdahl, Hasselquist, Vallin, Åberg, Berg* i Munkfors och *Strömberg*.

Herr Sjö: Jag begärde ordet med anledning af ett yttrande, som fälldes i går afton, då herr Hellberg sade, att i Norrland hade utvandringen ökats från 700 invånare per år under 1891—1900 till 1,641 under perioden 1901—1909, men yttrade han vidare, att folkmängden i Norrland under de senaste trettio åren ökats med 52,7 procent, under det att ökningen i det öfriga Sverige stannat vid 14,5 procent. Detta senare bevisar alldeles motsatsen mot hvad han förut yttrat. Dessa uppgifter svära mot hvarandra, då ju den senare statistiska uppgiften bevisar, att folket ökats där högst väsentligt samt också bevisar, att det måtte trifvas och befinna sig väl utan en sådan för landet ruinerande järnväg, som nu är ifrågasatt att vi skola bevilja medel för att bygga samt därtill i utlandet låna pengar till.

Herr Widén nämnde, att vi skulle ha den här järnvägen för att Ortsbefolkningen skall få afyttra sina råvaror där uppe. Här är i den kungl. propositionen anfördt, hvad man skulle ha att afyttra och frakta på järnvägen, och det är kol efter gamla vindfällan och tjära efter gamla stubbar. Dessa ödemarker kunna heller icke mycket kultiveras, såsom man velat framhålla.

Jag tror därför, att det är klokast af oss att låta frågan falla för närvarande, och att, om man anser, att den bör återkomma, den då måtte befinna sig i annat skick och så, att man kan reglera arbetsförhållandena annorlunda, än man nu tänkt enligt det kungl. förslaget.

Jag vidhåller det yrkande, som jag förut framställt.

Härmed förklarades öfverläggningen vara afslutad. Herr talmannen gaf nu propositioner på 1:o) bifall till utskottets hemställan, 2:o) bifall till hvad herr Thorsson under öfverläggningen yrkat, och 3:o) bifall till den af grefve A. F. Wachtmeister m. fl. afgifna, vid utlåtandet fogade reservationen; och förklarade herr talmannen sig anse den under 2:o) upptagna propositionen hafva flertalets röster för sig. Som emellertid votering begärdes, blef,

sedan till kontraposition antagits den under 3:o) angifna propositionen, uppsatt, justerad och anslagen denna voteringsproposition:

Den, som vill, att kammaren bifaller hvad under öfverläggningen om statsutskottets förevarande utlåtande nr 60 yrkats af herr Thorsson, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit den af grefve A. F. Wachtmeister m. fl. afgifna, vid utlåtandet fogade reservationen.

Omröstningen utföll med 141 ja mot 43 nej, vid hvilken utgång kammaren bifallit hvad herr Thorsson under öfverläggningen yrkat.

§ 5.

Föredrogos hvart för sig statsutskottets utlåtanden:

nr 61, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anläggning af statsbana från Älfsby till Piteå samt en i ämnet väckt motion, och

nr 62, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för ordnande och bearbetande af vissa utaf friherre Erland Nordenskiöld hopbragta etnografiska samlingar.

Kammaren biföll hvad utskottet i dessa utlåtanden hemställt.

§ 6.

Anmälades och godkändes lagutskottets förslag till Riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 115, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition, nr 98, med förslag till lag om ändrad lydelse af vissa paragrafer i värnpliktslagen den 14 juni 1901;

nr 116, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om skydd för vissa internationella sjukvårdsbeteckningar;

nr 117, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om inskränkning i inmutningsrätten; och

nr 118, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse af 6, 23 och 24 §§ i lagen den 13 juli 1887 angående handelsregister, firma och procura.

§ 7.

Till bordläggning anmäldes:

sammansatta stats- och bankoutskottets nr 1 utlåtanden:

nr 1, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning och förslag angående utlämnande af lån åt kommuner från konungariket Sveriges stads-hypotekskassa m. m. samt om anslag till utredningens verkställande,

nr 2, i anledning af dels Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om ökning af fonden för befrämjande af handtverk och därmed jämförlig mindre industri, dels ock Kungl. Maj:ts proposition angående anvisande af anslag för täckande af förvaltningskostnader för nämnda lånefond år 1912, och

nr 3, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående öfverförande af visst belopp till den i 19 § af lagen angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar den 4 juli 1910 omförmälda fond;

jordbruksutskottets memorial och utlåtanden:

nr 107, med förslag till voteringsproposition i anledning af kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om väckt motion om beviljande af ett till understödjande af utdikningar och vattenaftappingar afsedt anslag med benämningen allmänna afdiknings-anslaget,

nr 108, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse af 46 § i förordningen angående hushållningen med de allmänna skogarna i riket den 26 januari 1894, och

nr 109, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående vissa önskemål i fråga om upplåtelse af krono-domäner till småbruk;

andra särskilda utskottets utlåtande, nr 1, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition, nr 124, angående omorganisation af tekniska högskolan m. m. äfvensom lönereglering för lektorer m. fl. befattningshafvare vid Chalmers tekniska läroanstalt m. m. samt i anledning af inom Riksdagen väckta motioner i dithörande ämnen; samt

Andra kammarens första tillfälliga utskotts utlåtanden:

nr 13, i anledning af väckt motion angående skrifvelse till Konungen med begäran om åtgärder för lindring i nu rådande uniformitetstvång i organisation och undervisningsplan vid de allmänna läroverken,

nr 14, i fråga om åvägabringande af utredning angående de mindre bemedlade klassernas bostadsförhållanden i Sverige och utlandet m. m., och

nr 15, i anledning af väckt motion om revision af de utaf öfverstyrelsen för rikets allmänna läroverk utfärdade normalbestämmelser för läroverksbyggnader.

§ 8.

Justerades protokollsutdrag.

§ 9.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr *Svallingson* under den 13 maj och

» *Almqvist* likaledes under den 13 maj.

Häruppå åtskildes kammarens ledamöter kl. 5,⁵⁴ e. m.

In fidem

Per Cronvall.
