

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1883.            Andra Kammaren.            N:o 15.

Onsdagen den 7 Mars.

Kl. 11 f. m.

§ 1.

Justerades de i Kammarens sammanträden den 27 och 28 nästlidne Februari förda protokoll.

§ 2.

Upplästes och lades till handlingarne ett så lydande protokoll:

Protokoll, hållet inför Herr Statsrådet och Chefen för Kongl. Justitiedepartementet den 5 Mars 1883.

Hemmansegaren Anders Gustaf Björkman i Groeryd, Hinneryds socken, hade aflemnat fullmakt, utvisande, att han vid riksdagsmannaval, som den 14 sistlidne Februari hållits i vestra valkretsen af Sunnerbo härads domsaga, blifvit utsedd till ledamot af Riksdagens Andra Kammare för tiden till den 1 Januari 1885; och sedan berörda fullmakt funnits vara i föreskrifven form utfärdad samt vidare granskats af vederbörande fullmäktige i Riksbanken och Riksgäldskontoret, utan att desse mot fullmakten framställt någon anmärkning, beslöts, att densamma skulle på anmälan till Hemmansegaren Anders Gustaf Björkman återställas; hvarjemte protokoll öfver hvad sålunda förekommit skulle Andra Kammaren meddelas.

In fidem  
G. R. Lilienberg.

I sammanhang härmed tillkännagaf Herr Talmannen, att Herr Björkman denna dag intagit sin plats bland Kammarens ledamöter.

§ 3.

Företogos, enligt derom förut fattadt beslut, val af dels tjugufyra valmän för att utse Riksdagens fullmäktige i Riksbanken och Riks-

gäldskontoret jemte deras suppleanter, dels sex suppleanter för desse valmän; och befunnos efter valförrättningarnes slut hafva af Andra Kammaren blifvit utsedde

till valmän:

Herr *I. Asklöf*,  
 „ *A. Bengtsson*,  
 „ *C. I. Bengtsson*,  
 „ *J. Boman*,  
 „ *N. Boström* i Bodbyn,  
 „ *P. O. Eriksson*,  
 „ *S. A. Hedlund*,  
 „ *S. Håkansson*,  
 „ *J. G. Jansson*,  
 „ *H. Johnsson*,  
 „ *G. Jonsson*,  
 „ *M. Jonsson*,  
 „ *A. Larsson* i Lund,  
 „ *J. W. Lindh*,  
 „ *I. Lyttkens*,  
 „ *O. Månsson*,  
 „ *J. P. Nilsson*,  
 „ *S. Nilsson*,  
 „ *P. G. Näslund*,  
 „ *N. Olsson*,  
 „ *P. Pehrsson* i Törneryd,  
 „ *A. Persson*,  
 „ *N. Petersson* och  
 „ *A. Th. Wallenius*,

alla med 109 röster; samt

till suppleanter:

Herr	<i>A. Johansson</i> i Löfåsen .....	med 141 röster
„	<i>J. E. Ericsson</i> i Ahlberga .....	98 ”
„	<i>J. Larsson</i> i Blekan .....	98 ”
„	<i>L. Nilsson</i> i Viby .....	98 ”
„	<i>A. Nilsson</i> i Rinkaby .....	98 ”
och	„ <i>Olaus Olofsson</i> .....	98 ”

Den här ofvan angifna ordning mellan de suppleanter, som erhållit ett lika antal röster, blef genom lottning bestämd.

#### § 4.

Vid derefter anställt val af nio ledamöter i det Tillfälliga Utskott, som Kammaren beslutit tillsätta för behandling af Herr K. P.

Arnoldsons motion, N:o 97, angående skrifvelse till Kongl. Maj:t om Sveriges neutralisering, blefvo i sådan egenskap utsedde:

Herr	<i>A. Fredenberg</i>	.....	med	163	röster
"	<i>W. Farup</i>	.....	"	149	"
"	<i>K. P. Arnoldson</i>	.....	"	148	"
"	<i>Ch. Dickson</i>	.....	"	148	"
"	<i>P. S. Wieselgren</i>	.....	"	148	"
"	<i>S. A. Hedlund</i>	.....	"	146	"
"	<i>H. L. Rydin</i>	.....	"	124	"
"	<i>G. Jonsson</i>	.....	"	110	"
och	"	<i>H. Andersson i Nöbbelöf</i>	.....	"	109

## § 5.

Upplästes en till Kammaren ingifven så lydande skrift.

Till Riksdagens Andra Kammare!

Då jag, i följd af tjenstgöring såsom expeditionschef i Kongl. Justitiedepartementet, är förhindrad att under den återstående delen af innevarande riksdag deltaga i Lag-Utskottets förhandlingar, får jag härmed vördsamt afsäga mig uppdraget att vara ledamot i nämnda Utskott. Stockholm den 7 Mars 1883.

*A. V. Abergsson.*

På derom af Herr Talmannen gifven proposition, godkände Kammarerna den af Herr Åbergsson sålunda gjorda afsägelse; och beslöts, med anledning häraf, att val af en ledamot i Lag-Utskottet i stället för Herr Abergsson skulle anställas i Kammarens sammanträde nästkommande Lördag den 10 i denna månad.

## § 6.

Föredrogs Herr *C. A. Larssons* på bordet hvilande motion, N:o 100, angående skrifvelse till Kongl. Maj:t om åtgärder för åstadkommande af fullständig öfversigt i fråga om löner och pensioner; och hänvisades denna motion till Kammarens Tillfälliga Utskott N:o 1.

## § 7.

Föredrogs och bifölls Stats-Utskottets Utlatande N:o 20, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående afsöndring af jord från indragna militieboställena Götala N:is 1 och 2 i Skaraborgs län samt Lilla Ökna N:o 2 och Båraryd Östergård N:o 2 i Jönköpings län.

## § 8.

Skedde föredragning af Första Kammarens protokollsutdrag N:o 72,

med delgifning af Kammarens beslut öfver dess Andra Tillfälliga Utskotts Utlåtanden:

1:o) i anledning af väckt motion angående inskränkande af rättigheten att sälja vin och maldrycker; och

2:o) angående aflåtande af underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t i fråga om anbringande af elektrisk belysning i Kongl. Biblioteket;

och beslöt dervid Andra Kammaren hänvisa det förra ärendet till sitt Tillfälliga Utskott N:o 1 samt det senare ärendet till sitt Tillfälliga Utskott N:o 2.

### § 9.

Till behandling förekom Stats-Utskottets Utlåtande N:o 19, i anledning af Kongl. Maj:ts förslag dels om jernvägsbyggnader för statens räkning och dels om inköp af jernvägen mellan Söderhamn och sjön Bergviken.

*Angående  
anslag till  
fortsättning  
af statens  
jernvägs-  
byggnader.*

I *punkten 1* hade Utskottet hemställt, att Riksdagen måtte, med bifall till derom af Kongl. Maj:t framställt förslag, för fortsättning af arbetena å stambanan mellan Bräcke och Sollefteå för år 1884 anvisa ett anslag af 2,500,000 kronor.

Efter uppläsning af denna hemställan, mot hvilken Herr *Ola Andersson* i Burlöf inom Utskottet reserverat sig, under yrkande att endast 2,000,000 kronor måtte för ändamålet beviljas, anförde reser-  
vanten

Herr *Ola Andersson*: Mine Herrar! Som bekant har Kongl. Maj:t föreslagit, att Riksdagen skulle för nästkommande år anvisa ett belopp af 2,500,000 kronor till fortsättande af jernvägsbyggnaderna i Norrland. Då vid 1881 års riksdag beslut fattades om anläggandet af ifrågakvarande jernväg, hemstälde Stats-Utskottet, i motsats till hvad Kongl. Maj:t föreslagit, att ett belopp af endast 2,000,000 kronor skulle anvisas för sagda ändamål under de derpå följande åren, och i sammanhang dermed att byggnadstiden skulle utsträckas till 6 à 7 år, medan Kongl. Maj:t deremot förutsatt, att den tillämnade jernvägsbyggnaden skulle verkställas på en tid af fem år. Man har därför trott, att detta förslag, som äfven blef Riksdagens beslut, skulle följas, och att således årligen blott 2,000,000 kronor skulle anvisas för jernvägens byggande, till dess densamma vore fullbordad. I sjelfva verket betyder det visserligen icke så mycket, om man nu beviljar den begärda summan, ty jernvägen är redan af Riksdagen beslutad och medel till densamma på sätt och vis anvisade, om ock ej bestämdt fördelade på hvarje år, men hvad man kan befara är, att ju förr denna jernväg blifver färdig, dess förr skall man börja bygga en ny jernväg ändå längre upp i Norrland. Det är af denna anledning, som jag har reserverat mig mot Utskottets tillstyrkan af Kongl. Maj:ts proposition, och som jag anser, att man bör vidhålla hvad som vid 1881 års riksdag var en öfverenskommelse, eller att till ifrågakvarande jern-

vägsbyggnadsföretag årligen anvisa endast 2,000,000 kronor. Nu anför man såsom skäl för beloppets höjande med en half million, att under nästa år skulle bland annat anskaffas rörlig materiel för en redan färdigbyggd del af banan till belopp af 346,500 kronor, hvarigenom enligt jernvägsbyggnadstyrelsens förmenande det belopp, som skulle återstå för det egentliga jernvägsarbetet, skulle blifva betydligt minskadt. Vidare anför man såsom skäl för Kongl. Maj:ts förslag, att om man anslår endast ett mindre belopp, skulle man blifva nödsakad att afskeda en del tjenstemän och arbetspersonal. Då får jag se till, huru det kan komma att ställa sig de följande åren. Derest man bifaller Kongl. Maj:ts proposition, inträffar naturligtvis, om man icke vill förkorta arbetstiden, att det årliga anslaget blifver allt mindre och mindre, och då blifver man försatt i en ännu större nödvändighet att afskeda arbetspersonal och tjenstemän. Om 2,500,000 kronor skulle för ifrågakvarande ändamål beviljas under nästkommande år, skulle af hela den för jernvägsanläggningen beräknade summan återstå 4,750,000 kronor. Om jag till sistnämnda summa lägger de 500,000 kronor, som jag för min del icke vill för nästa år bevilja, återstår 5,250,000 kronor, sedan 2,000,000 kronor blifvit anvisade för nästkommande år. Fördelar jag dessa 5,250,000 kronor på tre år, gör det för hvarje år 1,750,000 kronor eller 250,000 kronor mindre än de 2,000,000 kronor, som man ansett böra beviljas för hvarje år. Gör jag åter fördelningen på fyra år, — och man hade ju uttalat den meningen att hela arbetet borde fördelas på 6 à 7 år, — blifver det på hvarje år endast 1,312,500 kronor. Men härvidlag är vidare att taga i betraktande, att äfven af det återstående anslaget skall en del utgå till materiel, och man får icke tro, att hela detta anslag utgår för rena byggnadskostnader.

Materielen i dess helhet för denna bana är beräknad att kosta — jag minnes icke riktigt beloppet, men jag tror inemot 800,000 kronor, — och om af dessa 346,000 kronor nu anvisas, skulle för materielens komplettering behövas ytterligare omkring 434,000 kronor. Om jag drager dessa från de förutnämnda 4,750,000 kronorna, återstår, under förutsättning att två och en half millioner beviljas för nästkommande år, när man fördelar beloppet på tre år, för hvarje år 1,438,600 kronor, och, om man fördelar det på fyra år, för hvarje år 1,079,000 kronor. Deraf följer, att man antingen skall blifva försatt i nödvändigheten att utföra jernvägsbyggnandet på kortare tid eller börja på med att bygga nya jernvägar, eller också att bygga för ett så litet belopp, att man måste afskeda en del af personalen. Dertör tror jag för min del, att det är rättast att vidhålla hvad Riksdagen en gång godkänt, eller att för nästkommande år anvisa endast 2,000,000 kronor. Det kan visserligen framhållas såsom ett skäl för den motsatta åsigten, att ju fortare man får banan färdig, dess fortare får man också ränta på de i densamma nedlagda penningar; men inom Riksdagen har man tyckts vilja närma sig afslutandet af statens jernvägsbyggnader, och därför anser jag, att då man en gång kommit öfverens om ett visst anslag, bör man icke onödigtvis öka detsamma, ty då tjenar det ju ingenting till att fatta ett sådant beslut.

*Angående  
anslag till  
fortsättning  
af statens  
jernvägs-  
byggnader.  
(Forts.)*

*Angående  
anslag till  
fortsättning  
af statens  
jernvägs-  
byggnader.  
(Forts.)*

För min del hemställer jag således, att endast 2,000,000 kronor måtte för nästkommande år anvisas till fortsättande af jernvägsbyggnaderna i Norrland.

Chefen för Kongl. Civildepartementet Herr Statsrådet Hederstierna: Såväl Stats-Utskottet som den förste talaren hafva redogjort för de skäl, som föranlett Kongl. Maj:ts nu förevarande proposition. Här har icke varit fråga om att påskynda arbetet i vidsträcktare mån än man hittills bedrifvit det, men då jernvägsbyggnadsstyrelsen visat, att under årens lopp en del af jernvägen blifvit färdig och denna del är af den beskaffenhet att den ensam, i och för sig, kan beläggas med trafik, så måste också anskaffas den materiel som för denna bandels trafikerande kan vara erforderlig. Kostnaden för denna materiel är, såsom det uppgifvits, beräknad till omkring 346,000 kronor. Dessutom skall en stor och dyrbar brobyggnad öfver Indals elfven under nästa år påbörjas; och ensamt den kräfver en stor del af anläggningskostnaden. Det anslag, som återstår för sjelfva banbyggnaden, blifver således icke större än hvad Riksdagen för de föregående åren anvisat och som för ändamålet kunnat med fördel användas. Det är en redan länge känd och erkänd sats, att en jernväg blifver dyrare i samma mån som arbetet går långsamt. Det kan således icke vara något skäl att fördröja arbetet utöfver hvad nödigt är. Det är också derfor som Kongl. Maj:t haft den åsigten, att ifrågavarande jernvägsbyggnad bör fortsättas i samma mån som hittills; och detta är anledningen till den framställning som blifvit gjord.

Herr Aug. Peterson: För att icke den förste talaren skall stå ensam om sin åsigt, vill jag tillkännagifva att jag inom Utskottet biträdt hans mening. Jag anser i likhet med honom att Riksdagen bör hålla fast vid sin en gång uttalade åsigt och icke ändra den år ifrån år. Nu säges det från statsrådsbänken att det blir dyrare att bygga långsamt. Ja, det är mycket möjligt, men hvarför beslöt Riksdagen att denna jernväg skulle byggas långsamt? Jo, just därför att Riksdagen ville förekomma att den mängd arbetare och tjenstemän, som voro anställda vid den stora och dyrbara stambanan till Östersund, skulle vid detta arbetes upphörande med ens blifva försatta i overksamhet. Derfor beslöt Riksdagen att äfven denna bana skulle byggas för statens räkning och att arbetet dermed skulle gå långsamt, så att åtminstone en del af de ledigblifna arbetarne kunde erhålla sysselsättning och under tiden se sig om efter annat arbete. Detta var skälet.

Jag skall icke upptaga tiden med att återupprepa hvad som redan blifvit sagdt, utau inskränker mig till att instämma med Herr Ola Andersson i hans yrkande.

Herr Hellgrén: Herr Ola Andersson har aldrig varit någon synnerligen vän till jernvägsbyggandet i Norrland och sedan det nu en gång blifvit beslutadt, så gör han allt för att det skall gå så långsamt som möjligt. Han med sin klara blick inser att detta byggande

icke kan stanna vid Sollefteå och deri har han fullkomligt rätt, ty enligt min tanke vore det en orättvisa att stanna der och icke fortsätta ända upp till Haparanda. Nu föreligger ett nytt härordningsförslag till Riksdagens pröfning. Den befolkning, som bor norr om Sollefteå, skall också deltaga i de dryga kostnader, som detta förslag, om det vinner Riksdagens bifall, kommer att medföra. Men hvad skulle våra trupper kunna uträtta om vi till exempel råkade i krig med vår östra granne, som snart har jernvägen färdig ända upp till Torneå, under det att vi icke hafva någon jernväg till motsvarande punkt å vår sida. Om Sverige skulle fråna det hållet blifva anfallet, skulle det dröja länge innan skåningarne kunde komma oss till hjälp, och detsamma vore omvänt förhållandet, om en fiende inträngde i Skåne. Det skulle dröja länge, innan vi kunde komma skåningarne till hjälp.

På de skäl, som redan blifvit anförda dels af Stats-Utskottet och dels af herr Statsrådet och Chefen för Civildepartementet, yrkar jag bifall till Utskottets förslag.

Grefve Björnstjerna: Den ärade reservanten på skånebanken äfvensom talaren på blekingsbanken hafva båda utgått från den förutsättning, att Riksdagen beslutat, att arbetet på den ifrågavarande jernvägen icke skulle få afslutas på mindre än sex år. För min del känner jag icke, att Riksdagen fattat något sådant beslut. Jag vet blott, att Stats-Utskottet i sina motiv yrkat detta, men deraf följer alldeles icke, att Riksdagen biträdt hvad Stats-Utskottet sålunda andragit. Riksdagen beviljade för ifrågavarande ändamål år 1881 2,000,000 kronor, men icke tror jag att i skrifvelsen till Kongl. Maj:t något då yttrades om den tid, inom hvilken banan skulle färdigbyggas. Då jag för min del anser det ytterst oklokt såväl att, sedan man färdigbyggt 6 mil af en jernväg, låta dessa ligga obegagnade i brist på rörlig materiel, likasom att, när man har att bygga en så stor bro som den öfver Indalselven, icke i tid påbörja de förberedande arbetena för densamma, så att nämnda bro är färdig då jernvägsarbetet skall öfverflyttas till norra stranden af elfven, samt då jag slutligen icke finner lämpligt att minska det en gång för byggnadsarbetet beslutade årsanslaget af 2,000,000 kronor, måste jag för min del på det lifigaste yrka bifall till hvad Kongl. Maj:t här föreslagit. Jag kan dessutom omöjligt inse de vådor, som skulle uppstå om banan färdigbyggdes på kortare tid än ämnadt var. I likhet med den föregående talaren gläder jag mig tvärtom för hvarje spadtag, som tages för att hastigare föra banan uppåt Norrland. Norrland är en alltför vigtig del af vårt fosterland för att lemnas i det afskilda läge, hvori det nu befinner sig. Den siste talaren har redan påpekat, huru man förfar i Finland. Man har der redan beslutat byggande af jernväg till Wasa, och Ny Karleby, d. v. s. till punkter, som ligga i jemnhöjd med Umeå. Man har sålunda der redan jernväg längre norrut än hos oss. Norrland har storartade malmfält, som ligga obegagnade, Norrland besitter ofantliga skogsrikedomar, som ruttna bort, allt i brist på kommunikationer, slutligen och icke minst, Norrland är försvarslost, såsom nu är förhållandet. Äfven de lifigaste vänner af indelningsverket måste väl med-

*Angående  
anslag till  
fortsättning  
af statens  
jernvägs-  
byggnader.  
(Forts.)*

*Angående  
anslag till  
fortsättning  
af statens  
jernvägs-  
byggnader.  
(Forts.)*

gifva, att de 900 rotar, som äro förlagda emellan Haparanda och Helsingland, icke äro tillräckliga att försvara denna tredjedel af vårt land. Ur alla synpunkter, politiska såväl som statsekonomiska, är det således önskligt, att den ifrågavarande jernvägen färdigbyggdes så snart som möjligt.

Jag yrkar bifall till Utskottets hemställan.

Herr Nils Peterson: Jag ber först att få upptaga till bemötande den anmärkning, som framställdes af den siste talaren derom, att Riksdagen angående ifrågavarande jernvägsbyggnad icke skulle hafva en gång beslutat att bygga för ett mindre belopp årligen. Väl ingick det icke i sjelfva Riksdagens beslut, att man skulle dertill anså allena 2 millioner årligen, men om detta också icke stod i klämman af Stats-Utskottets utlåtande i ämnet, kan det väl ändock icke bestridas, att det stod tydligt utsagdt i motiveringen, hvilken icke af Riksdagen ogillades, och jag tror att just denna bestämmelse bevekta mången att bifalla den ifrågavarande jernvägsanläggningen, emedan anslaget dertill derigenom begränsades till ett visst belopp årligen. Och hvad var orsaken till denna begränsning? Jo, att man icke kan undvika att afskeda en mängd tjenstemän. Och hvad blir väl följden, ifall man nu ökar anslaget utöfver det en gång bestämda, om icke den att man åter anställer en mängd sådana tjenstemän, som man efter några år åter får pensionera. Det af Riksdagen en gång i detta ämne fattade beslut finner jag intet giltigt skäl att frångå. Man har väl anført, att af den ifrågasatta anslagsförhöjningen skulle en del användas till rörlig materiel och en annan del till brobyggnad. Men behofvet här af var väl icke okänt, då man antog kostnadsförslaget, och man hade utan svårighet bort kunna ordna arbetet så, att det kunnat lämpligen fullbordas med ett anslag af 2 millioner årligen. Jag instämmer med dem, som yrka anslagets nedsättande från af Utskottet föreslagne 2,500,000 till 2,000,000 kronor.

Herr Liss Olof Larsson: Jag ber att få tillkännagifva, att äfven jag kommer att rösta för nedsättning af det ifrågavarande anslaget, på sätt Herr Ola Andersson hemställt, eller till 2,000,000 kronor. Jag behöfver icke ingå i något bemötande af hvad Herr Hellgrén yttrade rörande stambanans fortsättning norr om Sollefteå, ty derom är nu icke fråga. Lika litet anser jag mig behöfva bemöta Herr Grefve Björnstjernas uttalande derom, att man icke borde låta sex mil jernväg ligga obegagnad i brist på rörlig materiel. Materiel kan nog anskaffas, äfven om anslaget bestämes till blott 2,000,000 kronor. Men Grefve Björnstjerna påstod äfven, att icke Riksdagen år 1881 godkänt Stats-Utskottets motivering angående denna anslagsfråga och att man ingalunda finge anse att Riksdagen, i och med det samma den beslutade norra stambanans framdragande till Sollefteå och dertill beviljade medel, äfven gillade Utskottets dervid använda motivering. När emellertid Utskottets hemställan, såsom då skedde, antogs utan något ogillande af motiveringen, måste man dock anse, att motiveringen äfven af Riksdagen godkändes. I 1881 års betän-



kande talades det om att man skulle bygga denna bana på 6 à 7 år, samt att det vore nödvändigt att småningom minska jernvägsbyggnaderna, på det icke afbrottet skulle blifva alltför stort. Detta yttrande ingick visserligen icke i den s. k. klämman, som antogs af Riksdagen, men de talare, som varmest förordade Utskottets betänkande, förklarade just här i Kammaren att, ehuru detta icke stod i klämman, vore det intet tvifvel underkastadt att icke en kommande Riksdag skulle respektera ett sådant uttalande af dåvarande Riksdag, isynnerhet som ingen inom denna Kammare sedermera ogillade den motivering Utskottet begagnat för sitt förslag att nedsätta anslaget från 2,500,000, som Kongl. Maj:t begärt, till 2,000,000 kronor. Det är dock icke första gången man gått tillväga på samma sätt som nu. Samma var förhållandet i afseende på tvärbanan till Storlien; då skulle man också bygga endast för en viss summa om året och det ansågs som en stor fördel att jernvägsbyggnadsstyrelsen visste huru stort anslag för ändamålet årligen kunde påräknas. Men det dröjde likväl icke många år förrän både jernvägsbyggnadsstyrelsen och enskilda motionärer ville hafva större anslag än ursprungligen afsetts och detta beviljades också med påföljd, att, då arbetet afslutats, måste man gifva gratifikationer eller pensioner åt en mängd tjänstemän och ingenjörer. Nu begär Kongl. Maj:t redan igen att anslaget till jernvägsbyggnader i Norrland måtte höjas från 2,000,000 med ytterligare 500,000 kronor för nästkommande år och således utgå med 2,500,000 kronor. För år 1884 vill man öka detta belopp till 4 millioner och året derpå vet jag icke hvilket anslag man kan komma att begära. Man kan visserligen af Stats-Utskottets nu framlagda förslag se att för år 1885 icke behöfves något större anslag än år 1884 i och för jernvägens framdragande till Sollefteå, men jag föreställer mig att jernvägsbyggnadsstyrelsen nog kan hitta på någon förevändning att då begära större anslag för norra stambanan och slutligen kommer man derhän, att man skaffat staten en mängd ingenjörer och tjänstemän. Så är arbetet färdigt på denna väg och då säger man: det är misshushållning att icke fortsätta att bygga, då man en gång börjat, och häraf blir följd den att man kommer i valet att antingen bevilja nya anslag för jernvägars byggande eller också förflytta en mängd tjänstemän på indragningsstat eller gifva dem stora gratifikationer, för att ett följande år utnämna nya tjänstemän och låta det gå på samma sätt med dem. Detta synes mig icke vara klokt hushålladt och det förefaller mig som om, då 1881 års Riksdag så pass tydligt uttalade att denna bana skulle byggas långsamt och för en viss summa årligen, denna Riksdag nu icke bör kasta en sådan åsigt öfver bord. Nu säger visserligen Grefve Björnstjerna på tal om Norrlandsbanan att stora rikedomar ligga och ruttna bort, hvarför det är nödvändigt att påskynda arbetet. För min del vet jag icke om det är malmen som ruttnar bort, ty icke ruttnar skogen bort; den flyter bort på vattnet. Jag tror att Grefve Björnstjerna sjelf måste medgifva att, om man skaffar Norrland bättre kommunikationer, är det ytterst angeläget att hafva lagbestämmelser, som hindra skogssköfving, ty i detta fall eger verklig misshushållning rum. Malmen lär icke ruttna bort,

*Angående  
anslag till  
fortsättning  
af statens  
jernvägs-  
byggnader.  
(Forts.)*

*Angående  
anslag till  
fortsättning  
af statens  
jernvägs-  
byggnader*  
(Forts.)

om banan kommer något år förr eller senare till Sollefteå. Jag tror icke heller att det för norrländerne är hufvudsaken att få denna jernväg färdig tidigare än förut bestämts, utan hufvudsaken är väl att de bestämt veta att de verkligen få densamma färdig till Sollefteå. Herrar norrländerne borde efter mitt förmenande också hålla på 1881 års beslut, ty det kan hända att en kommande Riksdag är mera benägen att fortsätta stambanebyggandet norr om Ångermanelfven, om Riksdagen nu respekterar ett förut fattadt beslut, än om den nu icke gör det. Skall man fortsätta längre, bör man bygga långsamt. Då man nu ser att både Kongl. Maj:t och Stats-Utskottet vilja höja anslagsbeloppet, så kan man äfven i framtiden vänta framställning från Kongl. Maj:t att Riksdagen måtte frånträda en förut uttalad mening och rusa på med jernvägsbyggandet, och detta skulle kunna afskräcka rätt många, som annars ville vara med om att bygga i sakta mak och med mindre arbetspersonal, från att nu fortsätta längre norrut. Det är af denna orsak som jag tror att herrar norrländerne gerna kunna vara med om att respektera 1881 års Riksdags åsigt i detta fall och således bevilja 2 millioner i stället för 2,500,000 kronor.

Det der talet om materielen och bron är endast ett tomt tal, som kan komma fram när som helst, ty man visste väl redan år 1881 huru långt man kunde komma med 2 millioner om året. Det komme i alla fall att medföra större stabilitet både för Kongl. Maj:t och jernvägsbyggnadsstyrelsen, om Riksdagen nu beslutar att icke bevilja mer än 2 millioner kronor årligen för denna banas fullbordande till Sollefteå.

Såsom jag redan nämnt, biträder jag Herr Ola Anderssons yrkande.

Herr Hörnfeldt: För min del har jag biträdt Utskottets förslag, hufvudsakligen på de skäl, som angifvits i motiveringen. Jag tror att man icke kan resonnera såsom ett par af de föregående talarne, att man skulle på sätt och vis komma att bryta mot en ingången öfverenskommelse, derest man för denna gång ökade anslaget till 2,500,000 kronor. Här är emellertid icke fråga om något sådant, ty här gäller i sjelfva verket endast att öka det egentliga byggnadsanslaget för det kommande året med 153,000 kronor och med en så obetydlig tillökning lär man väl icke kunna påstå att man i någon större mån skall komma att forcera arbetena. Hvarifrån Herr Liss Olof Larsson tagit den uppgift att man, derigenom att man nu bifölle Stats-Utskottets hemställan om ökande af byggnadsanslaget med dessa 153,000 kronor, skulle få jernvägen färdig ett år tidigare, det förstår jag sannerligen icke, men jag antager att han kan förklara det. Icke heller kan jag förstå Herr Liss Olof Larssons uppgift att byggnadsanslaget för nästkommande år skulle höjas till 4,000,000 kronor. Af betänkandet kan jag åtminstone icke se annat än det skulle vara 4,700,000 kronor, som återstode, och att de skulle fördelas på tre år. Ja, då man kan förklara att anslaget skulle höjas för nästa år till detta belopp, då kan man nog förklara mycket annat också.

Han ansåg också att man icke respekterade de förutsättningar, som angifvits i 1881 års Stats-Utskotts betänkande. Här är emel-

lertid icke fråga om att öka anslaget med mera än 153,000 kronor och det är i allt fall icke sagdt att jernvägen skulle blifva tidigare färdig, om man af anslaget utanordnade detta belopp ett år tidigare.

Vidare nämnde Herr Ola Andersson att han icke ville forcera arbetena, därför att man möjligtvis skulle kunna komma att tänka på att begära nya anslag till fortsättande af jernvägsbyggnaderna. Derom är icke fråga; man vet icke huruvida Riksdagen vill bygga på på andra sidan Ångermanelfven. Men jag förmodar att under hvilka förhållanden som helst bör man vara angelägen om att, då det kan ske utan olägenhet, göra vägen färdig vid den tidpunkt som på förhand preciserats. Det kan nu ske och den blir icke tidigare färdig derigenom att man bifaller den Kongl. propositionen. Från denna synpunkt sedt anser jag mig vara fullt berättigad att rösta för Utskottets förslag.

Det finnes emellertid äfven en annan sida af saken. Jag ber att få erinra derom, att under de tio senaste åren före 1882 har Riksdagen i medeltal beviljat icke mindre än 9,600,000 kronor årligen till byggande af statsjernvägar plus 2,000,000 årligen till enskilda jernvägar, eller således tillhoppa 11,600,000 kronor. Man har ofta här i Kammaren, dels när det varit fråga om att få utvidgad rösträtt, dels ock när fråga varit om att erhålla utvidgad religionsfrihet, talat om att, om man motsatte sig dessa förslag, så skulle man mycket sannolikt bidra till att emigrationen ökades. Man har äfven sagt, när fråga varit om utvidgad värnpligt att, om man utsträckte öfningarne till nittio dagar, så skulle man äfven derigenom åstadkomma att emigrationen ökades.

För min del tror jag att emigrationen icke röner någon nämnvärd inverkan af den utgång, som kommer vare sig det ena eller andra af ifrågavarande förslag till del. Jag tror någonting helt annat, nemligen att *det* kommer att hafva en betydlig inverkan på emigrationen att man icke skaffar tillräcklig arbetsförtjenst för sina arbetare, och nedsätter anslagen till byggnadsföretag med så betydliga belopp som från 11,000,000 till det belopp, som här är ifrågasatt, nemligen 2,500,000 plus 1,000,000 till de enskilda jernvägarne, alltså 3,500,000 och möjligen, om man bifaller Stats-Utskottets hemställan i nästföljande punkt, dertill 1,500,000, således tillsammans för år 1884 5,000,000, hvilket alltså utvisar en nedsättning i anslaget till något mer än hälften. Nu frågar jag: tro herrarne verkligen, att det går lika lätt att skaffa arbetsförtjenst åt arbetarne för 4 à 5 millioner som för 11½ millioner? För min del tror jag det icke och jag tror lika säkert att i och med detsamma som arbetarne sakna arbetsförtjenst i sitt eget land, skola de söka den på annat håll, och det är en sak som man icke må förtänka dem. Det är alltså min tro, att, om man alltför mycket stryper till och nedsätter anslaget till jernvägsbyggnader, så understöder man denna emigration och det är någonting som jag gerna skulle vilja förekomma, så mycket hellre som jag tror, att statens finansiella ställning för närvarande lyckligtvis befinnes sig i ett sådant skick, att vi mycket väl kunna gå in på Kongl. Maj:ts förslag, hvilket jag anser icke bryta mot principen att icke

*Angående  
anslag till  
fortsättning  
af statens  
jernvägs-  
byggnader.  
(Forts.)*

Angående  
anslag till  
fortsättning  
af statens  
jernvägs-  
byggnader.  
(Forts.)

öfverskrida de af staten nu mera beviljade årliga anslag till jernvägar.

Jag tror därför för min del att vi mycket väl kunna gå in på Utskottets förslag och anhåller om proposition på bifall till detsamma.

Häruti förenade sig Herrar *J. E. Johansson* och *Gunnar Eriksson*.

Herr Hammarberg: Utan att vilja inlåta mig på den frågan, huruvida ett beslut i den rigtning, som Kongl. Maj:t här föreslagit, vore att, så att säga, "gifva på hand" på ett vidare byggande af jernvägar i Norrland, och oberoende således deraf om den norra stambanan må komma att stanna vid Sollefteå eller fortsättas ända till Haparanda, vill jag blott hålla mig till det förslag, som här föreligger och som afser beslutandet af ett ökadat anslag för anskaffande af rullande materiel till den i år färdiga delen af den under byggnad varande jernvägen. Jag anser nemligen att de skäl, som i Stats-Utskottets utlåtande blifvit anförda, äro så tillräckligt talande i och för denna sak att några andra icke behöfvas. Den talare, som först hade ordet, slutade också sitt anförande med ett erkännande deraf, att det vore allt skäl att bygga så billigt som möjligt. Det är ju också en gifven sak, att ju förr jernvägen blifver färdig, ju förr lemna den afkastning. Något vidare skäl synes mig icke behöfvas, ty den, som skall besluta om penningars utgifvande för ett arbete, bör väl i främsta rummet tillse att detta arbete verkställes så billigt som möjligt. Att en något längre arbetstid från början må hafva varit beräknad, kan väl icke vara någon anledning att draga ut på arbetet så mycket som möjligt. Ty kan man, utan att synnerligen forcera arbetet utöfver den gräns, som den primitiva utstakningen betingar, få arbetet förr färdigt, så är detta någonting, som utan tvifvel bör ske.

Jag yrkar på den grund bifall till Utskottet förslag.

Herr Liss Olof Larsson: Jag begärde ordet egentligen därför att det synes mig, som om jag skulle yttrat mig, mycket otydligt, men så har jag också ganska svårt att ibland förstå hvad andra talare mena.

Min granne här bakom mig sade att han icke begrep, huru jag kunde påstå att en jernväg blefve tidigare färdig, om man medgäfve större anslag. Ja, kan denna jernväg icke blifva förr färdig genom att man gifver ett större anslag, då vet jag icke hvartill denna förhöjning af anslaget skall tjena. Om den kan göras färdig med ett mindre anslag, så vore ju en nedsättning i det äskade beloppet mera ändamålsenlig.

Han sade vidare att han icke kunde förstå, huru jag kommit till en summa för nästa år af 4,000,000 kronor såsom byggnadsanslag för statens jernvägar. Jag ber honom då endast lägga tillsammans 2,500,000 kronor och 1,500,000 kronor, som begärts för Sundsvallsbanans byggande, så får han ju 4,000,000 kronor. Det är hela trollkonsten.

Så talades det om att man icke skulle rubba Stats-Utskottets

utlåtande af år 1881, om man ökade anslaget med en half million. Man skulle nemligen icke öka byggnadsanslaget med denna summa, ty redan till den rullande materielen komme att användas nära 500,000 kronor. Härvid ber jag få erinra att, då 1881 års anslag beviljades, så bestämdes detta till 11,250,000 och deri var, så vidt jag kan förstå, den rullande materielen jemväl inberäknad. Och när Stats-Utskottet då säger att man skall bygga banan färdig på 6 à 7 år, är det för mig omöjligt att inse huru det skall kunna blifva något öfver till materiel under de följande åren, äfven om jag antager byggnadstiden till 6 år och så mycket mindre om tiden utsträcker till 7 år. Nej, nog vore så väl Stats-Utskottet som Riksdagen medvetna om, när de bestämde ett årligt anslag af två millioner, att deri var inberäknadt anslaget till materielen lika så väl som i det större anslaget 11,250,000 kronor.

Huruvida man skall kasta sig i byggnadsföretag och öka anslagen för att skaffa arbetsförtjenst och derigenom förhindra emigrationen är en sak, hvarom kan sägas både ett och annat. Detta vore kanske ett skäl, i fall här vore fråga om att nedsätta de förut beviljade årsanslagen. Men här är nu *icke* fråga om att minska de belopp, som utgått under föregående år, utan här gäller det endast att vidhålla ett redan fattadt beslut och anvisa *samma* belopp för 1884 som blifvit bestämdt för 1882 och 1883.

Herr Statsrådet Hederstierna: Då det af flera talare blifvit yttradt, att, om Kongl. Maj:ts förslag bifolles, vore detta ett brott mot en en gång träffad öfverenskommelse, så vill jag fästa dessa herrars uppmärksamhet på Riksdagens skrifvelse år 1881, hvilken jag icke underlåtit att rådfråga, innan jag föredragit ärendet inför Kongl. Maj:t. Sedan Riksdagen i denna skrifvelse först framställt de skäl, som af Kongl. Maj:t blifvit uttalade för banans byggande till Sollefteå, heter det vidare: "Enligt Riksdagens förmenande bör upphörandet, för en längre eller kortare tid, af all jernvägsbyggnad för statens räkning ej lämpligen inträda omedelbart efter jernvägsarbetenas bedrifvande i det omfång som hittills egt och för det närvarande eger rum, utan någon öfvergång beredas genom årligt användande af ett mindre betydligt jernvägsanslag. För vinnande häraf torde äfven ett något mindre anslag än Eders Kongl. Maj:t begärt vara tillräckligt, och Riksdagen har därför, och då arbetena på den föreslagna nya linien lära komma att på ett enda arbetsdistrikt bedrifvas, ansett det för år 1882 begärda belopp till ifrågavarande jernvägsbyggnad utan olägenhet kunna till 2,000,000 kronor nedsättas." Då härtill kommer, att uti den föregående punkten af samma skrifvelse, Riksdagen anvisat 500,000 kronor till fullbordandet af arbetena å den förut beslutade delen af norra stambanan genom Norrland äfvensom tvärbanan mellan Torpshammar och riksgränsen och således för 1882 medgifvit för statsjernvägars byggande en summa af 2,500,000 kronor, så kan man väl icke säga att det Kongl. förslaget, baserat på de skäl, som af mig blifvit åberopade, bryter mot Riksdagens skrifvelse af år 1881.

*Angående  
anslag till  
fortsättning  
af statens  
jernvägs-  
byggnader.  
(Forts.)*

*Angående  
anslag till  
fortsättning  
af statens  
jernvägs-  
byggnader.  
(Forts.)*

Herr Ola Andersson i Burlöf: Utom hvad som redan anförts om det som förekommit dels vid diskussionen, när detta anslag beviljades och byggandet af denna jernväg beslöts, samt dels i Stats-Utskottets då afgifna betänkande, hvilket bör gifva något stöd åt hvad jag tillåtit mig säga, att det nemligen vore en allmän öfverenskomelse att inskränka det årliga byggnadsanslaget till 2 millioner kronor, skall jag bedja att få hänvisa till sidan 3 i det nu föreliggande utlåtandet, der det heter, att då Riksdagen i öfverensstämmelse med Stats-Utskottets förslag nedsatte anslagsbeloppet för år 1882 från 2,500,000 kronor, som begärts under den i statsrådsprotokollet angifna förutsättning af arbetets utförande på en tid af omkring fem år, till 2,000,000 kronor, synes tvifvelsutan Riksdagens afsigt med årsanslagets minskande hafva varit, bland annat, att i förhållande derefter utsträcka arbetstiden i dess helhet. Denna uppfattning af 1881 års Riksdags beslut uttalar *flertalet* af Stats-Utskottets ledamöter, hvilka dock tillstyrkt anslagets höjande till 2,500,000 kronor.

Öfverläggningen var slutad. Herr Talmannen gaf propositioner enligt de gjorda yrkandena, dels på bifall till Utskottets hemställan oförändrad och dels på bifall till samma hemställan med den förändring, att det ifrågavarande anslaget nedsattes till 2,000,000 kronor; och förklarade Herr Talmannen sig anse den förra propositionen vara besvarad med öfvervägande ja. Votering blef begärd, i anledning hvaraf en så lydande omröstningsproposition uppsattes, justerades och anslogs:

Den, som bifaller hvad Stats-Utskottet hemställt i 1:a punkten af Utlåtandet N:o 19, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Kammaren för sin del beslutat nedsätta förvarande anslag till ett belopp af 2,000,000 kronor.

Omröstningen företogs och visade 85 Ja mot 88 Nej; varande alltså beslut fattadt i öfverensstämmelse med Nej-propositionens innehåll.

### *Punkten 2.*

*Angående  
inköp af  
jernvägen  
mellan  
Söderhamn  
och sjön  
Bergviken.*

Utskottet hade i denna punkt utlåtit sig öfver Kongl. Maj:ts proposition om inköp af jernvägen mellan Söderhamn och sjön Bergviken samt denna jernvägs ombyggnad och utsträckning å ena sidan till Kihlafors och å andra sidan till Stugsundet samt på anförda skäl tillstyrkt, att berörda nädiga proposition måtte på det sätt bifallas, "att Riksdagen

*dels medgifver*, att den Söderhamns jernvägsaktiebolag tillhöriga jernväg emellan Söderhamn och sjön Bergvikens östra strand må för statens räkning inköpas och till staten afträdas den 1 November 1885 mot ett kontant penningebelopp af fyrahundratusen kronor och eftergift så väl af hvad vid jernvägens afträdande till staten återstår oguldet af det bolaget beviljade statslån, beräknadt att den 31 Oktober 1885 utgöra 291,763 kronor 51 öre, som ock af bolagets skyldighet att återgälda anläggningskostnaden för bibanan från Kihlafors till sjön Bergvikens strand och att med ångbåt efter nämnda tid trafikerade sjön Bergviken emellan Bergviks jernvägsstation, Kihlafors och Landa;

*dels godkänner* de af Söderhamns jernvägsaktiebolag i öfrigt uppställda vilkor för öfverlåtelse till staten af bolagets jernväg med den ändring blott, att de af Styrelsen för statens jernvägstrafik i dess underdåniga utlåtande af den 21 December 1882 föreslagna hufvudgrunder för bestämmelser angående forsling på statsbanan af och fraktersättning för affall från Marma och Bergviks sågverk till Stugsundet skola iakttagas;

*dels gillar* de vilkor och förbehåll, som stadsfullmäktige i Söderhamn fäst vid sitt beslut att, emot ett bidrag af etthundrafemtio tusen kronor, öfverlåta till staten all den mark inom staden från västra egogränsen till Stugsundet, som för statsbanan och det provisoriska grenspåret till brädgårdarne norr om ån erfordras, med iakttagande endast, att ingen inskränkning må göras i det område vid Stugsundet, som finnes å Landtmäteridirektören m. m. L. M. Nordenfelts plan-karta med fina röda linier utmärkt och i öfrigt kan blifva för staten behöfligt till upplagsplatser för kol och materialier;

*dels beslutar*, att denna jernväg derefter skall ombyggas till bredspårig och utsträckas å ena sidan från Bergviks station till Kihlafors station å stambanan och å den andra från Söderhamn till Stugsundet, allt i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den af Nordenfelt uppgjorda plan samt i den ordning, Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit;

*dels öfverlåter* åt Kongl. Maj:t att fastställa de närmare vilkor, förbehåll och bestämmelser, som vid aftals träffande med Söderhamns jernvägsaktiebolag och med Söderhamns stad samt vid ofvanberörda jernvägsarbetes utförande må erfordras;

*dels beviljar* det till gäldande af förenämnda köpeskilling och af lösen för mark inom Söderhamn samt till utförande af ombyggnads- och nybyggnadsarbetena jemte anskaffande af rörlig materiel erforderliga anslag af sammanlagdt tre millioner åttahundrafyrtiosju tusen kronor;

*dels ock* slutligen af dessa medel *anvisar* till utgående:

under år 1883 .....	kronor	500,000
” ” 1884 .....	”	1,500,000
” ” 1885 .....	”	1,600,000 och
” ” 1886 återstående .....	”	247,000.“

Beträffande denna hemställan yttrade

*Angående  
inköp af  
jernvägen  
emellan  
Söderhamn  
och sjön  
Bergviken.  
(Forts.)*

*Angående  
inköp af  
jernvägen  
mellan  
Söderhamn  
och sjön  
Bergviken.  
(Forts.)*

Herr Farup: Herr Talman! Mine Herrar! Vid 1876 års riksdag anhöll Hudiksvall—Herjeådalens jernvägsbolag om anslag af 1 million utan återbetalningsskyldighet och 2 millioner såsom lån, i ändamål att bygga en jernväg från Näsvisen vid Hudiksvall till Sveg. Denna jernväg skulle erhålla en längd af  $15\frac{1}{2}$  mil och komma att vid Ljusdal tänga den uppåtgående stambanan. Vi fingo på denna vår anhållan afslag och äfven våra bemödanden att sedermera få understöd och hjälp af de 10 millioner, som ställes till Kongl. Maj:ts förfogande för enskilda jernvägsbyggnader — äfven dessa bemödanden misslyckades. Den gången skulle man således hafva vunnit nu åsyftade ändamål genom en utfartsväg till hafvet från Ljusdal med de obetydliga uppoffringar, som här nyss nämndes, och derjemte en jernväg inåt landet af omkring 1 mils längd från Ljusdal.

Nu föreligger ett utskottsbetänkande, hvari tillstyrkes att för en jernväg mellan Söderhamn och Kihlafors, något öfver 3 mil lång, anslå en summa af 4,407,103 kronor 90 öre, derifrån likväl skulle afgå en summa af 300,000 kronor, som möjligen skulle kunna vinnas åter genom försäljning af materiel, skenor och inventarier från den nu vid Söderhamn redan befintliga smalspåriga jernvägen.

Vid den tid, då Hudiksvall—Herjeådalens jernvägsaktiebolag åtog sig att med en uppoffring från statens sida af ett så ringa belopp som 3 millioner kronor — hvaraf endast 1 million i form af anslag utan återbetalningsskyldighet — bygga och trafikera en  $15\frac{1}{2}$  mil lång jernväg — mellan Näsvisen och Hudiksvall fans redan jernväg — voro arbetslönerna mycket uppdrifna och materielen var också mycket dyrare än nu. Jag ber att få anställa en jernförelse mellan hvad som då erbjöds och hvad som nu tillstyrkes till antagande af Riksdagen, för att man af dessa siffror må kunna göra sig situationen klar. Utskottet så väl som Kongl. Maj:t och jernvägstrafikstyrelsen framhålla sammanstående nödvändigheten af att bereda utfartsvägar från norra stambanan, så vidt denna skall motsvara sitt ändamål. Detta är också riktigt, men frågan är då *hvar* dessa utfartsvägar böra beredas. Likaså är det enligt min tanke öfvervägande skäl för att staten sjelf ombesörjer dessa utfartsvägar och icke lägger dem i enskildes händer. De utfartsvägar, som här kunna komma i fråga, äro till hamnarna vid Hudiksvall och Söderhamn. Jag skall be att få i korthet anställa en jernförelse mellan dessa tvenne hamnar. Hamnen vid infarten till Söderhamn äro så tränga, att de ingalunda kunna tillfredsställa de behof, som nu förefinnas. Vi hafva sett, att det dessförutan erfordras icke mindre än fem lastageplatser för att man skall kunna bereda tillräckligt utrymme för den massa virke, som från Ljusnans floddal föres ned till hafvet. Dessa hamnar äro Ljusne, Nyhamn, Sandarne, Långör och Stugsundet med tillhörande lastageplatser. Jag nämnde Söderhamn som utfartsväg; detta var likväl icke riktigt, ty af nämnda orsak är det nu Stugsundet som afses. Men Stugsundet är icke någon stad, och utrymmet kring hamnen här är dessutom så trångt, att man endast med svårighet kunnat bereda plats för de trävaruupplag, som de uppåt landet liggande sågverken derstädes måste hålla. Vi se ock att utrymme der måste beredas



genom utfyllningar, dertill materialier skulle få hemtas å blifvande jernvägen ända från Bergvik och Marma. Sådant är förhållandet med Stugsundet.

I Hudiksvall åter har man en af de bästa hamnar i hela Norrland, icke allenast hvad utrymmet angår, utan äfven hvad öfriga beqvämligheter jemte insegling vidkommer. Det borde därför hafva förelagat starka skäl för att man velat hafva Stugsundet till utfartsväg och icke hellre det mycket beqvämare och rymligare Hudiksvall. Den plats, som är närmast det inre landet, måste också vara den fördelaktigaste.

Hvad som har skapat den starka rörelsen vid Ljusnans utlopp är ostridigt samma elfs floddal. När alla nu befintliga etablissement der ordnades, hade man icke ännu klart för sig den verkan, jernvägarne skulle komma att i en nära framtid medföra; detta var orsaken till att man ansåg skäligt att till en början hålla sig till Ljusne elf såsom transportmedel. Från Ljusdal och ända till Ljusne är floden mycket svår att flotta på och just på denna del af floden tillkommer obetydligt med virke, jemfördt med de stora mängder som komma längre uppifrån. Trafikstyrelsen har här också påpekat, att det just är på sträckan från Bollnäs uppåt till Ånge som de stora tillgångar finnas, hvika påräknas skulle mata jernvägen från Kihlafors till Stugsundet. Detta kan också hafva sin rättighet i ett afseende. Söder om Kihlafors station finnes äfven skogstillgång, men dessa skogar äro icke så belägna, att man derifrån kan få så synnerligt mycket virke till Kihlafors. Följaktligen är det endast det virke, som kommer från de norra trakterna, som här bör falla utslaget. Nedanför Ljusdal finnes en enda å eller elf, som till nämnvärdt belopp skaffar virke till Ljusnan samt de sågverk och lastageplatser som der finnas, nemligen Woxne elf. Men detta virke går till Ljusne och kommer sannolikt aldrig till Kihlafors. Ofvanför Ljusdal deremot hafva vi den stora, vidsträckta floddal, som till hufvudsaklig del underhåller det hela, nemligen Hennans, Engrans, Hoåns, Wemans, Herjeåns, Lofsåns, Råndåns, Serfåns och Midtåns m. fl. vattendrag.

Alla dessa äro ganska stora elfvar med ty åtföljande floddalar och det virke, som här framflottas, passerar alltsammans Ljusdal och matar till hufvudsaklig del de etablissement, som nu finnas vid dess utlopp. Hvilka skäl jernvägsbyggnadsstyrelsen, Kongl. Maj:t och sedermera Stats-Utskottet nu haft att å jernväg vilja draga de stora partier trävaruexportartiklar, som vid Ljusdal årligen uppgå till omkring 2 millioner, först ända ned till Kihlafors och sedermera till Stugsundet, är åtminstone för den oinvigde en gåta.

Jernvägsbyggnadsstyrelsen har visst nog i sitt utlåtande sökt gifva ett skäl härför och detta är också det enda skäl jag kunnat finna väga något. Styrelsen säger nemligen att det måste ligga i statens och jernvägens intresse, att trafikanterne tvingas frakta sina varor så långt som möjligt på jernväg. Från Ljusdal och ned till hamnen vid Hudiksvall är det  $5\frac{1}{2}$  mil; från Ljusdal och till Stugsundet deremot 11 mil eller kanske ännu något deröfver. Jernvägsbyggnadsstyrelsen har räknat ut att, då den stora massan timmer, som kommer fram

*Angående  
inköp af  
jernvägen  
mellan  
Söderhamn  
och sjön  
Bergviken.  
(Forts.)*

*Angående  
inköp af  
jernvägen  
mellan  
Söderhamn  
och sjön  
Bergviken.  
(Forts.)*

på Ljusnan, tvingas att gå på jernväg 11 mil, måste staten förtjena mera derpå, än om den endast fraktas  $5\frac{1}{2}$  mil med jernväg. Jag finner dock detta skäl vara af beskaffenhet att icke förtjena något bemötande. Det är det inre af landet som måste blifva lidande härpå. Det är nemligen alldeles gifvet att de ökade kostnader, som måste uppstå derigenom att varan fraktas bortåt 6 mil längre än nödigt, drabba den producerande befolkningen. Det är alltså befolkningen ofvan om Ljusdal som blir lidande.

Då jag i denna fråga begärde ordet, var det emellertid icke för att yrka afslag å Utskottets betänkande; jag anhåller tvärtom om bifall dertill, och jag hoppas att de ord, som förekomma i slutet af Utskottets betänkande, att man nemligen bör sörja för att å de medel, som här äro anslagna, "besparingar, som äro möjliga och lämpliga, må vid arbetets utförande iakttagas", att dessa ord måtte tagas ad notam. Detta skulle kan hända blifva en af de dyraste jernvägar i hela landet och detta endast, mine herrar, för att tvinga trafiken in på en sex mil längre väg än naturen anvisar. Äfven af andra skäl tror jag denna jernväg skulle blifva dyrare än som kunde behövas och jag ber herrarne påminna sig de siffror jag i början af mitt anförande påpekade och det anbud, som af Hudiksvall—Herjeådalens jernvägsbolag gjordes, der man med tre millioner — deraf två millioner såsom lån — kunde få en  $15\frac{1}{2}$  mil lång jernväg, under det man på denna sträcka väg af omkring 3 mil är villig att uppföra äfven 4 millioner och, om ränteförluster tillkomma, möjligen  $4\frac{1}{2}$  million.

Skälet, hvarför jag begär ett tillstyrkande af Utskottets betänkande i denna punkt, på samma gång jag med dessa mina ord velat hafva till protokollet förvaradt min åsigt, att äfven det inre landets fördelar i en nära framtid böra komma i åtanke, om också icke till den grad som de enskilda korporationer, hvilka hafva största fördelen af detta företag, är att jag, som icke på minsta sätt missunnar Söderhamn denna förmån, anser jernvägar i allmänhet och äfven denna jernväg behöfliga.

Jag yrkar således bifall till Utskottets förslag i förevarande punkt.

Herr Nils Petersson: Jag har icke begärt ordet för att bestrida, att en jernväg mellan Kihlafors station och Söderhamn eller Stugsundet, hvilkendera slutpunkten den nu än kan få, kan vara både nyttig och ändamålsenlig så väl för staten som för trakten deromkring, ty det är ju alldeles gifvet. Jag vill icke heller bestrida att jernvägen bör byggas bredspårig. Men hvad jag vill motsätta mig är det sätt, hvarpå man gått till väga vid framställandet af föreliggande förslag. Det har så ofta uttalats och man har äfven varit temligen öfverens om, att staten icke bör befatta sig med byggande af andra jernbanor än stambanor, och att byggandet af bibanor bör öfverlemnas åt den enskilda företagsamheten. Nu har man sökt visa att den ifrågavarande jernbanan endast skulle blifva en del af den norra stambanan och att den således äfven borde benämnas stambana. Men jag frågar då: hvar skall det sluta, om man börjar kalla sådana utgreningar från stambanor som den, hvarom nu är

fråga, för stambanor? Den föregående talaren gaf oss en vink om att vi snart hafva att vänta oss ett förslag om Hudiksvallsbanans inköpande för statens räkning; och antagligen kommer detta att åtföljas af det ena liknande förslaget efter det andra, hvarvid man, likasom nu, skall söka visa att det är fråga om stambanor och icke om bibanor. Resultatet blir att staten kommer att bygga bibanor till hvarje stad under namn af stambanor, men jag hemställer, om det är klokt att staten kastar sig i sådana företag och om det icke i stället är skäl att i tid följa den gamla regeln: "det är bättre att stämma i bäcken än i ån".

Nu har man visserligen i så väl Kongl. Maj:ts proposition som Utskottets utlåtande sökt framhålla att den i fråga varande jernbanan skulle blifva så inbringande, att man icke borde unna den enskilda företagsamheten rättigheten att fullborda densamma. Ja, det är möjligt, att denna bana kommer att blifva en af de bästa banor i landet; men när har man icke förespeglats guld och gröna skogar, då det varit fråga om att få en jernväg? För min del anser jag det vara otänkbart, att denna jernväg med dess stora anläggningskostnad skulle kunna gifva lika många procent, som den hittills varande bandelen med sin jemförelsevis ringa anläggningskostnad lemnat. I sammanhang härmed vill jag påpeka, hurusom bland villkoren för statens öfvertagande af Söderhamnsbanan äfven uppstälts, att densamma med sin endast för en smalspårig bana lämpade materiel skulle af staten inköpas för 400,000 kronor. Men jag frågar: hvad nytta skall staten hafva af denna materiel? Den kan icke användas till annat än skrot, som måste säljas för ett pris, icke värdt att omnämnas. Bättre vore väl då att låta bolaget behålla materielen och sjelf afyttra densamma på bästa sätt.

För öfrigt synes det mig som om de kostnader, man beräknat för den ifrågavarande banans fullbordande, äro allt för stora, för att man så här på rak arm skulle bifalla förslaget. Det är väl möjligt att någon kan närmare upplysa huru härmed förhåller sig, men för min del finner jag dem vara alldeles för högt tilltagna för att staten bör offra dem på en bana, som i sjelfva verket icke är annat än en bibana, huru mycket man än må gifva den namn af en stambana.

Att de, som hitkommit med en förutfattad mening, skola låta denna ändras af hvad jag nu yttrat, lärer icke vara att hoppas; men jag har dock icke kunnat underlåta att uttala mina tankar i saken, och får jag på grund af hvad jag sålunda anfört yrka afslag å Utskottets hemställan. Jag missunnar icke Söderhamn att få den nu ifrågasatta jernvägen; men staden må skaffa sig den sjelf utan kostnad för staten.

Herr Asker: Det är att beklaga, att den värde talare, som sist hade ordet, varit af andra riksviktiga bestyr förhindrad att inom Utskottet deltaga i denna frågas förberedande behandling. I motsatt fall hade äfven han helt säkert blifvit öfvertygad om vigten af de skäl, som grundlagt Kongl. Maj:ts förslag, och kunnat med ofördunklad blick inse fördelarne för staten att tillvinna sig utförandet af denna viktiga förbindelselänk. Det vore att brista i grannlagenhet mot Kamnaren,

*Angående  
inköp af  
jernvägen  
mellan  
Söderhamn  
och sjön  
Bergviken.  
(Forts.)*

Angående  
inköp af  
jernvägen  
mellan  
Söderhamn  
och sjön  
Bergviken.  
(Forts.)

om jag nu skulle upprepa alla de skäl, som tala för bifall till Utskottets utlåtande. Några ord i denna syftning tillåter jag mig likväl anföra till bemötande af den siste talarens anförande.

Styrelsen för statens jernvägstrafik yttrar i sitt utlåtande, bland annat, att det skulle vara för mycket begärdt att staten, sedan den anlagt sin flere hundra kilometer långa bana i Norrland, derjemte skulle åt den enskilda industrien öfverlåta sin rätt att anlägga de vigtiga kompletteringslinierna, hvilka utan tvifvel blefve mer inbringande än någon af stamlinierna, och derigenom betaga sig enda möjligheten att vinna ett bättre resultat af nordländska banorna; samt att en jernväg från Kihlafors till Söderhamn, ehuru i förhållande till redan anlagda eller under arbete varande stambanor i Norrland ganska kort, dock utgjorde en af nycklarne till det problem, staten hade att lösa vid fullföljandet af stambanebyggnaderna i dessa trakter. Visserligen är det mig ingalunda obekant, att personer finnas, som hafva den uppfattning, att en fördel som beredes *en* ort måste vara till skada för en annan ort, men ett sådant uppfattningssätt anser jag för min del icke vara riktigt eller böra godkännas. Ty om en fördel, som tillvinnes en landsort, är af natur att grundlägga lika berättigade anspråk för en annan ort att jemväl komma i åtnjutande af enahanda förmåner och dessa anspråks tillfredsställande befinnes fördelaktigt för staten i dess helhet, så kan det ju icke vara annat än riksgagneligt att understödja så produktiva anläggningar som den, hvarom nu är fråga.

Trafikstyrelsen har vidare, beträffande sjelfva anläggningskostnaden, som den värde talaren ansåg så oskäligt hög, yttrat att med all sannolikhet kunde antagas, att den framtida afkastningen af den lokala rörelsen på den ombyggda och till Stugsundet förlängda banan från Bergviken skulle lemna en årlig behållning af 5 procent på det nedlagda kapitalet, och detta utan att den tillökning i rörelsen medräknades, som otvifvelaktigt måste blifva en följd af samma bandels omedelbara förbindelse med den norrländska hufvudbanan. För min ringa del vågar jag såsom min åsigt uttala, att denna beräkning af 5 procent afkastning å den blifvande anläggningskostnaden är snarare för låg än för hög, när jag nemligen tager i betraktande resultatet af den redan trafikerade delen af ifrågavarande jernvägsförbindelse och än mer stödjes jag härvid i min uppfattning, när man dertill beräknar den tillökning i trafiken, som ju måste blifva en nödvändig följd af banans ombyggande och framdragande till en af Norrlands yppersta hamnar. Vill man sålunda se på de faktiska förhållandena och vill man understödja hvad i detta fall är för landet i hög grad gagneligt, då kan man efter mitt förmenande icke tveka i valet af mening vid ärendets afgörande.

Det heter vidare i Utskottets betänkande, att ett bifall till Kongl. Maj:ts förevarande förslag ingalunda, enligt Utskottets åsigt, kan anses innefatta något undantag från den principen, att staten bör bygga stambanor, men åt enskilde öfverlåta åstadkommandet af bibanor. "På grund af den större norrländska trafikens naturliga riktning från vester till öster torde det nemligen vara tydligt, säger Utskottet, att

stambanan ej utan den ifrågavarande *utfartsvägen* kan fylla sin bestämelse, och att här är fråga ej om en anläggning af en bibana, utan om åstadkommande af en högst väsentlig länk i stambanestystemet.“

Den värde talaren yttrade jemväl att man borde tillvägagå med försigtighet, när det vore fråga om anläggande af bibanor. Ja, denna åsigt vill jag mycket gerna erkänna såsom riktig, när det nemligen är fråga om bibanor, som endast äro att anse som sådana. Men här är det fråga om ett helt annat slags bibanor. Man kan icke kalla t. ex. jernbanan mellan Falköping och Jönköping för endast en bibana, ty den sammanbinder tvenne statsbanor och utgör derigenom en ganska vigtig länk i statens jernvägssystem. På samma sätt förhåller det sig med den nu föreslagna jernvägen, som skulle komma att bereda en vigtig förbindelse mellan det inre af landet och en af de hamnar, som kraftigt befrämja vår utrikes trafik och skeppsfart. Vid sådant förhållande och då de skäl jag tillätit mig åberopa äro de, som, efter mitt omdöme, hufvudsakligen bestämma frågans ståndpunkt, skulle jag mycket misstaga mig beträffande denna Kammares uppfattning af stora och vigtiga frågors behandling, om Kammararen icke lernade sitt bifall till det af Utskottet enhälligt tillstyrkta förslaget.

Herr Rubenson: För min del vill jag med nöje biträda Kongl. Maj:ts af Utskottet tillstyrkta förslag i hufvudsak, ty jag anser behovet af en utfartsväg från norra stambanan till Söderhamn vara tydligt och klart ådagalagdt. Jag anser det vidare vara lika tydligt och klart ådagalagdt, att staten bör taga denna angelägenhet om hand, hvartill kommer att de vilkor, som efter slutade underhandlingar äro uppställda af Söderhamns kommun och det enskilda jernvägsbolaget, synas mig vara från statens sida antagliga.

Hvarför jag nu begärt ordet, har således icke varit för att i hufvudsak motsätta mig hvad som här är föreslaget, utan för att göra en liten erinran i afsende å en del af såväl Kongl. Maj:ts proposition som Utskottets gjorda hemställan, nemligen sista punkten deraf. Man har här börjat tillämpa en princip, som jag för min del anser vara alldeles oriktig. Der föreslås nemligen anvisande af statsmedel, icke blott för den nu pågående och den närmast kommande statsregleringsperioden, utan äfven för tvenne följande statsregleringsperioder. Något sådant har, såvidt jag vet, i allmänhet hittills icke skett vid större byggnadsföretag och särskildt icke vid jernvägsbyggnader. Vid 1873 års riksdag till exempel, då beslut fattades att utsträcka den norra stambanan på föreslaget sätt norr om Storvik, beslöt man på samma gång angående medels anvisande endast för den närmaste statsregleringsperioden. På samma sätt gjordes vid 1881 års riksdag i fråga om linien mellan Bräcke och Sollefteå. Nu har man emellertid gått ett steg längre och icke allenast bestämt den kostnad, hvartill byggnadsföretaget skall uppgå, samt huru mycket deraf skall utgå för innevarande och nästa statsregleringsperiod, utan äfven på förhand fastslagit de summor, som det tillkommer efterföljande Riksdagar att för de derefter närmast kommande statsregleringsperioderna bestämma.

*Angående  
inköp af  
jernvägen  
mellan  
Söderhamn  
och sjön  
Bergviken  
(Forts.)*

Angående  
inköp af  
jernvägen  
mellan  
Söderhamn  
och sjön  
Bergviken  
(Forts.)

Jag anser detta vara icke allenast orimligt och oformligt utan äfven fruktlöst, emedan vi omöjligen kunna, äfven om vi vilja det, binda kommande Riksdagar i deras rätt att bestämma öfver då föreliggande statsreglering; ty hvarje Riksdag är ovilkorligen i detta hänseende suverän öfver den närmaste statsregleringen. Ett sådant beslut kan, om det fattas, icke binda 1884 och 1885 årens Riksdagar i deras beslutanderätt. Det hade derför varit riktigast att inskränka sig till att nu bestämma, huru mycket som bör af anslaget utgå under detta och nästa år.

Jag har ansett mig böra göra denna anmärkning, på det att vi icke må komma in på orätta vägar i detta hänseende; och jag har ansett detta vara desto viktigare, som vi nu lefva i afskrifningarnes tidevarf, och derför då ingen säkerhet finnes för att ej försök kunna komma att göras för att binda kommande Riksdagar i deras rätt att bestämma öfver statsregleringen.

Då emellertid Första Kammaren redan bifallit Stats-Utskottets förslag oförändradt, vill jag icke göra något yrkande om ändring i detta förslag.

Herr *Hedin* instämde med Herr *Rubenson*.

Herr Aug. Peterson: Då denna fråga behandlades i Stats-Utskottet, var jag af en från Utskottets pluralitet afvikande åsigt. Jag ville nemligen att man i motiveringen för Utskottets hemställan skulle strängt hålla på den grundsats, som hittills gjort sig gällande, eller att staten icke borde bygga bibanor, utan öfverlemna detta åt den enskilda företagsamheten. Af såväl statsrådsprotokollet som ock af Utskottets föreliggande betänkande finner man emellertid denna grundsats nästan bortresonerad och att man är betänkt på att bygga bibanor, ehuru icke under detta namn, utan har man i stället begagnat benämningen "länk i stambanesystemet". Jag har alltid misstänkt, att den stambana, som bygges i Norrland och på statens bekostnad, i längden skulle föga bära sig; men jag hade dock icke trott, att ett sådant resultat skulle så snart visa sig som det, hvilket föreligger beträffande jernvägsanläggningen öfver Östersund. Denna jernväg, som kostat så mycket penningar, har icke ens gifvit ränta på anläggningskostnaden och således lemnat ett ganska kient resultat. Då Riksdagen beslöt bygga denna stambana, hoppades jag att banan under de första åren af sin tillvaro skulle gifva ganska goda inkomster genom transporten af skogseffekter, som, enligt hvad man antog, skulle förefinnas i tillräcklig myckenhet i de trakter, banan hade att genomgå. Så var dock icke förhållandet. Nu säger man att det är nödvändigt att bygga ifrågavarande nya *länk i stambanesystemet* för att erhålla en utfartsväg till Bottenhafvet. Men jag misstänker att det behöfs flere sådana utfartsvägar; jag misstänker derfore ock, att flere sådana äfven komma att byggas och att det sålunda kommer att bestannas, hvad som blifvit yttrad såväl af Herr Civilministern som af styrelsen för statens jernvägstrafik, äfvensom af Utskottet, nemligen att här afsåges att anordna en hel jernvägskomplex på statens be-

kostnad. Utskottet säger nemligen i fråga derom att tanken på förbättrande och för fullständigande af de nu befintliga, i sitt nuvarande skick föga lämpliga utfartsvägarne från stambanan, genom enskilda intressenters försorg framträdt med en ganska ovanlig styrka: "häri synes dock ej ligga något skäl för staten att låta målets vinnande bero på enskildas åtgärder och till dessa endast lemna sitt bifall. En jernvägskomplex måste naturligtvis vara fördelaktigare och bäst betrygga afkastningen af de deri nedlagda kapital, om den bildar ett system, ett så vidt möjligt fullständigt helt". Såväl häraf som af det följande finner man att det är meningen att på statens bekostnad bilda ett fullständigt jernvägsnät öfver hela Norrland. Men om staten med den sorgliga erfarenheten derom, att de nybyggda kostbara stambaneanläggningarne i Norrland gifva en klen afkastning, såsom enda möjligheten att upphjelpa de dåliga affärerna tillgriper åtgärden att bygga bibanor, så förfar staten alldeles på samma sätt som en enskild person, hvilken uppfört ett stort och dyrt etablissement, som icke ger ränta på det nedlagda kapitalet, då han ser att affären är på väg att ramla ikull, gör, då han tillgriper såsom sista utväg att utvidga densamma, den åtgärden, att anskaffa en större arbetsstyrka, för att derigenom kunna utträta mera per dag och månad än förut — det sättet att hålla affären uppe hjälper icke i längden.

Då det gått illa med de hittills byggda jernvägarne i Norrland, till hvilka jag varit med om att bevilja anslag, emedan jag trott på tillförlitligheten af de uppgifter som lemnats angående deras blifvande afkastning, så kan jag redan af detta skäl ej vara med om att antaga det nu föreliggande förslaget. Härtill kommer att jag anser kostnaden för den nya jernvägen alldeles för stor och att den bör kunna betydligt nedsättas; ty det synes mig orimligt att betala öfver en million kronor per mil för en bana, hvilken man, såsom en talare redan antydt, skulle kunnat bygga mycket billigare, men med lika stor fördel, om man gifvit den en annan sträckning.

Jag skall icke längre upptaga Kammarens tid, utan inskränker mig till att vidhålla mitt inom Utskottet gjorda yrkande om afslag å Utskottets hemställan i förevarande punkt.

Herr Wallenius: Under min nioåriga riksdagsmannaverksamhet har jag blott en enda gång förut yttrat mig i jernvägsbyggnadsfrågor och detta af det skäl, att jag sjelf är jernvägsbyggare och således skulle kunna anses tala i egen sak. Men då jag nu är beredd att sluta upp med denna verksamhet, så anser jag mig berättigad att yttra mig under förhoppning att mina ord skola vinna gehör.

Hvad sjelfva nyttan af ifrågavarande jernväg beträffar, så är den så tydligt och klart framhållen af alla auktoriteter, som yttrat sig i frågan, att jag icke behöfver mycket orda derom. Denna bana är afsedd att sammanbinda norra stambanan med sjöstaden Söderhamn och skaffar derigenom statsbanan en vigtig utfartsväg till Bottenhafvet. Den föreslagna banan går i en rigtning, som kommer att lemna den mycken trafik, och den kommer äfven utan tvifvel att medföra ökad trafik åt en del af norra stambanan. I brist af direkt jernvägsför-

*Angående  
inköp af  
jernvägen  
mellan  
Söderhamn  
och sjön  
Bergviken.  
(Forts.)*

Angående  
inköp af  
jernvägen  
mellan  
Söderhamn  
och sjön  
Bergviken.  
(Forts.)

bindelse emellan Kihlafors och Stugsundet kan stambanan, fastän den under en sträcka af 7 mil upp till Ljusdal berör Ljusnan, för närvarande icke tillgodogöra sig fördelen af att frakta det timmer, som i betydliga quantiteter för de omkring Söderhamn belägna sågverkens räkning flottas utför Ljusnan. Men kommer ifrågavarande jernväg till stånd, så är det mycket antagligt, att åtminstone en betydlig del af detta timmer kommer att från Ljusdals station på jernväg forslas till sin bestämelseort. Sågverksegarne föredraga nemligen, då omlastning icke erfordras, jernvägen framför flottleden, emedan timret i förra fallet kommer mycket fortare fram och kostnaden knappast är större. I Ljusnan flottas årligen mellan 1,500,000 och 2,000,000 timmer och i Woxnan, som utflyter i Ljusnan, ungefär 250,000 timmer årligen. Detta är ofantliga quantiteter, som äro väl värda att taga hand om till jernvägens nytta och egarens fördel, enär dessa varor genom en snabbare fortskaffning kunna bättre afsättas än eljest.

Jag går nu att yttra mig om sjelfva anläggningen. Jag vill då säga, att det hos mig väckt en stor förvåning, att så betydliga summor som de här föreslagna äro erforderliga för en så liten vägsträcka som denna. Detta har hos mig väckt en dess mer berättigad förvåning, som jag tagit terrängen i ögonsigte och funnit den ingalunda svår. Sträckan emellan Kihlafors och Bergviken, ungefär  $1\frac{1}{2}$  mil eller en smula derutöfver, är projekterad att kosta utan rörlig materiel, 1,393,000 kronor. Jernvägen mellan Bergviken och Söderhamn är 1 mil 3,960 fot. Kostnaden för densammas inlösen anslås till 400,000 kronor jemte efterskänkande af det statslån, som jernvägen fått sig tilldeladt, eller 290,000 kronor, tillhopa 690,000 kronor. Ombyggandet af denna jernväg kostar enligt förslaget 670,000 kronor. Följaktligen hafva vi här för något öfver en mils jernväg en kostnad af 1,360,000 kronor. Den nya sträckan från Söderhamns stads vestra gräns till Stugsundet är endast 19,760 fot lång, men ändock beräknad att kosta i anläggning 934,000 kronor förutom 150,000 kronor ersättning till staden Söderhamn, eller tillhopa nära 1,100,000 kronor för en jernvägsbit af något öfver  $\frac{1}{2}$  mils längd. Sammanlägger man dessa 3 bitar, så får man en sträcka af något öfver 3 mil jernväg för den betydliga kostnaden af i det närmaste 4,400,000 kronor, då den föreslagna materielen på 600,000 kronor medräknas. Herrarne torde finna, att detta är en mycket stor summa; och jag säger ännu en gång, att, sedan jag sett terrängen mellan Kihlafors och Stugsund, så förvånar mig summans storlek ännu mer. Jag fann nemligen till en början att denna jernväg kunde omläggas och stora besparingar derigenom göras, utan att jernvägen blefve försämrad i afseende å lutningsförhållanden eller trafikförmåga. Banan var nedlagd för djupt i skärningarne i den mark, hvaröfver den gick, i hvilken förekom mycket berg och sten. Hade den höjts upp litet mera och bankarne gjorts större, skulle betydligt hafva kunnat vinnas. Jernvägen från Bergviken till Söderhamn, hvilken nu är ifrågasatt att inlösas, har en spårvidd af 4 fot, och den skulle således tillökas 8 tum för att erhålla en spårvidd, som den bör hafva. 670,000 kronor äro emellertid en bra stor summa att kosta på *en* mils jernväg för att få den 8 tum bredare. Jag är fullkomligt af den åsigten, att om



man vill iakttaga besparingar vid arbetet, skulle det mycket väl låta sig göra, att på den bank, som nu finnes, nedlägga ny öfverbyggnad och nya slipers utan att behöfva utvidga den något nämnvärdt. Det har äfven sagts, att denna redan befintliga jernväg, som skall inlösas, har lutningen af 1:60. Ja, visserligen; men dessa lutningar äro så beskaffade, att de ligga *med* lasten från Kihlafors nedåt, och det torde således ej blifva till något synnerligt men för trafiken att bibehålla dem, i fall de äro mycket svåra och dyrbara att borttaga.

Hvad jernvägen från Söderhamns vestra gräns till Stugsundet beträffar, så går den icke öfver någon oländig mark, utan marken är särdeles jemn, och jag förstår derföre ej, huru kostnaderna för denna bandel kunnat beräknas så höga som de blifvit beräknade i statens kostnadsförslag; men det förundrar mig i sanning. Nu är det klart att man skall säga: det är lätt att criticera ett kostnadsförslag, men att verkställa arbetet billigare, det är värre. Men, mine herrar, det finnes ett sätt här i vårt land numera att bygga jernvägar, hvarigenom den som säger: jag gör arbetet för billigare pris, jag nedsätter kostnaderna, också får verkställa detsamma, nemligen sättet att öfverlemna arbetet på entreprenad. Jag är glad öfver att, då Sveriges stambanor började byggas, desamma *icke* byggdes på entreprenad, ty det fans då dertill icke tjenlige och skicklige ingenjörer, och det var en lycka för vårt land, att Sveriges förnämste ingenjör, öfverste Ericson, då lefde och tog hand om dessa för vårt land så viktiga jernvägsbyggnader. Han har hos många nedlagt frön, som burit rika frukter och det är en glädje för oss svenskar att han spridt ära öfver ingenjörsnamnet utom Sveriges gränser. Äfven i Sverige har han lemnat qvar efter sig skickliga och företagsamma ingenjörer, som fullt ut kunna mäta sig med utlandets och i många delar öfverträffa dessa senare. Men, mine herrar, på det deras krafter måtte till sitt fulla värde kunna utveckla sig, är det nödvändigt att de få utföra arbeten på entreprenad, ty derigenom upplifvas hela deras förmåga, och deras spänstighet sättes i rörelse. Man har visserligen hört sägas att en entreprenör icke utför arbetet så väl, men detta är en villfarelse. Så vida entreprenören vill vidare sysselsätta sig med dessa arbeten, måste han utföra dem fullt ut lika bra, om ej bättre än staten, ty han har icke blott väg- och vattenbyggnadscorpsen till kontrollant öfver sig, utan han har öfver sig äfven bolagets kontrollanter, ja, på sätt och vis hela allmänheten. Ty det finnes ingen som bor, der jernvägen går fram, hvilken ej tror sig hafva rättighet och skyldighet att kontrollera och criticera den; och olycklig den ingenjör, som ej gör det bästa han kan, då han åtagit sig en jernvägsbyggnad på entreprenad. Jag vill villigt erkänna att de personer, som haft hand om statens jernvägsbyggnader, äro skicklige och utmärkt dugande män, men deras ställning till arbetet är ej sådan som en entreprenörs; de äro ej så sjelfständiga vid uppgörandet af affärerna och de hafva ej så fria händer som entreprenören. Derföre bör man ej förundra sig öfver, att de icke kunna åstadkomma ett så billigt arbete som en entreprenör, hvilken i alla hänseenden har fria händer.

Jag har intet vidare att tillägga i denna sak, utan önskar endast

*Angående  
inköp af  
jernvägen  
emellan  
Söderhamn  
och sjön  
Bergviken.  
(Forts.)*

*Angående  
inköp af  
jernvägen  
emellan  
Söderhamn  
och sjön  
Bergviken.  
(Forts.)*

att denna lilla jernvägsbit, som nu så många velat anse för ett enskildt jernvägsföretag, måtte upplåtas åt någon af våra driftigare entreprenörer här i Sverige att byggas, för att bespara staten kanske millioner och för att den ej i kostnad må öfvergå hvad den skulle kosta, om ett enskildt bolag bygger densamma.

Herr Liss Olof Larsson: Herr Talman! Jag skulle i detta ärende ej yttra mig, om ej här föreläge en stor och vigtig principfråga. Jag vet dessutom, att det kommer att gagna ganska föga att framhålla skälen för den åsigt jag hyllar, då jag nyss hört, att Första Kammaren, om icke enhälligt, så dock med en mycket stor majoritet bifallit Stats-Utskottets betänkande och det således icke lär vara något tvifvel om huru utgången skall blifva. Men här föreligger, som sagdt, en stor principfråga och jag har derföre velat uttala min tanke om densamma till protokollet. Ty jag befarar, att den framtid ej är så långt aflägsen, då man skall finna, att man beträdde en vådlig väg, när staten började bygga bibanor. Man har visserligen äfven i nu förevarande fall förespeglat, att en stor vinst skulle komma att skördas; men när har väl Kongl. Maj:t framlagt ett förslag till jernväg, utan att sådana förespeglingar framhållits. När man skulle bygga stambanan i Norrland, var det absolut beräknadt att det skulle blifva en god affär. Jag trodde icke mycket på den beräkningen, men det var ett stort fosterländskt företag och jag ansåg att Norrland var berättigadt att erhålla denna jernväg; och äfven om jag ej trodde att den skulle lemna stor vinst, ansåg jag dock, att det indirekt skulle blifva af betydelse, om jernvägen der komme till stånd. Men man förespeglade oss alldeles bestämdt, att det skulle blifva en utmärkt affär, man omtalade de ofantliga skogar, som deruppe funnes, och jag tror till och med, att man räknade ut huru många trån skulle komma att fraktas på jernvägen. Nu har man dock vunnit en annan erfarenhet, såsom det visar sig af jernvägstrafikstyrelsens memorial till Kongl. Maj:t i fråga om den af styrelsen förordade Söderhamnsbanan. Styrelsen säger, "att Norrlands hufvudnäring, trävarurörelsen, som påräknats komma att bereda stambanan dess förnämsta inkomster" — det var denna stora vinst som förespeglades oss — "i verkligheten lemnat ett ganska ringa trafiktillskott, förnämligast af den orsak att banan saknade för trävarurörelsen tillfredsställande och på lämpliga trakter anlagda utfartsvägar till skeppningsorterna". Man bör väl dock ej anses hafva begärt för mycket, om man tänkt, att trafikstyrelsen skulle sökt utreda äfven denna sak, då ju styrelsen med siffror velat visa, att stambanan skulle lemna betydlig vinst. I stället har man förteogat denna omständighet, men nu kommer man med förslag att bygga bibanor, ty, säger man, då skulle stambanan först kunna lemna någon vinst. Man har sålunda misstagit sig; man erkänner det öppet. Man talade förra gången icke sanning, men nu förespeglar man oss åter en stor vinst, och då tror man åter på dessa förespeglingar och ger anslag till nya banor. Om man hade någon förhoppning, att det skulle stanna vid denna bana till Söderhamn, skulle man väl ändock kunna låta några millioner springa än en gång,

men jag föreställer mig, att detta endast är första afsteget från den princip, staten förut hyllat, nemligen att endast bygga stambanor och öfverlåta bibanornas byggande åt den enskilda företagsamheten. Börjar man med Söderhamn, vet jag icke hvarför denna stad skulle hafva något företräde framför hvarje annan stad, som behöfver bibana och anser det beqvämare att staten bygger denna bana än att enskilde anstränga sig dermed. Hvar skall det stanna, om staten på detta sätt börjar att bygga bibanor? För min del fruktar jag att man ger sig in på ett fält, der det är oberäkneligt, hvar man stannar. Ofta pruta vi här på några hundra kronor till det ena eller andra ändamålet, men i fråga om jernvägsbyggnader rulla millionerna ganska lätt och jag tror, att vi i fråga om dessa företag slumpa bort millioner utan någon tvingande nödvändighet.

Nu säger man, att just denna banbit, hvarom nu är fråga, skulle blifva så ytterst lönande, att staten icke borde släppa ifrån sig tillfället att få bygga den och öfverlåta dess byggande åt ett enskildt bolag. Jag vet icke, huru man skall kunna få några enskilda jernbanor, om på detta sätt, så snart en viss sådan anses lönande, staten skall nypa till sig den, hvaremot de enskilde endast skulle få bygga sådana banor, som icke hade utsigt att bära sig. Icke skulle detta vara mycket uppmuntrande för den enskilda företagsamheten, föreställer jag mig. Utan att i afseende å den nu ifrågasatta jernvägen vilja på ringaste vis godkänna alla de meddelade siffrorna angående timmerantalet, som skulle komma att å jernvägen fraktas, med flere beräkningar, vill jag erkänna, att denna banbit antagligen blir en god bana i *ett enskildt bolags hand*, men icke i statens, som bygger dubbelt dyrare än en enskild. Javäl, säger man, staten bygger dyrt, men den bygger så mycket bättre och i detta fall är det särskildt nödvändigt, att byggnaden göres omsorgsfull och god, om än dyrbar. I anledning häraf får jag säga, att det vore bra besynnerligt, om staden Söderhamn och det gamla jernvägsbolaget, som trafikerat banan mellan Bergvik och Söderhamn, icke skulle tagit i beräkning hvad som skulle komma att trafikeras på dess bana, då de ingåfvo ansöknings om koncession till en jernväg, afsedd att kosta icke just stort mera än hälften af kostnaden för den bandel som staten skulle bygga. Jag föreställer mig, att staden Söderhamn och det gamla jernvägsbolaget tänkt bygga en jernväg för att framforsla allt hvad som kunde erbjuda sig, och hvad det då skall tjena till, att staten bygger så ofantligt mycket dyrare, förstår jag icke. Jag tror deremot, att oakadt statens jernvägsingenjörer och jernvägsbyggnadsstyrelsen bygga utmärkta och solida jernvägar, blifva dessa jernvägar dock ofantligt mycket dyrare än de behöfde blifva, just därför att ingenjörerna och styrelsen hafva en principal, som icke behöfver knussla och som icke ser efter, huru penningarne användas, ty, säger man, det är icke staten värdigt att bygga enkelt och billigt, utan det måste vara dyrt och storadtadt. Ser man på det kostnadsförslag för denna jernvägs byggande, som är uppgjort af Herr Nordenfelt, så finner man, huru denne beräknat kostnaden för ett stationshus i Söderhamn till 160,000 kronor, men ser man åter på, hvad det enskilda bolaget, då det sökte

*Angående  
inköp af  
jernvägen  
emellan  
Söderhamn  
och sjön  
Bergviken.  
(Forts.)*

*Angående  
inköp af  
jernvägen  
emellan  
Söderhamn  
och sjön  
Bergviken.  
(Forts.)*

koncession å sin bana, tänkt sig, att ett dylikt statens hus skulle kosta, blir det endast en liten bråkdel af denna stora summa. Och så är det allt igenom.

Jag skall bedja att få nämna ett exempel till. För brobyggnaden vid Ljusdal är i Nordenfelts förslag upptagen en summa af 228,000 kronor. Men här föreligger äfven ett annat förslag, uppgjort af Majoren Adelsköld, hvilken man sagt mig vara en mycket skicklig brobyggare. Den sistnämnde har i sitt förslag upptagit kostnaden för en bro vid samma ställe till endast 153,000 kronor, och det står uttryckligen i detta förslag, att bron är beräknad till samma styrka och bärighet som är bestämd för statsbanornas broar. Således går kostnaden för samma bro i det ena förslaget, som är upprättadt af en person, hvilken är van att bygga jernvägar för enskildes räkning, till endast 153,000 kronor, men i det andra förslaget, upprättadt af en person, som icke är van vid att röra sig med enskildes penningar utan med statens, beräknas kostnaden till 228,000 kronor, och det skall man taga. Man får häraf en liten bild, huru det handskas med statens medel. Ännu ett exempel. På den afdelning inom Utskottet, som först behandlat förslaget och der Herr Nordenfelt sitter som ledamot, var det äfven tal om att efter hans ursprungliga förslag jernvägen genom en del af Söderhamn skulle hafva byggts på en vanlig banvall med öppningar för gatorna. Men de goda Söderhamnsboarna tyckte, att det skulle blifva vackrare, om jernvägen genom staden byggdes på jernkolonner. Hvad sade då den, som uppgjort förslaget? Jo, det var en affär, som medför en ökad kostnad af endast 20,000 kronor; och så fingo Söderhamnsboarna sina kolonner. Så kan den resonera, som handskas med statens penningar, men icke den som bygger för ett enskildt bolags räkning. Vidare skulle ett stationshus anläggas vid Stugsundet, som ligger vid hafvet och der icke någon stor persontrafik kan komma i fråga, utan nästan endast godstrafik, lossning af stockar och virke. Den ingenjör, som för ett enskildt bolags räkning uppgjort förslag till jernvägsbyggnaden, hade beräknat kostnaden för ett stationshus på detta ställe till 15,000 kronor. Men Herr Nordenfelt har beräknat kostnaden för detsamma till 30,000 kronor eller jemnt dubbelt. Ett godsmagasin t. ex. är af den förre beräknadt till 3,000 kronor, af den senare till 6,000 kronor, en ekonomibyggnad af den förre till 2,500 kronor och af den senare till 6,000 kronor. Och på samma sätt alltigenom. Häraf ser man, huru olika det förfares med penningarne, när det är staten och när det är den enskilde, som skall betala ut dem. Jag kan således för min del icke vara med om ett sådant förslag som det föreliggande, rörande en jernvägsdel af endast tre mil, eller gå in på att godkänna ett förslag, som bland annat afser att bygga stationshus vid olika stationer för ett belopp af 308,000 kronor. Man kan heller icke neka till att denna summa förefaller temligen hög, när det gäller en jernväg af endast tre mil, synnerligast då det redan förut finnes stationshus vid Kihlafors, Bergvik, Marna och Söderhamn. Men icke dess mindre begäres en så kolossal summa till endast stationsbyggnader. Jag vet icke, huru vederbörande räknat, när de granskat detta jernvägsförslag,

men jag känner fall, der kostnaderna icke beräknats till mer än 600,000 kronor per mil och der man dock funnit nödigt nedsätta den beräknade kostnaden, hvilket jag också anser rätt, och det har äfven gått för sig. Att hafva t. ex. stationshus, som kosta 25,000 à 30,000 kronor stycket vid eu jernväg som denna, det anser jag vara för mycket. Gälde det ett enskildt bolags medel, då skulle nog alla tycka detsamma, och då skulle det väl ock låta sig göra att nedsätta summan; och jag vet icke, hvarför man icke kan göra detsamma, när det gäller statens byggnader.

Redan den öfverdrifvet höga kostnaden för den ifrågasatta jernvägen är således för mig ett fullgiltigt skäl att icke bifalla det föreliggande förslaget. Härtill kommer, såsom jag redan erinrat, det, såsom mig synes, principiellt origtiga att staten skall befatta sig med de s. k. bibanorna. Ett bifall till förslaget vore det första steget på den stråten, att staten skall bygga bibanor till stambanorna. Börjar man väl en gång att hylla den principen, så fortsätter man nog med den; och då beklagar jag vår statsekonomi för framtiden. För närvarande har jag således ingen annan utväg än att förena mig med dem, som yrka afslag på punkten.

Herr Olof Jonsson: Den siste talaren har hufvudsakligen hållit sig till skillnaden mellan kostnadsberäkningarna i två olika förslag. Jag tror att han gjort orätt häri, ty det är icke kostnadsberäkningen för ett arbete, utan sjelfva sättet för arbetets utförande som är hufvudsaken. Om den ene ingenjören beräknar för högt och den andre för lågt, är detta icke något bevis för att kostnaden icke kommer att i verkligheten ställa sig annorlunda än förslaget upptager. Som jag emellertid förmodar, att någon af ledamöterna från Stats-Utskottet kommer att närmare yttra sig i den saken, skall jag icke vidare uppehålla mig vid densamma.

Här har uttalats den farhågan att, om staten gifver sig in på den principen att bygga utfartsvägar för sina jernvägar, skulle det icke komma att stanna vid den nu i frågavarande utfartsvägen, utan det skulle helt säkert komma en hel rad af dylika företag efter. Jag undrar icke på att åtskilliga af Kammarens ledamöter hyst en viss betänksamhet i detta fall; men jag skall dock söka att något lugna farhågorna i detta hänseende.

Den talare, som först hade ordet, gjorde allt möjligt för att söka ställa en annan linie, nemligen utfartsvägen till Hudiksvall, i en klarare dager än den nu ifrågavarande. Han anförde såsom skäl härför, att Hudiksvalls hamn vore bättre än Söderhamns, att vägen från Ljusdal till Hudiksvall vore mycket kortare än vägen från Ljusdal till Söderhamn och att det vore en finansielt oklok åtgärd att tvinga varorna att gå längre väg än som vore behöfligt. Jag vill då erinra den ärade talaren först och främst derom, att man väl icke kan förutsätta, att alla sågverksegarne i trakten af Söderhamn skulle flytta sina sågverk upp till Hudiksvallstrakten för att derigenom få något billigare transportkostnad, ty detta måste, såsom man lätt kan tänka sig, vara en affär på flera millioner kronor och den skulle därför spela en allt

*Angående  
inköp af  
jernvägen  
mellan  
Söderhamn  
och sjön  
Bergviken.  
(Forts.)*

Angående  
inköp af  
jernvägen  
mellan  
Söderhamn  
och sjön  
Bergviken.  
(Forts.)

för stor roll i det syfte talaren menade. Men det finnes en annan och viktigare faktor, som man här vid lag måste taga i beräkning, och det är att virkespriset å världsmarknaden står omkring ett halft pund lägre per standert, om virket utskeppas från Hudiksvall, än om det skeppas från Söderhamn, och denna skilnad är mer än tillräckligt stor för att utjemna skilnaden i transportkostnad på de båda linierna. Dessa utfartsvägar måste bedömas från två synpunkter. Den ena är huruvida utfartsvägen i och för sig kan bära sig, den andra hvad inverkan den kan hafva på en redan färdig bana, som skulle föra sina varor till denna utfartsväg och vidare till hamnen. Under antagande att den egna trafiken å de båda bansträckorna Ljusdal—Hudiksvall och Kihlafors—Söderhamn skulle blifva lika inkomstgifvande, kommer således de båda linierna ur den förstnämnda synpunkten att stå i paritet med hvarandra. Men ur den senare synpunkten skulle den senare linien hafva ett väsentligt företräde framför den förra. Hudiksvallsbanan skulle nemligen komma att taga virket *direkt* från flottningsleden, utan att det först behöfde forslas på den redan färdiga stambanan, då deremot det virke, som skulle föras på linien Kihlafors—Söderhamn, först måste passera en ganska lång sträcka af stambanan. Ergo kan det icke vara af samma intresse att bygga en utfartsväg från Ljusdal som att bygga en sådan från Kihlafors. Och jag vågar påstå, att dessa båda liniers betydelse såsom utfartsvägar är så olika, att faran för att man skall bygga utfartsvägar i oändlighet icke bör vara så synnerligt stor.

Jag borde kanske äfven nämna något om ett och annat, som Herr Farup yttrade för Kammaren. Jag förmodar att det icke var med flit eller i afsigt att vilseleda, som han dukade upp sina historier, utan att det berodde på bristande kännedom om förhållandena. Han upp-gaf bland annat att flottningen från Ljusdal till Bergviken skulle vara dyr och förenad med svårigheter, och att det således vore lämpligt att få virket öfver till Hudiksvall. Då jag under de senaste fyra åren innehaft flottningen på denna sträcka af Ljusneelfven, så tror jag mig hafva litet bättre reda på dessa förhållanden än Herr Farup. För mig är just den billiga flottningskostnaden det hufvudsakligaste skälet för att *staten* här skall bygga banan; ty jag är öfvertygad att, om ett enskildt bolag skall bygga den, någon större trävarutrafik icke kommer att ega rum på stambanan mellan Ljusdal och Söderhamn. För att detta skall låta sig göra och för att göra frakten så billig som möjligt, måste nemligen båda bandelarne trafikeras af samma egare. Bygger staten deremot banan, så är jag säker på att trävarorna från trakten af Hennan och Ljusdal, först icke till så stor del, men sedermera, allt efter som godset i elfven minskas, till största delen skola komma att föras på banan och vidare till Söderhamn.

I afseende på flottningskostnaden utefter elfven förhåller det sig så, att flottningskostnaden för året icke är särdeles olika, om det är ett större eller mindre antal stockar som skall flottas; ty om det till exempel flottas en half million timmer, så kostar flottningen per stock i detta parti mycket mer, än om det flottades en och en half

million timmer. Ergo ju mindre virke det flottas i elfven, desto dyrare flottningskostnad per stock och tvärt om.

Alla dessa faktorer göra det för mig aldeles tydligt, att stambanan skall få en mycket ökad inkomst af utfartsvägen, om den senare bygges af staten. Jag skulle därför mycket beklaga, om man till följd af det höga kostnadsförslaget skulle förledas att fatta det beslutet att åt ett privat bolag öfverlemna byggandet af denna utfartsväg. När ett sådant belag skulle begära koncession, så kunde denna begäran möjligen återigen afslås af Kongl. Maj:t; och på det sättet skulle frågan skjutas undan år efter år.

På grund af alla dessa skäl yrkar jag bifall till Utskottets förslag.

Chefen för Kongl. Civildepartementet Herr Statsrådet Hederstierna: Det har af tvenne talare blifvit framhållet, huru principvidrigt det skulle vara, om staten nu börjar uppträda och bygga bibanor till stambanorna. Först och främst kan man emellertid vara af olika mening, huruvida här är fråga om en bibana eller icke snarare om en utfartsväg från stambanan till hafvet eller en sammanbindningsbana mellan en hamn och stambanan. För det andra synes det mig att man bör taga denna fråga i all sin enkelhet från dess praktiska sida och spörja, huruvida det verkligen är en fördel för staten eller icke att sjelf bygga en utfartsväg till Söderhamn. Såväl Stats-Utskottet sjelft som flere talare, isynnerhet den siste talaren, hafva tydligt ådagalagt att, om staten skall skörda någon inkomst af trävarurörelsen på den redan byggda stambanan, måste staten skaffa sig en utfartsväg till närmaste hamn för de trävaror, som staten hoppas skola fraktas på stambanan. I afgifna utlåtanden om hvilken hamn som i detta hänseende borde företrädesvis ur statens synpunkt ifrågakomma, hafva både jernvägsbyggnadsstyrelsen och trafikstyrelsen enats derom, att just Söderhamn är den utfartsväg, som isynnerhet skulle bereda staten fördel, just därför, som också den siste talaren mycket riktigt framhöll, att stambanan under en längre sträcka löper utmed Ljusne elf och kan således derunder upptaga de trävaror, som skola föras till Söderhamn, då deremot, om en annan plats valdes, den naturliga vägen för virkestransporten skulle afbrytas.

Mot det framlagda kostnadsförslaget hafva åtskilliga och ganska skarpa anmärkningar blifvit framställda. Jag ber dock få fästa Kammarens uppmärksamhet derpå, att staten, som bygger sina banor för en lång framtid och som måste tillgodose trafikens fördelar för en längre framtid, måste bygga både solidare och för trafiken ändamålsenligare än enskilda bolag kunna göra. Derigenom blifva också statens byggnader alltid dyrare. Dessutom har man lagt märke till att kostnaderna fördyras vid byggande af sista länken i en jernväg; de blifva dyrare i samma mån man nalkas utfartspunkten, hamnen eller staden. Detta har erfarenheten visat vid alla tillfällen; och så är fallet äfven här. Kostnaderna blifva här äfven dyrare derigenom, att staten nu nödgas inlösa en redan färdig, med mycken fördel trafikerad jernväg. Dessa omständigheter hafva alla i sin mån medverkat dertill, att kostnadsförslaget synes relativt högt. Men dermed är dock icke sagdt, att

*Angående  
inköp af  
jernvägen  
mellan  
Söderhamn  
och sjön  
Bergviken.  
(Forts.)*

*Angående  
inköp af  
jernvägen  
emellan  
Söderhamn  
och sjön  
Bergviken.  
(Forts.)*

kostnaderna nödvändigt blifva så höga som de nu beräknats. Det kan möjligen genom införande af billigare metoder lyckas att nedbringa kostnaderna, men det torde i alla händelser vara fördelaktigast, att Riksdagen anvisar ett belopp, som är tillräckligt för banans bygande. Behöfves icke detta belopp, kommer ju alltid besparingen statsverket till godo.

Herr Danielson: Jag yttrar mig sällan i jernvägsfrågor, ty det skulle kunna förebrås mig, att, emedan jag tillhör en ort, der jernvägar icke kunna ifrågakomma, jag icke kan anses böra yttra mig i sådana saker. Jag får dock säga att, ehuru jag hyser bekymmer för att allt mer och mer öka vår skuldsättning, måste jag, då verkliga skäl förefinnas, utöfva rättvisa; och i detta fall synes regeringen hafva haft så goda skäl för sin framställning, att det icke vore välbetänkt afslå densamma. Då man uppförrat så många millioner på jernvägar i Norrland och denna bana skulle blifva den enda som skulle komma att lemna behållning, ja, kanske något mer än man påräknat, förefaller det mig besynnerligt att man skulle låta bli att bygga den. Ett sådant tillvägagående vore efter mitt förmenande föga rätt och det är därför jag velat begagna tillfället att säga, att för mig föreligga så stora skäl för regeringens förslag, att det icke synes möjligt att afslå detsamma, äfven om man är aldrig så sparsam.

Jag yrkar således bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Ola Andersson i Burlöf: Jag har visserligen icke utan mycket betänkande bestämt mig för att biträda Stats-Utskottets förslag i detta fall, men jag har kommit till det resultat, huru mycket jag än varit emot inköp af enskilda jernvägar, att här föreligger ett fall, då jag icke kunnat finna med min pligt förenligt att afstyrka Kongl. Maj:ts förslag. Jag har således nu den glädjen att vara med om en norrlandsbana, hvilket Herr Hellgrén icke trodde sig skola få se; och det har jag också varit med om förut, nemligen tvärbanan genom Jemtland, ehuru jag ej godkände den rigtning, Riksdagen beslöt.

Att här skulle föreligga en stor principfråga, förmodligen den att staten nu skulle börja att bygga bibanor, har jag icke kunnat förstå. Jag anser det nemligen icke vara jemförligt att bygga en bibana till en småstad inne i landet och att, sedan man byggt en jernväg från Stockholm till norska gränsen eller öfver 70 mil, derifrån skaffa staten en enda utfartsväg till hafvet, till en slutpunkt, hvarigenom man så att säga delar denna långa bana i tvenne delar. Detta är två skilda saker, som jag icke anser vara jemförliga; och jag har därför kunnat utan några betänkligheter af detta slag biträda Utskottets förslag, utan att se saken som en principfråga.

I afseende på banans rentabilitet har åtskilligt talats och jag vill icke vidröra detta i vidare mån än blott nämna några siffror ur en promemoria, som inom jernvägstrafikstyrelsen blifvit utarbetad rörande trafikinkomsten på statens förut egande bana, i händelse den nu ifrågasvarande kommer till stånd och trafikstyrelsen får reglera trafiken å densamma, såsom den finner lämpligast. Denna promemoria innehåller



en beräkning i detalj af den myckenhet timmer, som efter all sannolikhet skulle komma att forslas på norra stambanan, derest den föreslagna utfartsvägen komme till stånd. Den härigenom ökade trafikinkomsten för timmer, skulle enligt samma beräkning uppgå till 1,156,480 kronor årligen, eller, om fraktafgifterna för timmer äfven behöfde ganska betydligt nedsättas, till 922,000 kronor, och det säges vidare: "Vid masstrafik kan man påräkna efter sistnämnda pris en behållning af 50 procent, eller 461,000 kronor, hvilket ger per kilometer af sträckan Hennan—Kihlafors 5,760 kronor, eller något mer än tre gånger så mycket som linien Bollnäs—Storvik lemnade i behållning under 1881, och 50 procent mer än hvad samtlige statsbanor i medeltal gäfvos under samma år". Jag har anført detta, emedan jag ansett denna inom Jernvägstrafikstyrelsen uppgjorda utredning böra vara af intresse för Kammarerna att ega kännedom om. Jag tror för min del att det icke bör råda något tvifvel derom, att icke denna bana skall blifva en verklig god affär för staten, icke blott betraktad i och för sig, utan äfven, som vederbör, sedd ur synpunkten af den ökade trafik, staten bör vinna för en stor del af den öfriga Norrlandsbanan.

En omständighet, som naturligtvis ingifver någon betänklighet, är den stora kostnad den nya banan skulle komma att kräfva. Men man bör komma ihåg att vid anläggande af en bana med så betydande trafik, som här påräknas, det är nödvändigt att utlägga flera spår och större stationer än vid en mindre trafikerad jernväg, hvilket naturligtvis ökar kostnaderna högst betydligt, och dertill kommer äfven ökad behof af materiel och andra förnödenheter. Det är således icke rätt att jemföra anläggningskostnaden för en dylik bana, der en mer än vanligt betydande trafik påräknas, med anläggningskostnaden för banor i genomsnitt. Emellertid medgifver jag gerna, detta oaktadt, att anläggningskostnaden för den ifrågavarande jernvägen blir ganska dyr, eller åtminstone är beräknad dyr, hvilket beror på åtskilliga omständigheter, men jag tror icke man bör döma allt för hårdt i detta afseende. Enligt det senaste för enskildt bolags räkning upprättade kostnadsförslaget, som är uppgjort af Kaptenen Cederberg, skulle kostnaderna för bandelen Kihlafors—Bergvik uppgå till 1,096,000 kronor, under det nu föreliggande beräkning upptager 1,393,000 kronor. Jag ber härvid att få anmärka den skilnad i *byggnadsättet*, som råder emellan Kaptenen Cederbergs förslag och Jernvägsstyrelsens eller Herr Nordenfelts. Under det t. ex. Kaptenen Cederbergs förslag upptager kostnad för 15 skålpunds skenor, upptager det inom Jernvägsstyrelsen af Herr Nordenfelt utarbetade förslaget kostnaden för skenor om 19 skålpund. Vidare omfattar detta senare förslag kostnaden för en ej obetydlig utvidgning af stationshuset vid Kihlafors, för en ny vändskifva dersammastädes, o. s. v., kostnader som staten får, äfven om ett enskildt bolag bygger jernvägen, och som följaktligen icke i detta senares kostnadsförslag behöft upptagas. Dertill kommer, om staten bygger jernvägen, kostnaden för en tyngre materiel och i följd deraf att broar och dylikt byggas solidare. Man finner i dessa förhållanden åtminstone en del förklaringsgrunder, hvarför Jernvägsstyrelsens eller Herr Nordenfelts förslag

*Angående  
inköp af  
jernvägen  
emellan  
Söderhamn  
och sjön  
Bergviken.  
(Forts.)*

*Angående  
inköp af  
jernvägen  
emellan  
Söderhamn  
och sjön  
Bergviken.  
(Forts.)*

faller sig vida dyrare än Kaptenen Cederbergs, och dessa förklaringar böra rättvisligen tagas i betraktande vid frågans bedömande.

Se vi derefter på kostnaden för bandelen Bergvik—Söderhamn, så har Herr Nordenfelt upptagit denna till 670,000 kronor, under det Kaptenen Cederberg anslagit den till endast 127,800 kronor. Mellan dessa båda förslag föreligger sålunda härutinnan en ofantlig skillnad. Men jag ber att få fästa Kammarens uppmärksamhet uppå, att de båda förslagen i sjelfva verket afse helt och hållet olika banor, Kaptenen Cederberg ansåg nemligen att man kunde bygga den nya jernvägen med bredare spårvidd helt och hållet på den gamla banken och till och med att man kunde använda en del af de gamla skenorna. Det var likväl just detta förslag, hvarpå det enskilda bolaget sökte koncession nästlidet år, som Kongl. Maj:t på jernvägsbyggnadsstyrelsens allvarliga afstyrkande ogillade. Och äfven om ett enskildt bolag skulle kunna bygga på sådant sätt, i enlighet med Kaptenen Cederbergs förslag, kan staten dock icke göra det. Dessa kostnadsförslag, såsom afseende två helt olika jernvägar, äro sålunda icke jemförliga med hvarandra. Jag vill i detta afseende endast nämna ett par förhållanden. Så befann sig enligt hvad man af handlingarne finner, på denna bandel enligt Cederbergs förslag, icke mindre än 13 vägöfvergångar i jernvägens plan, och sex gator med liflig trafik skulle skäras af jernvägen. Detta har emellertid såväl jernvägsbyggnadsstyrelsen som Kongl. Maj:t ansett farligt, helst den föreslagna jernvägen väntades blifva lifligt trafikerad. Dessutom skulle enligt samma förslag bispåren till brädgårdarne ligga emellan hamnen och virkesupplagen, hvarigenom en liflig trafik äfven måste gå öfver dessa jernvägsspår. Detta har måhända kunnat utan fara försiggå hittills, då trafiken varit mindre och endast egt rum vid dagsljus. Men icke torde det vara skäl, om staten bygger jernvägen, att bibehålla sådana tillställningar, hvadan det nu ifrågasvarande förslaget afser banans flyttning till annat läge. Jag har ansett af vigt att fästa uppmärksamhet på dessa förhållanden, som kunna tjena till ledning vid jemförelse emellan de båda kostnadsförslagen.

Slutligen hafva vi att taga i betraktande kostnaderna för bandelen Söderhamn—Stugsundet. Äfven i afseende å denna bandel finna vi en rätt betydlig skillnad i kostnader enligt de båda förslagen. Men jag ber att i fråga härom få anmärka, först och främst — utom förut omnämnda skillnad i skenvigt och materiel — att jernvägen enligt de särskilda förslagen skulle utgå från olika punkter i staden, så att den jernväg, hvartill Herr Nordenfelt uppgjort kostnadsförslag, är vida längre än den, hvartill Kaptenen Cederberg uppgjort förslag. Den förra är 19,760 fot, den senare 12,500 fot. Dertill kommer, att i det förra förslaget upptages långt flere dubbelspår och bispår än i det senare, så att det förra härigenom erhåller 67,000 längdfot, det senare 27,000, hvarigenom äfven uppkommer en ej oväsentlig skillnad i kostnaden. Vidare beräknas, enligt Herr Nordenfelts, förslag, kostnaden för uppförande af större och solidare stationshus och betydligt större stationer i vissa fall. Jag tror derföre, såsom sagdt, att det högre kostnadsförslaget, äfven om det verkligen är för högt, dock i flere fall har giltiga förklaringsgrunder.

I afseende på den gamla materielen har man dragit i tvifvelsmål, huruvida det belopp af 300,000 kronor, som derför beräknats af Herr Nordenfelt, skulle ens närmelsevis kunna erhållas genom försäljning.

För några år sedan uppgjordes af Major Adelsköld ett förslag till denna jernväg för enskildt bolag, deri han ville bibehålla en del af den gamla materielen, 3 lokomotiv, 50 godsvagnar, äfvensom en stor del skenor, och likväl derutöfver sälja jernvägsmateriel för en summa af 214,000 kronor. Jemför man nu detta förslag med nyssnämnda beräkning, så låter det ju icke så alldeles orimligt. Herr Adelsköld uppgjorde år 1876 ett kostnadsförslag för byggandet af större delen af den nu ifrågavarande jernvägen, för enskild räkning, hvilket slutade på en summa af 1,915,150 kronor; deri var dock icke inberäknadt vägstycket mellan Söderhamn och Stugsundet. Tillägges då kostnaden för den då ej upptagna bandelen till Stugsundet, nemligen 934,000 kronor, äfvensom inköpssumman för banan Söderhamn—Bergvik, hvilken nu är beräknad till nära 700,000 kronor, ehuru banan i sjelfva verket kostat något öfver 1,100,000 kronor, och enligt Major Adelskölds förslag värderades till ett pris af 920,000 kronor, samt dessutom 150,000 kronor expropriationskostnad för åtskilliga tomter i staden, så har man ju en slutsumma af 3,699,150 kronor, och det oaktadt skulle jernvägen byggas på den gamla banvallen hvilket, såsom jag redan förut erinrat, enligt det nu framlagda förslaget, icke ansetts lämpligt.

Mot en så sakkunnig person som Herr Wallenius kan jag naturligtvis icke förneka att byggnadskostnaden möjligen kan vara upptagen något för stor; men jag tror dock att de af mig gjorda jemförelserna äro värda att tagas i betraktande; Stats-Utskottet har dessutom påpekat nödvändigheten af att sparsamhet iakttages; jag har, som sagdt, icke utan grundligt öfverläggande kommit till den åsigten, att jag borde tillstyrka den Kongl. propositionen, till hvilken jag derföre anhåller om bifall.

Herr Abr. Rundbäck: Jag skall icke upptaga Kammarens tid, då flere talare redan framställt så många och väl grundade skäl för bifall till den Kongl. propositionen, utan skall inskränka mig till att endast gifva tillkänna, att jag ämnar rösta för det Kongl. förslaget på de skäl, som af Stats-Utskottet och Herr Ola Andersson anförts.

Herr Farup: Herr Talman! Jag ber endast att få tillägga ett par ord för att vederlägga den talare på helsingebänken, som tycktes åsyfta att göra mitt anförande utan verkan.

Jag hörde tyvärr icke början af hans anförande och vet således icke så noga hvad han sade; men jag ber att få påpeka inkonsekvensen i hans bevisföring, då han å ena sidan påstod att flottningen från Ljusdal är mycket billig, eller åtminstone just icke dyr, men å andra sidan yttrade, att just staten med sina jernvägar skulle kunna konkurrera med flottlederna och såsom konkurrent med de stora floderna upphemta virket. En sådan logik talar för sig sjelf och har vederlagt sig sjelf. Han utgick från samma uppfattning som byggnadsstyrelsen,

*Angående  
inköp af  
jernvägen  
emellan  
Söderhamn  
och sjön  
Bergviken.  
(Forts.)*

*Angående  
inköp af  
jernvägen  
emellan  
Söderhamn  
och sjön  
Bergviken.  
(Forts.)*

då han sedan ansåg det vara lönande för staten att transportera virket en väg af 11 mil, ehuru det lättare kan komma fram på en väg, som är  $5\frac{1}{2}$  mil. Jag kan icke fatta detta; och om icke Kammaren kan finna att det under vanliga förhållanden är lättare och billigare att transportera en vara  $5\frac{1}{2}$  mil än 11 mil, så misstager jag mig mycket på Kammarens uppfattning.

Vidare yttrade han att virket skulle falla mera i värde, om det går till Hudiksvall än till Söderhamn. Det kan han visserligen säga, men icke styrka; och när så är, antager jag att mitt nej är lika godt, som hans ja.

Hvad jag härmed afsedt, har endast varit att inlägga en protest till protokollet mot den uppfattning, att dessa millioner, som nu anslås, i någon mån skulle gagna det inre landet. De bereda icke det inre landet någon fördel, utan fast hellre skada, i det de möjligtvis kunna fördröja anläggandet af en för det inre landet lämplig och behöflig utfartsväg medelst jernväg.

Af denna anledning har jag velat nedlägga min protest mot Stats-Utskottets motivering i förevarande punkt.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats slutad, biföll Kammaren Utskottets hemställan.

#### § 10.

Föredrogs och bifölls Lag-Utskottets Utlåtande N:o 13, i anledning af väckt motion om ändring i bestämmelserna om församlingars rätt att förfoga öfver kyrkokassorna.

#### § 11.

Till bordläggning anmäldes:

Konstitutions-Utskottets memorial, N:o 1, angående fullbordad granskning af de i Statsrådet förda protokoll;

Stats-Utskottets Utlåtanden och Memorial:

N:o 11 a, angående regleringen af utgifterna under riksstatens sjunde hufvudtitel;

N:o 21, i anledning af nådig remiss med öfverlemnande af uppgift å de under 1882 inträffade förändringar i statsverkets inkomster af för dess räkning utarrenderade kronoegendomar;

N:o 22, med förslag till voteringspropositioner i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut i åtskilliga frågor rörande anslagen under riksstatens sjetta hufvudtitel; och

N:o 23, i anledning af väckt förslag om åtgärder för tidigare afslutning af statsverkets räknenskaper; samt

Lag-Utskottets Utlåtande N:o 14, i anledning af väckt motion om upphörande af vatten- och brödstraffet.

#### § 12.

Justerades protokollsutdrag.

## § 13.

Herr *J. Börjesson* erhöll ledighet från riksdagsgöromålen under 14 dagar från och med denna dag, i anledning af inträffadt dödsfall inom hans familj.

Äfvenledes beviljades ledighet från riksdagsgöromålen för

Herr <i>P. Hammarberg</i>	under 10 dagar från och med den 8 Mars,
„ <i>Chr. Christenson</i>	„ 14 „ „ „ 10 „
„ <i>Friherre A. E. Nordenskiöld</i>	„ 1 „ „ „ 10 „
„ <i>S. A. Hedlund</i>	„ 14 „ „ „ 12 „
„ <i>H. Johnsson</i>	„ 14 „ „ „ 14 „
„ <i>Sv. Nilsson</i>	„ 14 „ „ „ 14 „
„ <i>J. M. Sjölund</i>	„ 14 „ „ „ 15 „
„ <i>Gust. Jonsson</i>	„ 14 „ „ „ 16 „
„ <i>O. Melin</i>	„ 14 „ „ „ 17 „
„ <i>A. Larsson i Lund</i>	„ 14 „ „ „ 17 „
„ <i>C. Persson</i>	„ 13 „ „ „ 17 „
„ <i>J. A. Ericsson i Upsala</i>	„ 12 „ „ „ 17 „
„ <i>Stormats Mathias Olsson</i>	„ 14 „ „ „ 18 „
„ <i>N. Nilsson i Wrängebol</i>	„ 14 „ „ „ 18 „
„ <i>C. I. Bengtsson</i>	„ 14 „ „ „ 19 „
„ <i>J. P. Nilsson i Kägglå</i>	„ 14 „ „ „ 19 „
„ <i>E. A. Lundblad</i>	„ 6 „ „ „ 19 „
„ <i>S. Håkanson</i>	„ 14 „ „ „ 20 „
„ <i>J. Larsson i Blekan</i>	„ 14 „ „ „ 21 „
och „ <i>Magn. Andersson</i>	„ 14 „ „ „ 24 „

Kammarens ledamöter åtskildes kl. 3 e. m.

In fidem

*H. A. Kolmodin.*