

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1885. Andra Kammaren. N:o 49.

Onsdagen den 29 April.

Kl. 7 e. m.

Fortsattes det på f. m. började sammanträdet.

§ 1.

Till afgörande förelåg Lag-Utskottets Utlåtande N:o 49, i anledning af väckt motion om ändrad lydelse af § 26 i förordningen angående hushållningen med de allmänna skogarne i riket den 29 Juni 1866.

Motionären, Herr *J. Pettersson* i Alfvesta, hade föreslagit, att berörda lagrum måtte erhålla följande förändrade lydelse: »När socknemän skola kyrka eller prestgård bygga eller bättra, må de från prestbelets eller annat dertill hörande hemmans skog taga nödigt timmer och virke»; men hemställde Utskottet, att motionen icke måtte vinna Riksdagens bifall.

Efter föredragning häraf anförde

Herr Pettersson i Alfvesta: Jag är Lag-Utskottet tacksam för den behandling det gifvit min motion, ehuru väl Utskottet afstyrkt densamma. Utskottet har meddelat att Domänstyrelsen icke lemnat de af mig påpekade förhållandena obeaktade, utan derom utfärdat ett särskildt cirkulär den 16 Juni 1884, hvilket var mig fullkomligt obekant, då jag afgaf min motion.

På grund häraf vill jag icke göra något yrkande.

Vidare anfördes icke. Utskottets hemställan bifölls.

§ 2.

Härefter företogs till behandling Lag-Utskottets Utlåtande N:o 50, i anledning af väckt motion om afskaffande af vissa helgdagar.

I berörda, inom Andra Kammaren af Herr *A. P. Lind* afgifna motion var föreslaget, »att de tre så kallade annandagarne vid jul,

Om afskaffande af vissa helgdagar.

Om af- påsk och pingst måtte varda indragna såsom helgdagar äfvensom
 skaffande af ock trettondedag jul, samt att frandet af Marie bebådelsedag och
 vissa helg- Kristi himmelfärdsdag måtte förflyttas till närmaste söndag».

(Forts.)

Med anledning häraf hemställde Utskottet, att Riksdagen ville för sin del antaga följande

Lag angående firande å söndag af Heliga tre Konungars dag, samt Marie bebådelsedag.

Härigenom varder, med ändring af hvad kyrkolag eller annan författning innehåller häremot stridande, förordnad, att Heliga tre Konungars dag samt Marie bebådelsedag hädanefter skola firas å närmast efterföljande söndagar; dock att, då den 25 Mars infaller i veckan före Palmsöndagen eller veckan före Påskdagen, Marie bebådelsedag skall firas å närmaste söndagen före Palmsöndag.

Enligt anteckning å utlåtandet hade reservation häremot anmälts af Herrar *Bergström, Fröberg, Sandberg* och Grefve *Bonde*.

Sedan denna Utskottets hemställan blifvit uppläst anförde:

Herr A. P. Lind: Jag ber att till Lag-Utskottet få hembära min tacksamhet för att det i någon mån fäst afseende vid min motion. Kammaren torde finna, att jag med densamma alldeles icke åsyftat någon rubbning i afseende på vare sig statskyrkans bestånd eller några utsträckta friheter för dissenters. Min motion har endast det syfte att genom åtskilliga deri omförmälda helgdagars indragning eller förflyttning befrämja gudsfruktan och det religiösa lifvet i allmänhet. Jag förmodar att Kammarens ledamöter känna, på hvad sätt våra annandagar numera firas af befolkningen; ingalunda motsvarande hvad med ordet sabbat egentligen menas. Jag tycker att för bifall till mitt förslag kan ligga samma grund, som den både regering och Riksdag hade, då redan år 1772, till följd af en Riksdagens skrivelse, Kongl. Maj:t utfärdade en förordning om indragning af då rådande många helgdagar. Jag vet nog att Kammaren är bekant med denna Kongl. förordning förut; det må likväl tillåtas mig uppläsa några ord derur, som så väl under nuvarande förhållanden kunna upprepas till förmån för den fråga som föreligger. I den Kongl. förordningen står:

»Som en oskrymtad gudsfruktan är then första grunden till et lycksaligt regemente och et Folks sällhet; altså vele Wi städse hafva Wäre trogne och älskelige Undersätare förmanade, at hålla Herrans Wår Guds bud, och vandra i hans vägar: Och ehuru the som Herran frugta altid uti sine löflige arbeten hafva Hans ära til theras yppersta föremål, så bör dock Sabbathsdagen i synnerhet helgas Then Stora Guden, såsom Han thet Sjelf budit hafver, at Sex dagar skal Menniskan arbeta, och göra alla sina gerningar, och then Sjunde dagen är Herrans Sabbath. I the Christeliga församlingar äro väl också, tid efter annan, flere dagar utsedde till Allmän Gudstjenst; men en beklagelig erfarenhet har visat, thet myckenheten af Helgedagar bidragit, så väl til theras, som ock til

then af Gud påbudne Sabbathsdagens förakt och missbruk, til lätja och syndig lefnad, i stället för Guds namns pris. Therföre, och efter then vid sist öfverståndne riksdag af Riksen's Ständer Oss i underdånighet gifne anledning, samt flere Christelige Potentaters, och theribland Wäre Trosförvanthers loflige efterdöme, hafve Wi eftersinnat, huru som en Gudi mera behagelig Gudstjenst, jemte skick och ordning i det allmänna lefvernet, så väl som ock bättre utkomst, för flitige och dygdige arbetare lättare befordras, om visse, endast i människostadga grundade Helgedagar indragas eller flyttas, än vid theras bibehållande efter then hittills vedertagne ordning.»

Om afskaffande af vissa helgdagar.
(Forts.)

Samma skäl, tycker jag, kunde läggas till grund här för den ifrågasatta förändringen, som jag tagit mig den djerfva friheten att förnya. Denna fråga har varit väckt både inom Riksdagen och på Kyrkomötet, hvarest ganska höglärda män, till och med af presteståndets ledamöter, medgäfvit önskvärdheten af några helgdagars indragning.

Jag får sluta som jag började och till Lag-Utskottet hembära min tacksamhet för i någon mån visad välvilja mot min motion. Jag hade likväl tänkt mig att begära en återremiss i syfte att få motionen i dess helhet bifallen, men då jag fått mig bekant, att Första Kammaren redan fattat beslut i frågan och dervid afslagit både Lag-Utskottets hemställan och min motion, så kan det ej vara något bevändt med att yrka återremiss, utan inskränker jag mig till att uttala den önskan, att Andra Kammaren måtte bifalla Lag-Utskottets förslag.

Herr Wretling: Utskottets motivering för sitt förslag synes visserligen uti mina ögon vara så tillräcklig, att icke mera behöfde sägas för den hemställan, som Lag-Utskottet gjort och som öfverensstämmer med den hemställan, jag gjorde när denna motion till Utskottet remitterades. Men ehuru väl motionen blifvit afslagen uti Första Kammaren, torde det icke vara utan betydelse, om den här i Kammaren kommer under diskussion, på det att de, som äro gynnsamt stämde för saken, må få tillfälle att framlägga sina skäl, eftersom det ju är sannolikt, ja säkert, att motionen kommer tillbaka igen. Den har redan, såsom vi inhemta här af Utskottets motivering, en icke så ung historia, och jag tror, att den hör till det slag af motioner, som måste komma igen.

Det är en gudomlig ordning för människan att hafva *en* hvilodag i veckan, efter det gamla mosaiska budet, som vi alla känna till; och det är äfven ur borgerlig synpunkt alldeles nödvändigt, att vi hafva *en* hvilodag i veckan. Men det har gått med denna sak som med så många andra, att människan, då hon velat förbättra en god ordning, i stället försämrat den. Erfarenheten från andra land visar nemligen, att ju flera extra helgdagar, som finnas, desto sämre iakttages det egentliga sabbatsbudet. Och det är just mitt intresse för det verkliga sabbatsbudet och min nitälskan för ett strängt iakttagande af detta bud, som gör att jag önskar, det dessa extra helgdagar undan för undan, och i den mån det kan ske utan att folkets känslor deraf obehagligt beröras, måtte afskaffas.

Se vi på de olika kristna kyrkosamfundet, finna vi, att intet af

Om af-
skaffande af
vissa helg-
dagar.
(Forts.)

dem har så många helgdagar, som den grekisk-katolska kyrkan. Men i intet land står det religiösa lifvet så lågt, som just der, och ingenstädes missbrukas sabbaten och helgdagar så mycket som der, i synnerhet till dryckenskap. Personer, som rest i Ryssland, hafva sagt mig, att de många extra helgdagarne der äro en ganska väsentlig orsak till det förfall i dryckenskap, som der råder. Gå vi nu till det romersk-katolska kyrkosamfundet, så se vi, att der visserligen äfven firas många extra helgdagar, men dock icke så många, som i det grekisk-katolska. Man kan också säga, att det religiösa lifvet der är något bättre.

Se vi på den lutherska kyrkan, så finna vi, att man der afskaffat en del af den romersk-katolska kyrkans helgdagar, men behållit en stor del, som redan för länge sedan blifvit afskaffade inom de andra protestantiska samfunden. Också iakttages sabbatsbudet bättre hos oss än inom den romersk-katolska kyrkan, men likväl icke på långt när så strängt som inom den reformerta kyrkan, hvilken är den strängaste af alla, och der man aflyst *alla* extra helgdagar. Inom England och Amerika iakttages icke blott sabbatens helgd strängare, utan äfven det religiösa lifvet är der — minst sagt — lika högt, som i något annat land.

Om vi nu fråga oss hvad dessa extra helgdagar skola tjena till och hafva för betydelse, måste första frågan blifva: äro de verkligen behöfliga såsom hvilodagar? Man kan då fråga, hvarför extra hvilodagar skola finnas den ena tiden på året mer än vid den andra. De fleste helgdagarne inträffa dock icke den tid på året, då folket är mest öfveranstängd af arbete, så att ur den synpunkten kunna de således icke försvaras. Vill man åter anse, att de behövas såsom minnesfester, kan man ju säga att alla söndagar också äro festdagar, som firas till minne af mera beaktansvärda händelser ur den heliga historien. Det kan vara en smakfråga eller en teologisk fråga att afgöra, hvilka minnen ur kyrkans historia äro de största; men jag tror att många af de minnen, som firas på söndagarne, hafva fullt ut lika stor betydelse som de, hvilka firas på extra helgdagar. Icke heller kunna dessa helgdagar försvaras såsom folkfestdagar, ty den kristliga historien är allt för hög, för att man skulle draga ned den och begagna den såsom anledning till folkfester. Jag tror därför, att den motion var ganska väl motiverad och hade stora skäl för sig, som en motionär framlade vid 1867 års riksdag, deri han äfven föreslog, att midsommardagen skulle från en helgdag förvandlas till en folkfestdag utan all religiös betydelse. Vi måste ju medgifva, att den i verkligheten är en folkfestdag, och hvad tjänar det då till att gifva den en färg, som den i verkligheten icke motsvarar.

Fråga vi hvad nyttan kan vara af dessa extra helgdagar, är det svårt att finna något tillfredsställande svar härpå. Vi kunna icke säga, att folkets fysiska krafter stärkas af dem, utan kanske är det tvärt om, om vi se saken i stort, ty huru ofta användas icke just dessa dagar till svalg och dryckenskap, hvarigenom de fysiska krafterna snarare nedsättas och försämras. Icke heller lärer väl någon vilja påstå, att det sedliga lifvet genom dem stärkes och för-

bättras, då det ju visar sig lika kraftigt eller kraftigare i de länder, der dessa helgdagar icke finnas. Man kan väl för dessa helgdagar framdraga några mer på tillfälliga omständigheter beroende skäl, såsom då man i utskottsbetänkandet talat om, att annandagarne gifva anledning till trägnare kyrkobesök på landsbygden, der man har långt till kyrkan och der den ena familjemedlemmen kan fara till kyrkan den ena dagen och den andra dagen efter. Om detta nu kan ega rum endast vid de tre stora högtiderna på året, huru går det då med kyrkobesöken den öfriga delen af året? Ett annat skäl är, att under dessa högtider hafva de, som äro i tjänst långt ifrån slägt och vänner, tillfälle att göra rekreationsresor, för att besöka sina anhöriga, och detta är, enligt min tanke, det enda egentliga skäl, som kan tala för deras bibehållande. Men detta har betydelse blott för annandagarne.

Om afskaffande af vissa helgdagar.

(Forts.)

Ser man åter på den skada de extra helgdagarne medföra, är det otvifvelaktigt, att de förorsaka för det första ojämnheter i arbetsförtjensten. Det finnes många ojämnheter i det borgerliga lifvet, som äro omöjliga att förekomma; men om man anser dessa helgdagar såsom en anledning till rubbning i samhällets regellundna gång, och vi vilja förekomma dylika rubbningar, så böra vi också undanrödja denna orsak dertill. Dessa helgdagar medföra för öfrigt frestelser till utsäffningar och synder, hvarför man också åtminstone i städerna rätt allmänt klagat öfver dem. Erfarenheten visar också, att, i stället för att sporra till arbetet, medföra de tvärt om större olust derför. Det är vanligt, att arbetsgifvarne klaga öfver, att arbetarne dagarne efter en sådan helgdag icke infinna sig till arbetet, och, infinna de sig, äro de ofta så utmattade, att de icke uträtta ordentligt arbete.

Gå vi nu till de två extra helgdagar, som närmast äro i fråga, Trettondedagen och Marie bebådelsedag, så finnes det särskilda och synnerligt talande skäl för deras afskaffande. Det är sagdt, att Trettondedagen har en stor betydelse för kyrkan, och det må vara sant, såsom erkebiskopen yttrade i Första Kammaren, att denna dag utgör fundamentet för följande söndagars kyrkliga texter intill söndagen Septuagesima. Men om det är riktigt, såsom motionären vid 1867 års riksdag uppgaf, att Sverige är det enda land, der Trettondedagen firas på söcknedag, så kan man väl fråga, huru vida icke dess text kan få vara fundament för öfriga texter hos oss såsom den är i andra länder, äfven om dess firande sker på söndag i stället för på söckendag. Huru vida åter den bör firas på närmast föregående eller närmast efterföljande söndag, lemna jag derhän; detta må teologerna afgöra. För öfrigt kan man fråga, om icke Trettondedagens text är fundament för de öfriga festdagarne, äfven då den råkar inträffa på söndag. Kan Trettondedagen hvart sjunde år firas på söndag, bör den lika väl hvarje år kunna firas på en söndag. För öfrigt ligger ett särskildt skäl för Trettondedagens afskaffande deri, att först med denna dag, såsom man säger, är helgen slut. Mången arbetare tvingas att lemna sitt arbete vid helgens början och får återtaga det först då helgen är slut, ty mången fabrikant

Om af- stänger sina verkstäder vid julens början och öppnar dem först efter
 skaffande af Trettondedagen. I sådana fall går icke blott tiden emellan jul och
 vissa helg- nyår utan äfven sex dagar derefter bort för arbetaren. Vore icke
 dagar. Trettondedagen helgdag, så vore helgen slut med Nyårsdagen, och
 (Forts.) det kunde väl vara nog att hafva åtta dagars fest.

Man talar om, att landets befolkning icke önskar denna helg-
 dags afskaffande. Jag vill icke yttra mig om befolkningens önskan
 i detta fall på landsbygden. För den tror jag det dock vara temlig-
 en oviktigt om Trettondedagen firas eller icke, emedan denna dag
 inträffar på den tidpunkt af året, då jordbruksarbetet ligger nere.
 Men i Göteborg har jag hört redbara och nyktra arbetare beklaga
 sig öfver, att dessa helgdagar vid julen göra för stort afbrott i
 deras arbetsförtjenst. Om, såsom vid nästlidne jul, på två veckor
 förekomma sex helgdagar, uppstår också en betydlig minskning i
 arbetsförtjensten för dem, hvilkas inkomst räknas i dagspenning. Har
 en sådan arbetare stor familj, händer ofta, att kläderna måste
 vandra till pantlåmaren för födas anskaffande under helgen, och detta
 gifver icke någon högtidlig stämning.

Beträffande Marie bebådelsedag kan man säkert våga säga, att
 denna festdag icke har någon synnerlig rot i vårt folks religiösa
 behof eller medvetande. Låt vara, att man firar på den dagen icke
 Jungfru Maria, utan begynnelsen af Frälsarens lif, såsom man hörde
 vid 1868 års riksdag af en talare i Första Kammaren, hvilken sade,
 att Marie bebådelsedag var en af ändpunkterna i Frälsarens jordiska
 historia. Vi bruka dock icke räkna början af Frälsarens eller någon
 människas lif från annat än födelsen. Egendomligt skulle det också
 vara, om Marie bebådelsedag skulle vara begynnelsen i Frälsarens
 historia, när denna dag icke sällan inträffar några få dagar före
 Påskdagen, då vi fira slutet af Frälsarens lif. Man har anmärkt,
 att påskens texter skulle kunna undanträngas, om Marie bebådelse-
 dag flyttades till närmaste söndag, kanske till Palmsöndagen. Jag
 medgifver äfven, lika med en talare i Första Kammaren, att det vore
 bättre att stryka ut Marie bebådelsedag såsom festdag och icke
 flytta den till någon söndag, emedan behof att fira detta minne icke
 förefinnes.

Jag vill icke längre upptaga Kammarens tid, ehuru väl mycket
 mera kunde anföras såsom skäl för dessa ifrågavarande helgdagars
 indragning, men det sagda må vara nog.

Då denna fråga diskuterades vid 1867 års riksdag, sade en
 talare i Första Kammaren, att han trodde, att den som redligt ar-
 betar de öfriga dagarne i veckan och i sitt lefnadssätt iakttager
 ordning och sparsamhet, rätt väl kan bestå sig den lyx, som ligger
 i firandet af kyrkans festdagar. Jag för min del tror, att man kan
 vända om dessa ord och säga, att den redlige arbetaren, som iakt-
 tager ordning och sparsamhet i sitt lefnadssätt, behöfver icke den
 lyx, som ligger i firandet af kyrkans festdagar. Samme talare sade
 också, att det för folkets religiösa lif vore behöfligt, att dessa helg-
 dagar icke borttoges, och att den kyrkliga ordningen skulle mycket
 störas, om det skedde. Hans varma anförande gaf till och med en

af hans motståndare anledning att därför betyga honom sin högaktning och tacksamhet. Talaren i fråga var — Grefve Henning Hamilton. Jag yrkar bifall till Utskottets förslag.

Om afskaffande af vissa helgdagar.

(Forts.)

Med Herr Wretlind instämde Herrar *O. B. Olsson, Hedin, Fredholm* från Stockholm, *Hammarlund, Wilhelm Carlson, Jakob Eriksson, Börjesson, Oléhn, Trybom, Månsson, Olof Melin, Thermænius, S. M. Olsson* och *Nyqvist*.

Herr Nydahl: Ehuru denna fråga genom det beslut, som Första Kammaren fattat, redan fallit, kan jag icke underlåta att uttala några ord, i synnerhet som det vid denna riksdag i alla händelser icke kunnat bli fråga om annat än en opinionsyttring, äfven om Första Kammaren hade stannat i ett annat beslut.

Till en början får jag då tillstå, att jag icke alls är tillfredsställd med det beslut hvartill Utskottet kommit, och jag beklagar därför icke att frågan i Första Kammaren fått den utgång som den fått. Att jag icke är belåten med Utskottets hemställan beror emellertid icke derpå, att Utskottet skulle hafva föreslagit för mycket, utan derpå, att det föreslagit för litet. Ty om det blifvit så, som Utskottet hemställt, att motionen endast så till vida bifallits, att firandet af Trettondedag Jul och Marie bebådelsedag framflyttats till söndag — och det är väl antagligt att så blifvit fallet, om icke Första Kam-maren satt sig deremot — så befärad jag att det kommer att dröja mycket länge, innan man kan besluta sig för att taga nästa steg i samma riktning. Man skulle då, må hända under en lång framtid, afböjt hvarje förslag i detta syfte med den invändning, att det icke är mer än så och så många år sedan antalet af våra helgdagar minskades med ett par stycken. Det har då synts mig vara bättre att fortfarande fira Trettondedag Jul och Marie bebådelsedag på den vanliga tiden, med den förhoppning obetagen, att man inom en icke allt för aflägsen framtid skall kunna på en gång få bort icke blott dessa begge helgdagar utan äfven annandagarne och kanske ännu ett par andra helgdagar. Detta om det slut, hvartill Utskottet kommit.

Nu några ord om Utskottets motivering. Det är hufvudsakligen fruktan för att sära folkets religiösa känslor eller, som jag i Utskottet hörde det också kallas, religiösa fördomar, som hindrat Utskottet att i vidsträcktare mån än som skett tillstyrka bifall till motionen. Det är emellertid anmärkningsvärdt, att man för mer än hundra år sedan kunde afskaffa så många helgdagar, som då afskaffades och som Utskottet också uppräknar, utan att, mig veterligen, några menliga följder deraf försports. Hade man i äldre tider varit lika försiktig och betänksam i detta fall, som nu, då hade vi väl ännu kvar alla den katolska tidens kyrkohögtider, och det hade varit mer än sannolikt, att Lag-Utskottet vid 1885 års riksdag skulle i det tillbörliga beaktandet af, som det heter, folkets vanor och föreställningssätt funnit ett lika godt skäl att afstyrka en motion om t. ex. afskaffande af tredje- och fjerdedagarne, som det nu haft för sitt afstyrkande af Herr Linds motion, i hvad den afser annandagarne. För min del tror jag emellertid att de nu ifrågavarande helgdagarnes upphörande såsom sådane icke

Om afskaffande af vissa helgdagar.
(Forts.)

på minsta sätt skulle såra folkets känslor. Folket har, som jag vill hoppas, så pass religiös upplysning, att det icke anser religionen hänga på annandagarne. Det må vara sant, att någon allmänare önskan i detta afseende icke blifvit uttalad. Den stora allmänheten torde förhålla sig temligen likgiltig till denna fråga; men hvad särskildt beträffar de personer, som hysa det varmaste religiösa intresse — och det är väl deras religiösa känsla, som man i första rummet här har att fästa sig vid — så tror jag mig veta, att de gerna skulle hafva sett om motionen vunnit framgång. För egen del behöfva de icke dessa så att säga extra sabbater, och de se med ledsnad huru illa dessa dagar ofta användas af de religiöst likgiltiga. Sex dagar skall du arbeta, heter det. Jag är visst icke så mycket jude, att jag på grund af det budet skulle anse det vara orätt att någon gång äfven oftare än hvar sjunde dag hålla sabbat; men för en stor mängd fromma menniskor i vårt land är dock detta bud af en afgörande vikt för deras uppfattning af denna fråga. För min del är jag, som sagdt, icke bunden af det gamla testamentets föreskrifter angående sabbaten, men jag inser ganska väl att lika förnuftigt, lika helsosamt som det måste vara, att en hvilodag i regeln inträffar efter ett visst antal arbetsdagar, lika skadligt både i det ena och andra afscendet kan det blifva att hafva två eller flere hvilodagar omedelbart efter hvarandra eller att hvilodagen allt för snart återkommer. Erfarenheten har visat, att öfver hufvud taget inga andra dagar så illa användas som just dessa extra hvilodagar, och att de ingalunda bidragit till att öka sabbatens helgd. Men, har man sagt, det är dock för den tjänande klassen godt att hafva dessa fridagar. Jag svarar: om också dessa dagar skulle upphöra att vara kyrkliga högtidsdagar, komma de nog ändå att förblifva fridagar för tjenarne. Ett stöd för denna min uppfattning har jag i den omständigheten att, åtminstone mångstädes på landsbygden, åtskilliga dagar, som förut varit helgdagar, t. ex. tredjedagarne, ännu äro sådana der fridagar. Jag är öfvertygad att förhållandet icke skulle ställa sig annorlunda med dessa annandagar. För öfrigt går tiden i den riktning, att tjenarne blifva allt mera oberoende och sjelfständiga i förhållande till husbönderna, så att jag tror att man i det fallet icke behöfver hysa betänkligheter. Mera betänkligt är då, att mången fattig arbetare, som har familj att underhålla och som allt för väl behöfde för sitt och de sinas uppehälle få arbeta sex dagar i veckan, nu icke får göra detta. Endast *den* omständigheten vore för mig ett tillräckligt talande skäl att önska framgång åt motionen. Man får, enligt mitt förmenande, icke heller så aldeles förbise den icke obetydliga vinst i arbetskraft, som skulle tillföras våra näringar, om dessa helgdagar afskaffades. Jag har mer än en gång haft anledning att förvåna mig öfver att höra samma personer, som, då det blir fråga om nödvändigheten att utsträcka beväringens vapenöfvingar, påstå, att den förlust af arbetskraft, som förmenas deraf blifva en följd, skulle rent af blifva ruinerande för landet, å andra sidan icke vilja medgifva, att den vinst af åtskilliga millioner dagsverken, som afskaffandet af annandagarne och några andra helgdagar skulle medföra, skulle hafva någon som

helst betydelse för vår materiella förkofran. Men sådan kan konsekvensen under stundom vara.

Utskottet förmenar, att för ett värdigt frande af den kristna kyrkans tre förnämsta högtider, jul, påsk och pingst, en dag är otillräcklig och att dertill behövas två dagar. Hvarför då icke så gerna tre eller fyra? Äro tre eller fyra dagar för mycket, huru kan man då visa att just två dagar äro lagom? Jag vågar tro, att enligt vår tids uppfattningssätt högtidligheten hos en fest snarare förtunnas och förflygtigas än den höjes genom att festen uttänjes till längre tid än som behöfves. Utskottets fromma önskan, »att hvar och en i sin stad må göra sitt till för att dessa helgdagar må värdigare begås», torde icke vara afsedd att betraktas såsom tillhörande motiveringen.

Det i mina ögon mest antagliga af de skäl Utskottet anfört för bibehållande af annandagarne är det »att *alla* må ega *tillfälle* att under de tre stora högtiderna någon gång uppträda i Guds hus.» Afven detta skäl torde icke väga så särdeles tungt; men jag skall låta det gälla hvad det kan.

Till det nu anförda ber jag blott få tillägga, att jag för min del hellre sett, om motionären föreslagit att Kristi himmelfärdsdag skall upphöra såsom kyrklig högtidsdag i stället för att frandet af densamma skall framflyttas till närmaste söndag, hvilket, särskildt hvad denna dag beträffar, är mycket olämpligt. Icke heller kan jag inse något skäl, hvarför frandet af Trettondedagen och Marie bebådelsedag skulle, såsom Utskottet föreslagit, framflyttas till söndag, i stället för att, såsom motionären föreslagit, åtminstone hvad Trettondedagen beträffar, dessa båda dagar skulle uppböra såsom kyrkliga högtidsdagar. Marie bebådelsedag har, såsom den näst föregående talaren framhöll, icke något stöd i folkets religiösa medvetande, och Trettondedagen är såsom missionsdag numera icke behöflig, då vi sedan många år tillbaka ha en sådan i tredje böndagen.

På grund af hvad jag anfört skulle jag helst hafva sett, att motionen, åtminstone i hufvudsakliga delar, vunnit Kammarens bifall; men som motionären icke framställt något sådant yrkande, skall jag icke heller göra det.

Herr *Gumælius* instämde med Herr Nydahl.

Herr Gustafsson: Då ännu ingen yrkat afslag å Lag-Utskottets betänkande, skall jag be att få göra det.

När denna fråga för 55 år sedan väcktes på Riddarhuset, åstadkom den synnerlig oro och måste återtagas. Den har också nu väckt oro inom Första Kammaren, hvarför den der blifvit afslagen. Denna oro har dikterats af det förmenandet, att indragning af dessa helgdagar skulle stöta folkets religiösa föreställningssätt. Jag vill påyrka afslag, derför att den föreslagna åtgärden skulle väcka oro hos folket på den grund, att det skulle förlora dessa dagar såsom fridagar.

Jag har sjelf känt, huru svårt det är att år ut och år in gå i det ständiga arbetets tunga trampqvarn från tidigt på morgonen till sent på natten, och hvilken glädje det var när dessa hel- och fri-

Om afskaffande af vissa helgdagar.
(Forts.)

Om af- skaffande af vissa helgdagar. (Forts.)

daggar kommo, då man fick lefva som en annan menniska. Fastän den tiden nu är förbi och jag sjelf är arbetsgifvare och kanske finner dessa helgdagar besvärliga, så behöfver jag blott friska upp mitt minne med tanken på flydda dagar för att gerna unna helgdagarne som fridagar åt alla dem, som fortfarande gå qvar i trampqvvarnen. Det vore ju synd att för dem borttaga dessa fridagar och för min del vill jag icke vara med derom. Den ärade talaren från Göteborg nämnde, att hederlige arbetare i denna stad klagat öfver dessa hvilodagar och velat hafva bort dem, men jag tror mig kunna säga, att många, många arbetare, ja, bestämdt flertalet så väl i Stockholm som annorstädes önska att få behålla dem. Jag vill också påminna om hvad en berömd läkare yttrat: »För att kunna hålla uppe helsa och krafter under det tunga arbetet fordras hvila icke blott en dag i veckan, utan en vecka i månaden och en månad om året.» På det sättet hvilat ju också den så kallade öfverklassen och särskildt våra tjänstemän, hvilka ju hafva sin månads semester. Jag vet icke hvarför man skulle taga bort de nu ifrågasvarande fridagarne från den trälände och slafvande arbetsklassen. Jag anhåller om afslag å Utskottets förslag.

Häruti instämde Herrar *Andersson* i Knarre-*vik*, *Svensson* i Lösen, *Magnusson* och *Jakobsson*.

Herr Wagenius: Jag skall icke ingå i någon lång redogörelse för betydelsen af de helgdagar, som här äro ifrågasatta att indragas. Jag vill blott be att få konstatera det faktum, att jag, såsom tjänstgörande prest i landsorten och något kännande till dess förhållanden, anser mig kunna med nöje i allo instämman i hvad Herr Richard Gustafsson nyss sade. Jag är säker om, att i landsorten hos den lugna, stillsamma befolkningen skulle det väcka ett mycket obehagligt intryck, om dessa helgdagar, som här äro i fråga, skulle komma att indragas. De hafva blifvit kära för folket, som gerna vill behålla dem, och i strid mot hvad här sagts kan jag intyga och våga påstå, att jag icke sett i den ort, jag tillhör, annat än att dessa dagar hållits heliga som andra sabbater. Och så är väl i allmänhet förhållandet åtminstone på landsbygden. Jag instämmer således i det yrkande, som gjorts om afslag å Utskottets hemställan.

Herr Nyström: Jag lofvar att icke länge upptaga herrarnes tid, men ber att få säga några ord. Jag vill instämman med den ärade talaren på norrlandsbänken, som anförde flera skäl för bifall till Utskottets förslag, och jag skulle i öfverensstämmelse med honom velat gå ännu längre än Utskottet gjort. Jag skulle nemligen velat, att Utskottet föreslagit dessa helgdagars totala borttagande i stället för deras framflyttande till närmaste söndag. Ty om man flyttar en helgdag såsom till exempel »Heliga tre konungars dag» till en söndag, hvad innebär detta, om icke ett erkännande, att denna dag är af en viss helgd? Men nu är det väl ingen, som, då han firar heliga tre konungars dag, egnar sin hyllning åt de tre konun-

garne, ty man vet ju icke ens, om de voro tre eller om de voro konungar! Det enda skäl, som kunnat anföras för bibehållande af dessa helgdagar, är det af Herr Richard Gustafsson anförda; men, mine herrar, det är ett faktum, att de, som arbeta per styck, tycka icke om dessa helgdagar. De, som arbeta för veckolön tycka nog att de äro bra, men den flitige arbetaren, som vill arbeta med fart för att hinna förtjena något, han är ledsen åt dem. Och vill man hafva helgdagar i samma mening som man talar om »holidays» i England det, vill säga skolkdagar, då kan man ju bestämma vissa dagar på olika tider af året, hvilka man gifver en nationel pregel, såsom till exempel i Amerika den 4 Juli är en allmän nationel festdag. Men icke bör man, för att lemna folket tillfälle att roa sig på vissa dagar, åt dessa festdagar gifva en religiös pregel. Det är deri som vi ur kristlig synpunkt måste se det oegentliga i bestämmandet af vissa så kallade helgdagar. Vi erkänna icke de katolska helgonen och icke heller de fester, på hvilka dessa dagar hänvisa, och vi hafva tydliga ord i den heliga skrift, som vi ju måste följa, om vi vilja anses vara ett kristet folk och handla som ett sådant. Der finna vi både i gamla och nya testamentet bestämda förbud mot ett godtyckligt inrättande af helgdagar. Hos Esaius heter det: »Edra nymånader och edra högtider hatar min själ» (Es. 1: 14), och Paulus varnar både Galaterna och Kolosserna för ett otillbörligt firande af särskilda månader, högtider och sabbater (Gal. 4: 10; Kol. 2: 16). Jag säger icke detta för att hålla en predikan, utan blott för att konstatera det sakförhållande, att dessa helgdagar, stämplade med religiös pregel, äro emot kristendomens anda, och jag skall be att få i detta hänseende anföras ett utdrag ur ett arbete, som icke är skrivet i år och icke tryckt i Jönköping. Det är författadt af den berömda lutherske teologen Doktor August Neander och tryckt på svenska i Norrköping på 1830-talet, och det heter der: »Aposteln klandrar hos de kristna i Kolossæ likasom hos de galatiska kristna, att de läto göra sig samvete öfver bestämda helgedagar, deröfver att de hålla helgedagar. Detta *hålla* betyder på detta ställe i brefvet till Galaterna (4: 10): ängsligt iakttaga, likasom om sådana helgedagars firande vore ett gudomligt bud för de kristna, ett nödvändigt medel till rättfärdiggörelse och helgelse.» (Smärre skrifter af D:r A. Neander, Norrk. 1831, p. 150.) Det är således blott ur synpunkten af den helgd af biblisk institution vi gifva dessa dagar, som jag för min del skulle önskat att Utskottet hade föreslagit deras fullständiga afskaffande och icke blott deras framskjutande. Ty hvad hafva väl de katolska helgdagarne för rätt att skjuta sig fram på de af den lutherska kyrkan firade sabbater och undantränga dessas predikotexter för af katolska kyrkan bestämda texter, som icke hafva med dem att skaffa? Således får jag för min del, ehuru jag önskade att Utskottet hade gått längre, likväl, när jag ser att ingen möjlighet nu finnes att gå vidare, yrka bifall till Utskottets förslag, endast tilläggande till slut, att om sådana extra helgdagars firande torde ännu gälla hvad en af gamla testamentets profeter säger om kyrkorna: »Israel förgäter sin skapare och bygger kyrkor.» (Osea 8: 14.)

Om af-
skaffande af
vissa helg-
dagar.
(Forts.)

Om af-
skaffande af
vissa helg-
dagar.
(Forts.)

Herr Grafström: Jag skall icke säga många ord, utan ber blott få nämna att, då en motion, alldeles liknande denna, väcktes vid 1867 års riksdag, uppträdde jag mycket lifligt för densamma, och jag har under de 18 år, som sedan dess förflutit, icke funnit ringaste skäl att frångå den åsigt, som jag då uttalade. Jag skulle därför helst velat instämma med motionären, men då det icke skulle tjena till någonting, ber jag att få yrka bifall till Utskottets betänkande.

Herr *Petersson* i Hamra instämde med Herr Grafström.

Herr Berglöf: Då det af de långa anföranden, som nu hållits i denna fråga, såg ut som det icke skulle göras annat yrkande än på bifall till Utskottets förslag, hade jag icke tänkt begära ordet, men då en talare på stockholmsbanken sedermera yrkat afslag å Utskottets hemställan, vill jag å min sida anhålla om bifall till densamma. De skäl, som härför kunde och borde anföras, återfinnas i Utskottets betänkande; och som jag förmodar att en hvar af Kammarens ledamöter tagit del deraf, skall jag inskränka mig att på de af Utskottet anförda skäl yrka bifall till dess hemställan.

Herr Gustaf Ericsson: Man har här sökt göra troligt, att dessa helgdagar skulle vara till stort men för land och folk och förfäktat deras borttagande med en ifver, som om statens väl eller ve berodde derpå. Det förnämsta skälet man anført för ifrågavarande helgdagars borttagande är det, att de missbrukas. Ja, mine herrar, för min del har jag gjort den iakttagelsen, att iugenting godt finnes, som icke missbrukas. Jag är viss på, att de arbetsgifvare, som hafva sina arbetare påpassliga och nyktra i sitt arbete de öfriga dagarne under året, äro fullt till freds, likasom jag är förvissad om, att den nyktre och sedlige arbetaren icke har något behof af att få dessa helgdagar borttagna, för att kunna arbeta en eller annan dag mer på året. Det kraftigaste bud, som af talaren på norrlandsbanken anfördes, var väl det: »sex dagar skall du arbeta». Det tycktes vara den genomgående tendensen i hans långa anförande. För min del får jag bekänna, att jag hyser den tillit till Sveriges arbetare och till deras nykterhetsvänliga sträfvanden, att jag tror, att i samma mån som nykterhet och sedlighet göra sig gällande, i samma mån skola dessa helgdagar så väl som öfriga dagar vara till välsignelse och icke till skada.

Talaren på göteborgsbanken yttrade, att det brukar vara så stort uppehåll i arbetet vid de större etablissementen under nyårstiden och att arbetet skulle återtagas tidigare, om icke Trettondedagen funnes. Detta uppehåll beror helt enkelt derpå, att inventeringen i dessa etablissement drar så lång tid, och för öfrigt tror jag att arbetet på de flesta ställen upptages redan den 2 Januari, Trettondedagen må sedan infalla på hvilken dag i veckan som helst.

Man har sagt att Kristi himmelsfärdsdag borde framflyttas till en söndag. Jag vill deremot anmärka, att denna högtidsdag då skulle förlora sin betydelse, emedan det heter i den heliga skrift:

den 40:de dagen. Och huru skulle det taga sig ut, om man t. ex. flyttade fram Långfredagen? Skulle den då hafva samma betydelse som nu? Jag tror det icke.

Jag yrkar afslag på Utskottets förslag, förnämligast af det skäl, att jag tror att det icke, såsom man velat göra troligt, förefinnes något allmänt behof att få dessa helgdagar borttagna.

*Om af-
skaffande af
vissa helg-
dagar.*
(Forts.)

Häruti förenade sig Herr Friherre *Nordenskiöld*.

Herr Jakob Erikson: Min ställning till denna fråga har jag redan angifvit genom att instämma med Herr Wretlind. Hvad jag nu vill säga är endast det, att jag icke kan annat än förvåna mig öfver, att samme talare, som, då det var fråga om att bestämma dag för riksdagsmannaval, påyrkade att sådant val borde hållas på söndagen, och det af det skälet att arbetarne eljest icke skulle hafva tid att fullgöra denna sin medborgerliga skyldighet, nu uppträder till försvar för helgdagarnes bibehållande och anser det icke vara för mycket att arbetarne offra sin tid till firande af dessa helgdagar, som vi hafva hört framställas såsom varande ur religiös synpunkt obehöfliga, ja, rent af förkastliga.

Härmed var öfverläggningen slutad. Herr Talmannen gaf, i enlighet med de gjorda yrkandena, propositioner så väl på bifall till Utskottets hemställan som ock på afslag derå, och fann Herr Talmannen röstöfverigt finnas för den förra propositionen. Votering begärdes och företogs i enlighet med följande nu uppsatta och af Kammaren godkända omröstningsproposition:

Den, som bifaller hvad Lag-Utskottet hemställt i Utlåtandet N:o 50, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Kammaren afslagit Lag-Utskottets förevarande hemställan.

Rösterna sammanräknades och utvisade 122 Ja mot 61 Nej; varande alltså Utskottets hemställan af Kammaren bifallen.

§ 3.

Föredrogos hvart efter annat och biföllos Lag-Utskottets Utlåtanden:

N:o 51, i anledning af väckt motion om lagbestämmelser i fråga om hvad som är att hänföra till fast eller till lös egendom; och

N:o 52, i anledning af väckt motion om tillägg till § 5 af förordningen om landsting den 21 Mars 1862.

§ 4.

Likaledes biföllos Stats-Utskottets hvar för sig härefter föredragna Utlåtanden:

N:o 34, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående afsöndring af jord från indragna militiebostället Bomsgården i Skaraborgs län;

N:o 35, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående försäljning af indragna profossbostället ^{1/4} mantal Arbytorp N:o 1 i Södermanlands län;

N:o 36, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående förklarande att, då staten öfvertager de af nuvarande landshöfdingar, mot afdrag å lön, innehafvande boställsjordar, staten jemväl öfvertager vissa derå befintliga åbyggnader; och

N:o 37, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående afsöndring af jord från indragna militiebostället Husby i Stockholms län.

§ 5.

Angående inköp och ombyggnad af jernvägen Hudiksvall-Näsviken
Till handläggning företogs härefter Stats-Utskottets Utlåtande N:o 38, angående inköp och ombyggnad af Hudiksvalls jernvägsaktiebolags jernväg mellan Hudiksvall och Näsviken samt jernvägens utsträckning till norra stambanan.
Näsviken
m. m.

I detta utlåtande hemstälde Utskottet:

att Riksdagen måtte, med bifall till Kongl. Maj:ts proposition och under förutsättning att de i statsrådsprotokollet öfver civilärenden för den 25 Februari 1885 omförmälda, utaf staden Hudiksvall och Hudiksvalls trävaruaktiebolag erbjudna upplåtelser till staten af mark och af flottleden mellan Hybosjön och sjön Gryttjen komme till stånd,

dels medgifva, att Hudiksvalls jernvägsaktiebolags jernväg mellan Hudiksvall och Näsviken med alla tillhörigheter i fast och lös egendom, deribland ångbåtar och prämar jemte sjöstationer med åbyggnader samt fordringar, enligt bok vid tiden för öfverlåtelsen, finge för statens räkning inköpas, att tagas i besittning den 1 November 1887, mot en köpeskilling af 536,488 kronor 15 öre, hvilken skulle erläggas sålunda, att staten

1:o eftergåfve hvad af det bolaget beviljade statslån återstode oguldet den 31 December 1887, beräknadt att utgöra kronor 185,677: 97, och
2:o sistnämnda dag betalade till bolaget dels mot erhållande af bolagets oguldna, i

Transport kronor 185,677: 97

Transport kronor 185,677: 97	
jernvägen in-tecknade obligationer ett deremot svarande belopp, beräknadt till 105,624 kronor 7 öre, dels ock ytterligare 245,186 kronor 11 öre, eller sålunda tillhopa.....	» 350,810: 18
Summa kronor 536,488: 15;	

Angående
inköp och
ombyggnad
af jernvägen
Hudåksvall—
Näsvisken
m. m.
(Forts.)

dels öfverlåta åt Kongl. Maj:t att fastställa de närmare vilkor, förbehåll och bestämmelser, som vid uppgörande af aftalet med jernvägsaktiebolaget kunde finnas erforderliga;

dels bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition för jernvägens inköpande och dess ombyggnad till bredspårig samt utsträckande till norra stambanan vid Ljusdal och försende med rörlig materiel 4,623,300 kronor och deraf anvisa till utgående

under år 1886	kronor 2,000,000: —
» » 1887	» 2,350,300: —
och » » 1888	» 273,000: —

Herrar vice Talmannen^a *L. O. Larsson, A. P. Danielson, S. Nilsson, N. Petersson, S. Andreasson, J. Jonson, O. B. Olsson, A. Persson* och *P. Pehrsson*, hade i afgifven reservation yrkat afslag å Kongl. Maj:ts proposition.

Efter det uppläsning skett af Utskottets hemställan, anförde:

Herr Anders Persson: Då jag inom Stats-Utskottet motsatt mig denna Kongl. Maj:ts proposition, ber jag här få angifva några skäl derför.

Om jag blifvit förvånad öfver några framställningar till denna Riksdag är det icke minst öfver den ifrågavarande. Jag hade nemligen väntat, att man, innan man beslutar sig för att bygga flera jernvägar i Norrland, först skulle få erfarenhet om, huru stor inkomst staten kunde påräkna af de redan der befintliga banlinierna. Om man ser till, hvad resultat dessa utvisa, förefaller det mig icke vara särdeles uppmuntrande till att fortgå på denna väg, och skall man ändå göra det, tror jag åtminstone det vore skäl att fortgå med större varsamhet, än hittills varit fallet. Då Riksdagen för några år sedan uttalade sig om stambanebyggandet i Norrland, skedde det ganska omisskännsamt. Riksdagen uttalade nemligen, såsom sin mening, att man skulle bygga för 2 millioner kronor om året, men detta belopp har under de senare åren högst väsentligt öfverskridits. Vid hvarje riksdag hafva väckts förslag om byggande af sidobanor från stambanan till kusten. Jag har icke motsatt mig de två, förut framlagda förslagen, men i afseende på detta tredje tror jag, att vi kunna vänta, tills man finge någon erfarenhet om resultatet af de redan beslutade jernvägsföretagen.

I afseende på den redan trafikerade stambanan i Norrland finna vi i Trafikstyrelsens berättelse temligen nedslående siffror. På linien Storlien—Östersund, som trafikerats i 4 år, var nettobehållningen i förhållande till byggnadskapitalet 0,12 procent under åren 1881—1883

Angående och å linien Östersund—TorpsHAMMAR, som trafikerats sedan 1878, har inköp och nettobehållningen icke kunnat uppdrivvas till mer än ungefär 1½ ombyggnad procent af byggnadskapitalet. Linien Ånge—Bollnäs har äfven af jernvägen lemnat ett mycket dåligt resultat, nemligen 1880 0,22 procent och Huddiksvall—1881—1883 0,66 procent netto i förhållande till byggnadskapitalet. Näsvisken Nu säger man, att dessa utfartsvägar behöfvas för uppdrivande af m. m. stambanans afkastning. Ja, detta må gälla de redan beslutade bi- (Forts.) banorna, men det torde icke vara så brådskande att redan nu besluta en tredje utfartsväg.

Man har genom gjorda beräkningar velat förespegla Riksdagen att staten härigenom skulle skaffa sig en inkomst af icke mindre än 5,8 procent på anläggningskostnaden. Jag vågar dock betvifla rättigheten af dessa beräkningar. Det förefaller mig att, derest dessa beräkningar äro riktiga, det icke skulle vara sådan brist på företagsamhet hos enskilde personer, att de låte detta gynsamma tillfälle gå sig ur händerna och icke sjelfve byggde, då de icke kunna rimligtvis ifrågasätta annat än att staten skulle bistå dem genom att på mycket billiga villkor lemna dem hälften af den beräknade kostnaden, såsom det vid andra enskilda företag är fallet. Vidare har det förvänat mig att se, huru man annars, när det är fråga om att anlägga enskilda jernvägar, på många håll anstränger sig till det yttersta för att åstadkomma det nödiga kapitalet. Jag vet, att personer, egare till små hemman, på hvilka de redan skuldsatt sig, icke dragit i betänkande att ytterligare upplåna kapital för att nedlägga dem i jernvägsföretag, på hvilka de icke kunna påräkna någon säker vinst åtminstone under den närmaste framtiden. Man säger, att jordbrukaren behöfver dessa jernvägskommunikationer för att kunna bestå i våra dagar, då täflan på alla områden är så stark. Jag vill väl icke försöka förneka detta. Men fördelen är ej så stor som man förespeglar, då nemligen endast ett fåtal jordbrukare äro i tillfälle att begagna sig af denna fördel. För de jordbrukare, som icke kunna begagna sig af jernvägarne, enär de bo för aflägsset derifrån, åstadkomma jernvägarne åter lika stora olägenheter, åtminstone hafva vi i den provins jag tillhör gjort denna erfarenhet. Då en jernväg löper genom en del af en provins, måste de, som bo i den delen jernvägen icke berör, anstränga sig att söka skaffa lika goda kommunikationer, för att kunna bestå i den allmänna täflan. Då man sålunda beslutar att bygga en jernväg, som enligt mitt förmenande i en framtid kommer att lemna en ytterst ringa afkastning, så beskattar man dem, som icke hafva någon fördel af företaget, i det att man tvingar dem att kasta sig in i nya skulder för sådana enskilda företag, som man måste åstadkomma, om man skall kunna uthärda den framkallade täflan.

Jag skall emellertid icke längre upptaga herrarnes tid, då jag hyser ett svagt hopp om att min åsigt i detta fall skall göra sig gällande. Åtskilliga års erfarenhet har nemligen visat, att, då det gäller ett jernvägsföretag i de norrländska orterna, det är fåfångt att streta emot. Men jag tror, att man borde vänta och afvakta några års erfarenhet, innan man inlåter sig på nya jernvägsföretag i

dessa norrländska provinser. På grund af hvad jag nu anfört yrkar jag afslag å så väl Kongl. Maj:ts proposition som Utskottets förslag.

I detta yttrande instämde Herrar *Janson* i Karlshed, *Sjöberg* i Bodaryd och *Björkman*.

*Angående
inköp och
ombyggnad
af jernvägen
i Hudäksvall—
Näsviken
m. m.
(Forts.)*

Vidare yttrade:

Herr Boström: Jag vill gerna gifva Herr Anders Persson rätt i hvad han anförde angående nödvändigheten att iakttaga försigtighet i byggande af jernbanor för statens räkning, men jag kan för min del icke finna annat, än att den nu föreslagna jernvägen utgör ett korollarium till beslutet om den stambana, som redan är byggd och håller på att byggas i Norrland, ty klart torde vara, att, då stambanan blifvit förlagd långt inne i landet, staten under sådana förhållanden måste skaffa sig utfartsvägar från denna bana till kusten, och därför anhåller jag om bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Aug. Peterson: Vid föregående riksdagar, då det varit fråga om att för statens räkning i Norrland bygga en stambana eller inköpa jernvägar, har jag röstat emot de sålunda gjorda förslagen i den öfvertygelsen, att dessa statsbanor i Norrland i framtiden icke kunna bära sig. Jag är fast öfvertygad om att, när en gång skogen uppe i Norrland blifvit så medtagen, att deraf icke mycket återstår för afverkning, godstrafiken deruppe skall blifva högst obetydlig. Persontrafiken kan nemligen aldrig blifva särdeles stor i Norrlands glest bebyggda trakter. Jag tror för den skull, att Norrland, i likhet med öfriga provinser i riket, då något behof af banor uppstår, sjelf bör bygga dessa. Jag har hört, att det i Norrland skulle finnas mycket förmöget folk, samt vet, att Norrland eger stora resurser i sina vidsträckt skogsmarker och floddalar med utmärkt jordmån. Vid sådant förhållande anser jag, att icke staten bör bygga de banor som behövas, utan bör i Norrland, såsom på andra orter, detta öfverlemnas åt den enskilda företagsamheten. Man bör icke för Norrland göra större uppförfingar än för andra provinser. Om man ser till huru antalet banmil ställer sig till folkmängden derstädes, så tror jag, att man skall finna, att staten i Norrland byggt mycket större sträckor jernväg än i någon af Sveriges öfriga provinser. När så är fallet, vill jag för min del icke vara med om att härutinnan ytterligare gynna denna provins mer än någon annan, så vida man icke skall tillämpa det bibliska ordspråket: »den som mycket hafver, honom skall mycket gifvet vardas». Jag tror emellertid icke, att detta ordspråk här eger sin tillämplighet alldeles efter den stränga ordalydelsen, hvadan jag yrkar afslag å så väl Kongl. Maj:ts proposition som Utskottets hemställan.

Herr Hammarberg: Det förhåller sig nog så, som Herr Anders Persson yttrade, att statens banor i Norrland hittills icke visat något godt resultat. Men det har så kraftigt framhållits i Kongl. Maj:ts

*Angående
inköp och
ombyggnad
af jernvägen
Hudiksvall—
Näsvisken
m. m.*

(Forts.)

proposition och Stats-Utskottets betänkande, att, för att stambanan derstädes skall kunna gifva något godt resultat, måste det finnas bibanor, och jag anser för min del detta vara ett så talande skäl, att jag på grund deraf vill yrka bifall till Utskottets förslag.

Herr vice Talmannen L. O. Larsson: Det torde må hända icke förvåna någon, om jag uppträder emot det föreliggande förslaget, äfven om icke Stats-Utskottets betänkande utvisade, att jag reserverat mig mot Utskottets förslag. Jag har nemligen principiellt uppträdt mot hvarje framställning att staten skall bygga sådana bibanor, som nu äro i fråga, och jag kommer fortfarande att göra det. Jag tycker dock det nu nästan börjar gå för tätt på, så att till och med den, som icke principiellt är emot sådana företag, borde blifva litet betänksam. Det ser ut som om Riksdagen skulle för hvart år besluta en ny bibana i Norrland. Riksdagen gjorde en god början år 1883, då den inköpte jernvägen Kilafors—Söderhamn för en kostnad af 1,400,000 kronor per mil, och året derpå, 1884, tyckte man denna affär vara så bra, att man inköpte Torpshammar—Sundsvalls-banan. Nu kommer turen till Ljusdal—Hudiksvalls-banan och jag skulle mycket misstaga mig, om icke, derest Riksdagen nu bifaller detta förslag, man snart nog kommer och vill, att staten skall bygga en bibana till Hernösand, ty konsekvensen fördrar, att då Riksdagen begynt gifva några städer i Norrland bibanor, staten äfven bekostar bibanor till öfriga städer. Ätminstone vet jag intet skäl, hvarför Hernösand skulle vara mindre berättigadt dertill än andra städer der uppe, som nu kommit i åtnjutande af dessa fördelar. Jag anser, som sagdt, för min del, att det nu går för hastigt med utdelande af sådana förmåner samt att man, såsom en talare redan frambällit, åtminstone kunde vänta litet till. Icke kan man väl hemta stöd för bifall till denna framställning i den omständigheten, att denna bana skulle beröra en landsdel, som vore missgynnad i afseende på jernvägar. Tvärt om är Gefleborgs län mera gynnadt på banor än många andra län; det har en stambana samt har redan fått en bibana och detta är ganska vackert. Man kan därför icke säga, att detta län blifvit styfmoderligt behandladt mot andra län.

Nu påstår man, att detta vore en utmärkt affär för staten. Ja, detta hör man alltid, då det är fråga om att bygga jernvägar. Så var det ju äfven, då Riksdagen inköpte Sundsvall—Torpshammars-banan samt likaså i fråga om Kilafors—Söderhamns-banan. Men jag tror att om man nu endast 2 år efter inköpet af sistnämnde bana företogte en vidräkning, skulle det visa sig, att de då uppgjorda kalkylerna icke hållit streck, och så skulle också otvifvelaktigt visa sig äfven med afseende på denna jernväg mellan Ljusdal och Hudiksvall.

Då man läser Kongl. Maj:ts proposition och den utredning som förelagts, synes det som om hela banan vore tillkommen i och för ett stort enskildt trävaruaktiebolag, ett af de mest verksamma, såsom vi väl känna till. Men till på köpet ser det ut, som om detta bolag ensamt skulle befrakta denna jernväg; det skulle lemna jernvägen så stor inkomst, att det skulle blifva en dugtig ränta på anläggnings-

kapitalet. Bolaget skulle flytta sågverken och anlägga flottleder blott för att jernvägen skulle få stora inkomster, och man skulle betala 2 å 3 gånger mera för timmerstockarne, än det kostade att flotta dem. Man behöfver just icke hafva sysslat mycket med trävaruaffärer för att veta, att detta resonnement icke håller streck; och det förefaller mig så mycket mera besynnerligt, som man just i dessa dagar fått ett praktiskt exempel på, huru det i verkligheten förhåller sig. I Dalarne finnes ett trävaruaktiebolag, det största inom landet. Bolagets sågverk äro så belägna, att de måste frakta timret 8 mil på jernväg till Gefle. Ehuru sågverken voro belägna på ett ställe, der vatten aldrig tröt, fann bolaget dock med sin fördel förenligt att nu inköpa ett mycket dyrbart sågverk vid sjelfva hafvet, emedan af uppgjorda beräkningar skulle framgå, att frakten å jernväg vore 3 gånger dyrare än flottningen. Beräkningarne torde nog vara rigtiga, ty att så är ligger i egarnes eget intresse, som föranledt denna stora förändring. Man kan vara viss om, att de ansett för sig fördelaktigare att flotta timret till hafvet. Men i förevarande fall skulle ett motsatt förhållande ega rum: det skulle vara bättre och billigare att frakta timret på jernväg. Jag tror icke derpå. Jag tror att det hela är, såsom en talare här i Kammaren för några år sedan yttrade, en tillställning. Det skall nog snart visa sig, att så är förhållandet. Man har ingen garanti, att dessa löften blifva uppfyllda.

Hvad sjelfva kostnaden beträffar, så är den hög, ehuru jemförelsevis icke så hög som den var, vidkommande de två norrländska banor, man redan beslutat sig för. Kostnaden för banan Söderhamn—Kilafors, som är endast 35 kilometer lång, belöper sig till 4,438,763 kronor eller möjligen 4,138,763 kronor, och för banan Sundsvall—Torpshammar 5,150,884 kronor, eller tillhopa 9,289,647 kronor. Kostnaden för Ljusdal—Hudiksvalls-banan har beräknats till 4,872,400 kronor. Sålunda uppstår en kostnad af tillhopa öfver 14,000,000 kronor för endast bibanor inom ett jemförelsevis litet område af Sverige. Enligt mitt förmenande hade det varit vida bättre, om Riksdagen, i stället för att inköpa dessa bibanor, beslutit en fortsättning af norrländska stambanan uppåt. Detta hade varit ett hela landets intresse. Men att bygga bibanor till alla småstäder i Norrland kan icke vara klokt och i statens intresse, huru man än resonnerar. Derfor vill jag också icke vara med om att bifalla Utskottets förslag i föreliggande fråga. Gifvet är nemligen att, då vi börjat med inköp af en bana om året, vi snart skola bygga en ytterligare sådan bana o. s. v. Annat hade varit, om det varit fråga om att bevilja anslag till fortsättande af stambanan norrut, hvilket jag emellertid tror kommer att dröja, om man skall använda sådana kostnader, som nu föreslagits, på inköp af bibanor. Oaktadt jag tagit del af alla hithörande handlingar, är jag dock öfvertygad om, att inköp af nu ifrågavarande jernväg icke skall blifva till fördel för staten. Då jag således icke anser förevarande förslag vara med statens fördel förenligt eller kan finna, att staten gentemot Hudiksvalls stad har några särskilda förpligtelser i detta hänseende, kan jag icke annat än yrka afslag å Utskottets framställning.

*Angående
inköp och
ombyggnad
af jernvägen
Hudiksvall—
Näsviken
m m.
(Forts.)*

Angående
inköp och
ombyggnad
af järnvägen
Hudiksvall—
Näsviken
m. m.
(Forts.)

Herr *Magnusson* förenade sig med Herr vice Talmannen.

Herr Statsrådet von Krusenstjerna: Herr Talman! Kammarrens ärade vice Talman i likhet med andre talare före honom har motsatt sig Kongl. Maj:ts proposition i främsta rummet af principiella skäl. Han har sagt, att staten endast skulle bygga en stambana genom Norrland, men åt den enskilda företagsambeten öfverlemnade byggande af bibanor. Jag kan naturligtvis ej förundra mig öfver, att sådana yrkanden framstälts från det hållet, ty de äro i full konsekvens med de yrkanden, som under föregående riksdagar, då dylika frågor varit före, framstälts från samma håll. Men jag tillåter mig erinra, att dessa gensagor hittills icke vunnit Riksdagens bifall.

Å andra sidan har af Jernvägstrafikstyrelsen och Kongl. Maj:ts framhållits, att skälet till, att stambanan genom Norrland hittills icke burit sig väl, just är dess isolerade ställning och saknaden af utfartsvägar till hafvet. Utan sådana utfartsvägar kan staten icke betjena och draga fördel af Norrlands viktigaste näring, trävaruindustrien, och det är vidare af vigt, att staten i afseende å dessa utfartsvägars anläggning och trafikering ställer sig helt och hållet oberoende af enskilda intressenter, ty sådana artiklar som trävaror, hvilka icke kunna tåla en dyr frakt, nödgas söka andra trafikleder än statsbanan, om denna ej förmår att utan omlastning bereda väg till utskeppningsorten. Dertill kommer, att nu förevarande fråga är af samma beskaffenhet som de två, hvilka åren 1883 och 1884 varit föremål för Riksdagens afgörande och vunnit Riksdagens bifall. Trafikstyrelsen hade framhållit behofvet af utfartsvägar till Söderhamn, Sundsvall och Hudiksvall. För utfartsvägarne till Söderhamn och Sundsvall beviljades anslag vid 1883 och 1884 årens riksdagar. Det återstår således utfartsvägen till Hudiksvall, hvarom nu är fråga.

Nu yttrade den förste ärade talaren, att han förundrade sig öfver, att en sådan framställning som den nu föreliggande redan framkommit. Han sade, att rätta tidpunkten ännu icke vore inne och att man borde hafva afvaktat resultatet af Riksdagens senaste åtgärder i fråga om inköp af bibanor i Norrland, och han visade med siffror, att afkastningen af stambanan genom Norrland för närvarande icke vore stor. Men, mine herrar, det är just för att få ett bättre resultat, som det nu är ifrågasatt att inköpa och ombygga Hudiksvallsbanan, och rätta tidpunkten för vidtagande af en sådan anordning synes mig just vara år 1886, ty i början af detta år blir en af de båda andra utfartsvägarne, banan Kilafors—Söderhamn, fullbordad, och i följd deraf erfordras till denna bana för samma år ej mer än 247,000 kronor, eller sista återstoden af det vid 1883 års riksdag beviljade anslaget.

Vice Talmannen har sagt, att, då man således under tre på hvarandra följande år fått Kongl. propositioner om anläggning af utfartsvägar från norrländska stambanan, man kunde nästa år hafva att vänta en framställning om en bibana jemväl till Hernösand, men jag vill erinra om, att förhållandet i detta fall icke är detsamma, ty genom de hittills gjorda framställningarne har man afsett att bereda infartsvägar från stambanan till vatten, men stambanan träffar Ånger-

manelfven vid Sollefteå, och mellan Sollefteå eller åtminstone mellan Nyland och Hernösand finnes redan en farled, som är segelbar äfven för större fartyg.

Vidare har han sagt, att det ser ut såsom om hela frågan uppstått för att gynna ett stort enskildt bolag. Nej, den Kongl. propositionen har ej tillkommit för bolagets skull, utan för att hjälpa hela landsdelar, norra Helsingland och Herjeådalen, som äro, särskildt Herjeådalen, vanlottade på kommunikationer och i många afseenden hafva att kämpa med stora svårigheter. Herjeådalen skulle genom denna jernväg erhålla en lättare afsättningsort i Hudiksvall och för åstadkommande häraf är Herjeådalen i behof samt, såsom det synes mig, äfven väl förtjent af understöd från staten.

Hvad beträffar hans yttrande, att beräkningen af kostnaderna icke skulle vara mycket att lita på, så tillåter jag mig erinra, att denna beräkning är uppgjord af en i sådant afseende fullt kompetent man. Kostnaden för denna bana skulle uppgå till 4,808,000 kronor, och på detta kapital skulle staten genom de inkomster, banan är beräknad att gifva, erhålla icke mindre än 5,8 procent, hvilken beräkning man bör kunna skänka så mycket större tillit, som den varit underkastad granskning af Jernvägstrafikstyrelsen och befunnits riktig.

Han har äfven, om jag rätt fattade hans yttrande, sagt, att det skulle kosta 2—3 gånger mer att frakta en stock på jernväg från Ljusdal till Hudiksvall än att flotta densamma utefter Ljusnan till hafvet. De handlingar, som varit för Kongl. Maj:ts regering tillgängliga, utvisa något helt annat. Enligt direktör Agrelii beräkningar utgör på den nya utfartsvägen från Ljusdal till Hudiksvall fraktkostnaden för en stock 60 öre, under det flottningskostnaden för en stock från Ljusdal efter Ljusnan till Marmen tillsammans med fraktkostnaden på jernväg från Marmen till Söderhamn uppgår till 61 öre. Afven om det skulle visa sig, att denna sistnämnda siffra något är genom billigare flottningskostnad skulle kunna reduceras, så att den till och med komme att ej obetydligt understiga 60 öre, som ju utgör fraktkostnaden på jernväg, torde i allt fall vattenvägen ej blifva billigare än jernvägen. Herrarne böra nemligen komma i häg, att till flottningskostnaden bör vid en sådan jemförelse läggas räntan på förlagskapitalet för den längre tid, som erfordras för flottning, än om transporten verkställes på jernväg. Om man nemligen verkställer transporten genom flottning från Ljusdal till Marmen och sedan på jernväg till Söderhamn, åtgår dertill omkring ett halft år och till och med mången gång mera, innan stocken kommer fram till hafvet, och då den kommer dit, är det redan höst, så att den icke kan sågas och utskeppas samma år. Vid jemförelse mellan kostnaderna för de olika transportsätten bör vidare tagas i beräkning den försämring, som virket undergår under den långa tid, det ligger i vattnet.

Herr vice Talmannen förklarade äfven, att man icke hade någon garanti för att trävaruaktiebolaget uppfylde de rika löften, som det afgifvit. Jo, man har enligt min åsigt en fullt tillräcklig garanti, den

*Angående
inköp och
ombyggnad
af jernvägen
Hudiksvall—
Näsvisken
m. m.
(Forts.)*

Angående inkoop och ombyggnad af jernvägen Hudiksvall—Näsviken m. m. (Forts.)

nemligen, att det uppenbarligen öfverensstämmer med bolagets egen fördel att på den nya jernvägen frakta allt sitt virke. Han anmärkte slutligen, att kostnaden för denna jernväg var stor. Jag tillåter mig då erinra, att jernvägen i förhållande till dess längd blir vida billigare än de båda andra utfartsvägarne, ty kostnaden för Söderhamns-banan, som är 35 kilometer lång, utgör 4,138,000 kronor eller 118,000 kronor per kilometer, och för Sundsvall—Torps-hammars-banan, som är 57,1 kilometer lång, 5,150,000 kronor och 86,000 kronor per kilometer, men för den bana, som nu är i fråga, 4,808,000 kronor för en längd af 62 kilometer, hvilket utgör per kilometer omkring 77,000 kronor.

De tre hufvudskäl, som föranledt mig att tillstyrka förslaget framläggande för Riksdagen, hafva varit den nya banans vigt för statsbanan deruti, att åt statsbanan beredes en ny utfartsväg, dess vigt för de landsdelar den genomgår, hvilket bäst framgår af de stora oppoffringar, de vilja ikläda sig för att få banan till stånd, och slutligen den omständighet, att företaget, så vidt man kan se, bör blifva i ekonomiskt hänseende förmånligt för staten. Allt detta synes mig ock böra utgöra tillräckliga skäl för Kammaren att bevilja det äskade anslaget.

Herr Danielson: Då jag nästan helt och hållet kan instämma uti hvad Herr Anders Persson och vice Talmannen sagt, så kan jag fatta mig kort. Men jag har velat säga, att till följd af hvad jag erfärit af de handlingar, som beröra denna fråga, så tror jag icke på de uppgjorda beräkningarne eller att det skulle blifva någon förtjenst för staten att besluta sig för denna jernväg. Jag har nemligen från tillförlitligt håll hört berättas, att stora trakter, genom hvilka banan skulle gå, äro så godt som skoglösa, och då jernvägens trafikberäkningar synas hufvudsakligen vara grundade på skogsaffärer, så synes denna jernväg för sin trafikinkomst icke kunna hafva någon lång framtid. Dessutom har det blifvit upplyst, att det finnes åtskilliga större vattendrag, som alltid skola komma att täflla med jernvägen om skogseffektors forsling. Det har inom Utskottet blifvit upplyst, att flottningen inom det område, jernvägen passerar, icke kostar mer än 20 öre per stock, under det deremot, om stockarne forslas å jernväg, frakten för dem beräknas efter 60 öre per stycket. För jernvägen att täflla under sådana förhållanden torde knappast vara värdt att försöka. Från statsrådsbanken hafva vi hört uttalas det antagandet, att Herjeådalen äfven komme att begagna sig af denna jernväg för transport af sitt timmer. Men kastar man en blick på kartan och ser huru aflägsset Herjeådalen är beläget från jernvägens område, finner man lätt, att ett sådant antagande icke gerna kan vara möjligt. Den transporten blefve alldeles för dyr, och därför måste Herjeådalen nog söka andra vägar för att få fram sina skogsprodukter.

Jag vill dessutom fråga, hvad staten skall göra med all denna lösegendom utaf ångbåtar, prämar, sjöstationer m. m., som, bland annat, skall inköpas för dessa 536,488 kronor. Dessa penningar kommer staten säkert icke att få någon nytta af och på det sättet äro de på det hela taget bortkastade.

Dessutom, om detta jernvägsföretag är så fördelaktigt, som man påstår, hvarför kunna icke de krafter, som nu göra sig gällande för att få detta köp till stånd, då sjelfva, såsom på andra orter i landet, söka åvägabringa en jernväg samt för ändamålet begära län af staten, motsvarande halfva anläggningskostnaden, såsom t. ex. nu sist fallet varit med hallandsbanan. Det skulle jag icke sätta mig emot. Men, som det nu är, må vederbörande intresserade sköta sig sjelfva och låtom oss icke inblanda staten i dylika affärer. Det förlorar staten vanligtvis på.

Angående
inköp och
ombyggnad
af jernvägen
Hudiksvall—
Näsviken
m. m.
(Forts.)

Detta är i korthet de skäl, som föranledt mig att ställa mig på deras sida, hvilka yrka afslag på Kongl. Maj:ts förevarande framställning. Jag tror, såsom sagdt, att staten här kommer att göra en dålig affär, i hvilken förmodan jag ännu mer styrkes utaf hittills tillgängliga uppgifter om rörelsen å den norrländska stambanan, hvilka visa att trafiken derstädes är försvinnande liten, något som borde vara en varning för staten att icke gå för hastigt till väga med anläggandet af jernvägar derstädes. Sådana jernvägsföretag som här ifrågasvarande bibana böra vi öfverlemna åt den enskilda företagsamheten.

Jag yrkar afslag å Utskottets hemställan.

Herrar *Nilsson* i Vrångebol, *Anders Bengtsson*, *Mallmin*, *Björkman*, *Carlsson* i Fågellhem, *Jönsson* i Mårarp, *Pettersson* i Alfvesta, *Nilsson* i Kägglå, *Petersson* i Eksebo och *Andersson* i Himmelsby instämde i detta anförande.

Herr *Fredenberg* yttrade: Då norra stambanan byggdes och lades långt in i landet, var jag en ibland dem, som ansågo att staten borde bygga utfartsvägar till hafvet, emedan det var gifvet att de norrländska skogsprodukterna icke tålde vid den långa jernvägs-transporten söderut genom landet, utan var tvungen att söka tillgodogöra sig sjötrafiken. Att denna min åsigt var riktig, bestyrkes tillräckligt deraf, att Riksdagen redan beviljat anslag till två utfartsvägar i Norrland, nemligen Söderhamn—Kilafors' och Torpshammar—Sundsvalls jernvägar; och då jernvägen Ljusdal—Hudiksvall utgör en af de viktigaste utfartsvägar för norra stambanan, som skall tillgodogöra Norrlands rikedomar, kan jag icke annat än yrka bifall till hvad Stats-Utskottet här föreslår. Jag gör det så mycket hellre, som jag är öfvertygad om, att det är af stor vikt för den norra stambanans trafik och dess deraf beroende förmåga af rentabilitet att denna utfartsväg så snart som möjligt kommer till stånd.

Häruti instämde Herrar *Arnoldson*, *Östberg*, *Abraham Rundbäck* och *Arhusiander*.

Herr *Jonson* i Fröstorp: Sedan vice Talmannen så fullständigt och klart utredt denna fråga och dervid uttalat samma åsichter, som jag hyser, torde det icke vara mycket för mig att tillägga. Några ord ber jag dock få säga.

Som vi väl erinra oss, förespeglade man Riksdagen alla möjliga fördelar, då det var fråga om beviljandet af anslag till de två redan

Angående inköp och ombyggnad af jernvägen Hudiksvall-Näsvisken m. m.
 (Forts.)

förut bestämda grenbanorna från norra stambanan, hvilka jag dock tror staten fick betala mer än de äro värda. Här lockar man oss nu med att vi skola få banan för underpris; men jag misstänker starkt, att staten äfven här blifver den som kommer att förlora derpå. En stambanas förlängning i Norrland ända upp till Haparanda vill jag, för min del, icke motsätta mig. Men deremot kan jag icke finna det nödigt att vid en sådan utsträckning af stambanan anlägga den ena grenbanan efter den andra, under uppgift att sådant är nödvändigt för att leda stambanetraffiken till hafvet. Jag tror tvärt om, att dessa grenbanor i stället afleda stambanans trafik till hafvet. Jag sätter med ett ord icke mycken tro till dessa förutsägingar om så stora trafikinkomster, som skulle tillföras statens banor genom den nu ifrågavarande jernvägsanläggningen, ty sedan Norrlands skogar blifvit sköflade, är jag öfvertygad, att det blifver en mindre än måttlig trafik på dessa banor. Jag tillråder därför försigtighet här vid lag; man bör icke kasta ut penningar både i nödan och onödan.

Man har framballit det lifliga intresse, som skulle visat sig för saken, i det nemligen två landsting och en mängd socknar uttalat sig därför. Men hvad hafva väl dessa intressen bakom sig? Intet, efter hvad jag kan se. I vederlag erbjudes icke ett enda öre; endast att Hudiksvalls stad upplåter kostnadsfri jord på sitt område, och ett bolag äfvenledes upplåter jord till en station eller hvad det är. Hade de socknar, som jernvägen kommer att genomlöpa, verkligen velat visa något intresse för saken, borde de väl åtminstone hafva erbjudit sig att utan ersättning upplåta erforderlig mark för banan. Så är dock ingalunda fallet. För öfrigt ber jag få erinra, om att endast för några få år sedan Riksdagen beslöt att icke lemna några anslag till enskilda jernvägsanläggningar. Nu skall väl det ifrågavarande företaget icke betraktas som enskildt, kan jag tro; men det är ju i alla fall för tillgodoseendet af enskilda intressen, som jernvägen skulle byggas. Öfver allt annorstädes i mellersta och södra Sverige hafva orterna sjelfva fått bekosta de grenbanor från stambanan, som de ansett sig behöfva, med undantag för några få bolag, som fått statsanslag för ändamålet, dels utan återbetalningsskyldighet, dels såsom lån. Hade ett förslag i sådan rigtning nu förelegat, skulle jag icke hafva motsatt mig det. Men då så icke är förhållandet, kan jag icke vara med om hvad Kongl. Maj:t här föreslagit och Utskottet tillstyrkt. Jag finner det för öfrigt alldeles olämpligt, att staten skall uppträda som affärsman och, såsom här är ifrågasatt, icke allenast köpa båtar och prämar och hvarjehanda annat löst gods, utan äfven öfvertaga fordringar, vare sig säkra eller osäkra.

Jag yrkar afslag å den här gjorda framställningen.

Herr Jonsson i Hof: Innan jag ger mig in på sjelfva frågan, anser jag mig skyldig att förklara, hvarför jag kommer att yrka bifall till hvad Utskottet här föreslagit, ehuru jag, som herrarne kanske erinra sig, vid behandlingen af Kilafors—Söderhamns-banan yttrade, att jag icke ansåg den jernväg, hvarom nu är fråga, hafva samma intresse för staten som Söderhamn—Kilafors-jernvägen, emedan den icke komme att utöfva så stor inverkan på den uppåtgående

stambanans trafik som denna sistnämnda. Hvarför jag nu emellertid kommit till en annan uppfattning härutinnan, beror på åtskilliga erbjudanden, som Hudiksvalls stad och Hudiksvalls trävaruaktiebolag gjort staten, nemligen dels att kostnadsfritt upplåta en del af den för den nya jernvägssträckningen erforderliga mark, dels att lemna den redan befintliga jernvägen för så godt pris, att jernvägsanläggningen i sin helhet blefve billigare än Kilafors—Söderhamns-banan, och dels slutligen att nyssnämnda bolag utfäst sig att, om jernvägen i fråga komme till stånd, anlägga ett särskildt sågverk, som skulle framkalla trafik för den nedåtgående stambanan i följd af den betydliga kolindustri, som skulle uppkomma genom kolning af skogsaffallet efter det till utskeppning försägade virket. Det är ytterligare ett skäl, som inverkar på min åsigt i detta fall, och det är, att efter all anledning Iggesunds bruksbolag samtidigt med att denna jernvägsanläggning blefve beslutad komme att för egen del anlägga en jernväg till Hudiksvall, som äfven komme att tillföra stambanan betydlig trafik från Krylbo och Ockelbo till Ljusdal. Undersökning i sådant hänseende har redan gjorts i fråga om en bredspårig bana, och för närvarande pågår undersökning med hänsyn till en smalspårig bana, som i rätt riktning redan finnes färdig på nära $\frac{1}{2}$ mils längd.

Sedan jag nu förklarar dessa omständigheter, ber jag få öfvergå till en annan fråga, som också onekligen har stor vikt vid bedömandet af denna jernväg. Jag menar nemligen det af Herr vice Talmannen omnämnda Gefle—Skutskärs-köpet och den fara, han såg deri att sågverksegarne i Kopparbergs län, hvilka hittills transporterat sitt virke till Gefle, efter inköp af Skutskärshamnen antagligen skulle komma att flotta sitt virke dit i stället för att föra det på jernväg, och att så antagligen framgent komme att ske.

Jag skall nu försöka att göra för Kammaren klart, huru det egentligen hänger i hop med denna sak, på det att hvar och en må kunna bedöma, huru vida skäl verkligen finnes för en dylik farhåga.

Som herrarne finna af de handlingar, hvilka dels vidfogats betänkanudet, dels särskildt utdelats i Kammaren, har direktören M. Agrelius beräknat flottningskostnaderna m. m. från Hybo till Söderhamn till 61 öre per stock, och denna beräkning är på visst sätt riktig, samt åtminstone icke för låg. Den siffra han lagt till grund för sina beräkningar uttrycker medelsiffran under de tio åren från 1881 och bakåt samt utgör 23,2 öre för timmer flottadt från Svinhammarsbommen till sjön Marman, der virket lastas på jernvägsvagn och föres ned till Söderhamn. Hade han haft reda på rätta kostnaderna, tror jag icke att siffran skulle blifvit så hög, ty under det år han uppgjorde beräkningen uppgick flottningskostnaden endast till något mer än 17 öre per stock, och således skulle kalkylen kunnat ställa sig ännu billigare, om han räknat flottningskostnaden för det året. Flottningskostnaden har nemligen under åren från 1882 gått ned ytterligare och uppgick i fjor icke till mer än 10 öre per timmer. Vid sådant förhållande kunna ju herrarne med skäl tro, att gärdet skulle vara uppgifvet, då kostnaderna för flottning sjunka så betydligt, men det är dock icke fallet. Hvarför kostnaderna före 1882 voro så mycket högre, berodde derpå, att, innan den nya flottnings-

Angående
inköp och
ombyggnad
af jernvägen
Hudiksvall—
Näsvisken
m. m.
(Forts.)

Angående
inköp och
ombyggnad
af jernvägen
Hudiksvall
Näsviken
m. m.
(Forts.)

lagen trädde i tillämpning, voro der två bolag, som hade flottningen om hand, det ena ett strömmrensningbolag, det andra en flottningsförening. Strömmrensningbolaget egde alla de i Ljusnan för flottningen under de sista 30 åren uppförda byggnaderna, hvilka kostat betydliga summor. Emellertid har för hvarje stock, som flottats i elfven, beräknats en viss amortering på dessa byggnader, och denna amortering har tilltagits så rikligt, att år 1882 voro flottningsbyggnaderna ungefär betalda.

År 1883 öfvertog flottningsföreningen alla dessa byggnader, utan att derför betala något vidare. Sedan dess ligger underhållet för alla dessa strömbyggnader direkt på årets flottning och utgjorde för år 1884 — det sista år under hvilket flottning egt rum — ungefär 4 öre för stock. Flottningskostnaden uppgick till något litet öfver 6 öre, och således blef hela kostnaden för flottadt timmer något öfver 10 öre. Man måste likväl lägga märke till, att under detta år var större tillgång på flottningstimmer än man i medeltal kan beräkna och dessutom ovanligt högt vatten och gynsamma flottningsförhållanden i öfrigt. Inga störande förhållanden invercade detta år på flottningen, som derför också föll sig ovanligt billig. Jag har fullkomligt reda på hvad man kan beräkna underhållet af flottningsbyggnader till för år, och i Ljusnan blef hela kostnaderna derför under de senare åren gått till cirka 70,000 kronor. Om man för framtiden antager denna siffra till 60,000 kronor och fördelar denna på 2,000,000 stycken timmer, blir det naturligtvis en mycket lägre siffra, än om de fördelas på endast 1,000,000. Den direkta flottningskostnaden blir till en del lika hög vare sig under året framgå 2 eller 1 million stockar. Herrarne förstå väl då att, om spådomen rörande virkestillgångens minskning skulle vara sannolik, så skulle följden blifva att flottningskostnaderna stiga, i samma mån som virkestillgången minskades, till följd deraf att kostnaderna för byggnaderna blefve desamma, vare sig det flottades litet eller mycket virke. Vi hålla oss nu emellertid till den faktiska siffran 10 öre för flottning ned till sjön Marman, der virket lägges på jernvägsvagn och föres till Söderhamn, hvilket kostar 30 öre per stock. Från Söderhamn flottas virket ut till skärgården och till sågverken, sedan det först blifvit sorteradt, så att hvarje egare bekommer sitt virke och icke får det sammanblandadt med andras. Allt detta gör att, då man beräknar en måttlig förlustprocent för det timmer, som flottas fram, och hvilken förlust kan lågt skattas till 1 procent för flottningen och 2 procent i kvalitativ försämring, kommer flottningskostnaden ändock upp till 50 öre. För transporten å jernväg deremot ned till Hudiksvall har kostnaden beräknats till 60 öre eller 10 öre mindre, än om det flottats fram till Marman och transporteras på jernväg derifrån ner till Söderhamn. Det stannar dock icke ens vid denna skilnad, ty den vinst, man gör genom den snabbare transporten på jernväg mot om virket skall flottas fram å Ljusnan, är så betydlig, att man brukar beräkna ett halft års förlagsränta å virkesmassan. Detta beror på att nere vid Ljusnan finnas två skiljebommar, der virket sorteras för att komma till sina behöriga egare. Det hjälper icke att med hundratals man söka forcera sorteringen, utan virket blir i alla händelser liggande der, och skiljandet

deraf plär icke slutas förr, än isen lägger sig. Herrarne se således att, huru man än tager denna sak, förefinnes icke den fara, som Herr vice Talmannen framhöll skulle finnas nere vid Dalelfven och de derstädes belägna sågverken. Jag skall nu äfven fästa uppmärksamheten på en annan sak, som på det närmaste sammanhänger härmed. Allt efter som skogarne minskas, sjunka medeldimensionerna på virket. Så länge det finnes urskogar att tillgå, är virket i regeln mycket groft, men allt eftersom dessa gamla skogar uthuggas, blifva dimensionerna mindre, och detta gör att det kommer en mängd virke i flottleden, som har benägenhet för att sjunka, hvilket icke inträffar med virke af gröfre dimensioner. Detta kommer också att icke obetydligt medverka till, att flottlederna framdeles komma att få mycket svårt att täfna med jernvägarne i fråga om fraktkostnader. Nu har en och annan af de talare, som yttrat sig i frågan, uttalat sina tvifvel om trafikberäkningarnes rättighet och på den grund dragit den slutsatsen, att resultatet af banans afkastning skulle blifva helt annat än det här framlagda. I det afscendet får man väl säga, att de beräkningar, som gjorts här, helt och hållet äro grundade på faktiska, för handen varande förhållanden och icke gripna ur luften. Man har lagt till grund härför trafiken på linien Hudiksvall - Näsviken och i afseende å persontrafiken här satt till och med denna något lägre. I afseende å virkesmängden har direktör Agrelius lagt till grund det parti virke, som Hudiksvalls trävaruaktiebolag äfvensom andra i trakten befintliga sågverk på sista åren försägar på de olika platserna och hvilket virke passerat större eller mindre sträckor, hvaröfver den nya jernvägen skulle framgå. Det är visserligen en möjlighet, att virkesmassan någon gång kan sjunka, lika väl som det kan hända att den håller sig uppe vid samma sifra som hittills, men låtom oss äfven antaga, att den sjunker något, så måste man dock lägga märke till, att i de nu uppgjorda beräkningarne är ingen hänsyn tagen till den ökade trafik, som skulle uppkomma genom sågverket vid Hybosjön, lika som icke heller den tillökning i trafiken, som skulle uppkomma genom en blifvande bibana från Iggesund, kunnat framhållas. Om således också en viss slags trafik i framtiden skulle förminskas, tror jag dock icke att denna minskning i sjelfva verket skall blifva större, än att den fullt kommer att motsvaras af tillökning på andra poster. Mig förefaller det som om resultatet vore fullt riktigt angifvet.

Nu har man äfven frågat: »Hvarför icke hellre fortsätta med byggandet af stambanan än börja med anläggandet af dessa utfartsvägar?» Derpå vill jag svara: »Må staten bygga de utfartsvägar, som äro af vigt för stambanans egen trafik och hvilka man tydligt kan se skola bära sig, men låt bli att anlägga några andra!» Det är den princip, jag anser vara den riktiga. Är det fråga om att bygga om och inköpa en bana, hvilken man är öfvertygad skall bära sig, och andra skäl tala för att det skall ske just nu, då kan jag verkligt icke inse, hvarför man skall motsätta sig hvad Utskottet här föreslagit.

Beträffande det här nu hörda yttrandet, att man borde vänta

*Angående
inköp och
ombyggnad
af jernvägen
Hudiksvall-
Näsviken
m. m.
(Forts.)*

Angående
inköp och
ombyggnad
af jernvägen
Hudiksvall—
Näsviken
m. m.
(Forts.)

med afgörandet af denna fråga och ännu något se tiden an, finnas åtskilliga omständigheter, som tala mot detta, och den viktigaste deribland är den dyrbara konstgjorda flottleden från Hybo till Hudiksvall, hvilken till en del består af en ofantligt hög — som jag tror på 50 à 60 fots höjd öfver marken liggande — träbyggnad och en dyrbar bjelkunderbyggnad och vid hvilken finnes ett ånghissverk, som drager upp virket från Ljusnans vattennivå. Jag vill upplysa, att just denna del af den dyrbara flottleden nu är så förfallen, att inom få år en grundlig ombyggnad deraf måste vidtagas, hvilket förhållande också är orsaken till, att bolaget är så ytterst intresserad för att få klart, huru vida det skall blifva någon jernväg eller icke. Vägrar staten att öfvertaga banan, måste bolaget bygga om flottleden och således beräkna denna utgift för framtiden. Öfvertages deremot banan af staten, är ingen idé att lägga ner hundra tusentals kronor på den affären.

Äfven ett annat skäl finnes för fattandet af beslut i denna fråga redan nu, det nemligen att Söderhamn—Kilafors' jernväg blifver färdig nästa år och att det då är i sin ordning att flytta öfver redskapen och materielen till nu ifrågavarande jernväg, hvilket kostar mindre än att efter några års hvila komma till samma resultat.

Herr Jonsson i Fröstorp påstod, att intressenterna i detta företag icke erbjudit någonting för att få jernvägen. I det fallet får han väl jemka något med sig, ty dels hafva Hudiksvalls stad och Hudiksvalls trävaruaktiebolag erbjudit ganska betydliga bidrag i form af kostnadsfri mark och den färdiga jernvägen till ett mycket lågt pris, och dels hafva ortens jordegare utfäst sig att lemna mark till banan för ett pris, som med minst 50 procent understiger det pris, som marken vid en expropriation skulle betinga. Intressenterna hafva således visat ett icke så obetydligt intresse för att få banan till stånd, om det också icke kan jämföras med det intresse, som förefinnes, då man söker bygga en privat bana.

I afseende på den framtida skogstillgången, hvilken fråga jag redan vidrört något, vill jag ytterligare nämna, att Hudiksvalls trävaruaktiebolag faktiskt eger öfver 500,000 tunnland skogsmark ofvanför den punkt, der Ljusnan stöter till banan. Af denna skogsmark eger bolaget en del med full eganderätt och andra delen på längre eller kortare afverkningstid. Naturligtvis är en del af denna skogsareal redan afverkad, men denna afverkning har icke sträckt sig längre ned än till träd, hvilkas diameter 16 à 18 fot från roten utgjort 11 à 12 tum. Att afverkningen icke sträckt sig till träd under dessa dimensioner, visar, att äfven på afverkningsorterna finnes betydlig skog kvar, och man behöfver icke känna mycket till skogshandteringen för att våga det påståendet, att man med trygghet kan räkna på att i medeltal på hvardera af dessa 500,000 tunnland skogsmark erhålla 25 à 30 stockar per tunnland, ett resultat, som jäfvar förhågan för, att virkesmängden i dessa trakter skall hastigt försvinna.

Då jag för tillfället är besvärad af heshet i betydlig grad samt herrarne möjligen icke heller äro intresserade af att höra mera, skall jag nu sluta med att helt enkelt yrka bifall till Utskottets förslag.

Herr Gunnar Eriksson: Sedan Herr Statsrådet och Chefen för civildepartementet yttrat sig i frågan till förmån för Kongl. Maj:ts proposition samt vidare Herr Olof Jonsson med flere talare vederlagt de talare, som yttrat sig för afslag å propositionen, återstår för mig icke mycket att tillägga utöfver att anhålla om bifall till Kongl. Maj:ts af Utskottet tillstyrkta förslag, hvilket förslag jag inom Stats-Utskottet biträdt.

*Angående
inköp och
ombyggnad
af jernvägen
Hudiksvall—
Näsvisken
m. m.
(Forts.)*

Jag begärde ordet egentligen med anledning af Herr Anders Perssons yttrande, att tvärbanans inkomster skulle vara ringa. Om jag icke hörde orätt, lade han 1883 års statistiska uppgifter till grund för sina meddelanden i detta hänseende. Jag ber att få erinra, att tvärbanan Östersund—Storlien öppnades för allmän trafik först i Juli månad år 1882. Naturligt är ju, att denna bana, som var ny och först nämnda tid började trafikeras, icke kunde redan under år 1883 lemna någon egentlig inkomst; och denna erfarenhet i fråga om nya jernvägar är densamma, tror jag, icke blott i Norrland utan äfven i mellersta och södra Sverige.

Herr vice Talmannen yttrade, att det var allenast ett trävaru-aktiebolags intresse, som här ville fram. I afseende derå vill jag erinra, att ett enskildt intresse, som icke sammanfaller med och uppbäres af ett allmänt, icke kan komma så långt; och såsom bevis för, att här verkligen förefinnes ett stort allmänt intresse, ber jag få erinra derom, hvilket dessutom kan inhemtas af till ärendet hörande handlingar, att Konungens Befallningshafvande i både Jemtlands och Gefleborgs län samt båda dessa läns landsting lika som också Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Jernvägstrafikstyrelsen förordat denna bana. Alla dessa auktoriteter tillsammans gälla för mig mycket mer än en enskild persons påstående, att det ej är värdt att inköpa och bygga den ifrågavarande banan. Ty om någon skall tillerkännas något omdöme i en sådan fråga, är det väl dessa auktoriteter och i synnerhet Trafikstyrelsen; och jag är för min del viss derom, att dessa myndigheter icke förorda ett enskildt intresse på det allmännas bekostnad.

Herr Danielson frågade, hvad man skulle med all den lösa egendom, som följer med köpet. För min del betyder det föga, om den medföljer eller ej, då banan i alla fall säljes för billigt pris och denna löseegendom följer med på köpet. Det vore väl också obilligt om bolaget, när det nedlägger flottrörelsen, ändock skulle behålla dessa saker, hvaraf det sedan icke kan hafva någon nytta. Det är väl sant, att staten ej heller kan använda den, men om den säljes, måste den väl ändå inbringa något, hvilket icke bör föraktas, då staten får den utan särskildt beräknadt värde.

Man kan förundra sig öfver att en jemtlanding uppträder till försvar för denna bana, särdeles som det är omkring 30 mil från min hemort till den ifrågavarande jernbanans ändpunkt vid Ljusdal och således hvarken jag enskildt eller det län jag tillhör kan deraf draga någon fördel. Men ett af skälen, hvarför jag det gör, är att saken har ett icke obetydligt intresse för Herjeådalens. Denna provins, som ju tillhör Jemtlands län, har af ålder haft sin utfartsväg öfver Hudiksvall, och denna stad har från uråldriga tider räknat

Angående
inköp och
ombyggnad
af jernvägen
Hudiksvall—
Näsviken
m m.
(Forts)

Herjeådalen till sitt handelsträffområde och det är således af stor vikt för denna provins, att den ifrågasatta kommunikationsleden kommer till stånd, emedan den skulle blifva den i alla afseenden fördelaktigaste för Herjeådalen; och då dertill kommer att denna provins, med sin idoga och sträfsamma befolkning, blifvit i fråga om kommunikationer helt och hållet åsidosatt från statens sida i förhållande till andra provinser, må det ej förtänkas mig, om jag i denna sak uppträder till försvar för dess intressen.

Jag kan således icke annat än anhålla om bifall till Kongl. Maj:ts af Utskottet tillstyrkta förslag.

I detta yttrande instämde Herrar *Blomberg* och *E. P. Jonsson*.

Herr Pehrsson i Törneryd: Till de skäl, som af föregående talare anförts emot Utskottets hemställan, torde det icke vara mycket att tillägga. Jag vill blott framhålla frågan ur en synpunkt, som hittills icke under diskussionen blifvit berörd, nemligen den att man, efter mitt förmenande åtminstone, pågår allt för hastigt med byggandet af statsbanor i Norrland. Herrarne torde erinra sig, att 1882 års Riksdag beslöt att jernvägar i Norrland icke skulle för statens räkning byggas för mer än 2 millioner kronor om året. Denna summa höjdes visserligen följande år till 2½ millioner, men sedan har man återgått till 2 millioner. Man ansåg nemligen då, att man under den närmast förflutna tiden allt för mycket forcerat jernvägsbyggandet i Norrland samt att man borde något hemta sig och se resultaten af de jernvägar staten redan egde der. Detta var orsaken till 1882 års nyssnämnda beslut. Riksdagen hade dock icke väl fattat detta beslut, förrän den året derpå fattade ett annat i alldes motsatt riktning, då den nemligen beslöt att inköpa Söderhamnsbanan. Nästlidet är inköptes Sundsvallsbanan, och nu är det fråga om att inköpa ännu en privat bana. Söderhamnsbanan kostade staten, enligt gjorda beräkningar, omkring 4,439,000 kronor, Sundsvallsbanan 5,150,900 kronor, och den nu ifrågavarande banan skulle kosta 4,808,900 kronor. Detta gör tillsammans i rundt tal 14,400,000 kronor, och således en tillökning i rundt tal af 2,880,000 kronor om året, om summan fördelas på åren 1884—1888, under hvilka den skulle komma att utgå. Detta är ingen oväsentlig tillökning till hvad man år 1882 ansåg böra vara ett maximum, eller 2 millioner kronor årligen. Det tyckes icke vittna om mycken stabilitet hos Riksdagen, när man ser den fatta sådana beslut kort efter det, som fattades 1882.

Af en föregående talare har framhållits, att de jernvägar, staten eger i Norrland och som flera år trafikerats, icke visat något gynnsamt resultat. Detta är en sanning, som icke kan bestridas. Jernvägsstatistiken upplyser derom, så att hvem som vill kan göra sig derom förvissad. Mig tyckes denna omständighet ensam vara ett tillräckligt skäl för att vi åtminstone tills vidare måtte få någon ro för detta jernvägsbyggande. När jag säger detta, ber jag i sammanhang dermed få betona, att jag icke är afvoigt stämd mot Norrland och att jag tror att staten bör bygga jernvägar der. Men så länge vi hafva så långt qvar till Haparanda (ty dit sträcker sig väl

stambanebyggnaden med tiden), som ännu är fallet, tror jag, att vi böra bygga rakt upp och icke skaffa oss sådana grenbanor, som vi icke behöfva, utan för närvarande kunna anses som öfverflödiga.

För ett par år sedan sade man: *någon* utfartsväg till hafvet från stambanan i Norrland skall man väl hafva, och så länge vi icke hade *någon* sådan, vore det icke värdt att påstå, att man icke borde göra uppoffringar för att få sådana. Man sade då att, om staten blott hade *en* sådan utfartsväg, ginge det ändå an, och finge man två, så kunde man lugna sig. Jo, jag tackar. Nu är det fråga om att inköpa den tredje, och jag instämmer med en föregående talare, att det icke lär komma att dröja länge, förrän det blir fråga om anskaffande af flere. Jag tror att vi, om Riksdagen skall godkänna det ena förslaget efter det andra att bygga grenbanor i Norrland, komma att gå för fort och göra hvad som är oklokt, i synnerhet då man ser att resultatet af dessa utfartsvägar icke kan blifva fullt tillfredsställande. Jag ber att särskildt få betona den omständigheten, att alla de beräkningar, som äro uppgjorda för att visa hvilket resultat den ifrågavarande jernvägen skulle lemna, en gång färdig och i statens ego, äro uppgjorda under förutsättning, att skogen skall i everldeliga tider räcka till som transportvara på jernvägen. De stödjade sig alla dessa beräkningar uteslutande på skogstillgången. Jag ber äfven att dervid få bemärka, att man vidare lagt till grund för dessa beräkningar den afverkning, som årligen nu eger rum. Men då man känner, att afverkningen är större än återväxten, torde den tidpunkt icke vara aflägsen, då man får vara beredd på att, så vidt icke trakten skall blifva skoglös, minska den årliga afverkningen, hvarigenom jernvägens trafikinkomster minskas. Det finnes ännu ett annat, om än i någras ögon litet skäl, som talar mot inköpet af Hudiksvallsbanan, hvilket skäl hittills icke framhållits, men som åtminstone för mig synts vara af beskaffenhet att böra beaktas. Man skulle nemligen såsom vilkor för inköpet af ifrågavarande jernväg taga in bland köpevilkoren den bestämmelsen, att staten skulle åt Hudiksvalls trävaruaktiebolag för all framtid på jernvägen transportera sågblock mot en afgift af 60 öre pr styck, lastnings- och lossningskostnad inberäknad. Jag tager mig friheten här vid lag erinra om, huru både för staten och Riksdagen obehaglig den bestämmelse mer än en gång varit, som på ett märkvärdigt sätt, icke medelst Riksdagens utan genom regeringens åtgörande, tillkom mellan staten å ena sidan och Vexjö—Alfvesta bolag å den andra, och denna öfverenskommelse, tillkommen på sådant sätt, skall till på köpet af många anses hafva en sådan kraft, att Riksdagen med hela sin makt icke skulle förmå att rifva den. Nu går man att ikläda staten en ny förbindelse, likartad med den nyssnämnda derutinnan att den är förhatlig och som i sinom tid skall förorsaka lika hinder och blifva lika motbjudande, som den med Vexjö—Alfvesta-bolaget ingångna. Må vara, att saken i och för sig kan synas vara liten, men den är dock af den vikt, att den icke bör vid detta tillfälle vara undanhållen, utan jag tror tvärt om den vara förtjent att tagas i betraktande.

Det är på grund af dessa af mig nu i korthet anförda skäl och

Angående
inköp och
ombyggnad
af jernvägen
Hudiksvall—
Näsviken
m. m.
(Forts.)

Angående inköp och ombyggnad af jernvägen Hudiksvall—Näsviken m. m. på många af dem, som anförts af föregående talare och hvilka jag icke skall tillåta mig att här upprepa, som jag icke kunnat vara med om att biträda det slut, hvartill Utskottet kommit, utan får jag i stället anbjalla om afslag ej mindre å Kongl. Maj:ts proposition än å Stats Utskottets hemställan.

(Forts.)

Herr Hæggström:

Herr Larsson i Lund: Efter de många yttranden, som här afgifvits, har jag icke mycket att tillägga. Jag vill endast bemöta några uppgifter, som här lemnats. Det har sålunda anmärkts, att den egendom, som skulle öfverlätas till staten, vore en bana af ganska ringa värde samt derjemte några dåliga ångbåtar och prämar. Jag ber att få påpeka, att trafiken på banan Hudiksvall—Näsviken år 1883 inbragte i nettobehållning 76,392 kronor, under det att banans byggnadskostnad enligt allmän svensk jernvägsstatistik intill 1882 års slut uppgått till 986,324 kronor. Då nu här icke begäres för densamma mer än 536,000 kronor, så är det tydligt att jernvägens verkliga värde vida öfverstiger den fordrade köpeskillingen, och vid sådant förhållande har jag föreställt mig, att de köpet åtföljande prämar och ångbåtar m. m. icke borde kunna så synnerligen tynga på staten. På de skäl i öfrigt, som blifvit af flere talare framställda för nytta af att staten anlägger den ifrågavarande grenbanan, anhåller jag om bifall till Utskottets hemställan, och jag gör det så mycket hellre som jag anser att, då staten lagt sin stambana norr om Ljusnan genom den del af Norrland, som till väsentlig del utgöres af obydd, äfven, på sätt en föregående talare framhållit, den odlade delen af Norrland bör hafva berättigadt anspråk på att blifva satt i förbindelse med denna stambana.

Herr Petersson i Runtorp: Att staten bygger stambanor må vara riktigt, men det är deremot, i min tanke, alldeles origtigt, att staten äfven bygger bibanor. I fråga om dylika är det bättre, att staten går till väga på det sätt, som i de flesta liknande fall, och särskildt i fråga om hallandsbanan, plägat ske, att staten dertill lemnar låneunderstöd intill hälften af anläggningskostnaden. Staten får på detta sätt en garanti för sina penningar, och banan blifver äfven billigare byggd, än om staten sjelf bygger banan. Då här säges att frågan gäller ett stort ortintresse, borde väl landstinget och de enskilda kommuner, som af banan hafva fördel, i likhet med hvad som skett i Hallands län, söka bidraga till banans bringande till stånd. Det nu förevarande förslaget innehåller, att staten skulle inköpa Hudiksvall—Näsvikens jernväg med tillhörande ångbåtar, prämar, åbyggnader m. m. Men kan det finnas något intresse för staten att inköpa allt detta? Det har sagts att staten skulle få detta till skänks. Men när staten skall betala en så betydande summa, som här är i fråga, är det väl orimligt att tala om en skänk till staten. För mig gestaltar sig saken helt enkelt så, att det gamla jernvägsbolaget har spelt ut sin roll och huggit ut sina skogar, så att det intet har kvar, och nu vänder det sig till staten med anspråk på att staten skall köpa bolagets återstående värdelösa tillgångar. Men äfven om staten får

denna jernväg för aldrig så billigt pris, så har staten ändock ingen nytta af materielen å densamma, då jernvägen är smalspårig och måste helt och hållet ombyggas.

Jag yrkar afslag å Kongl. Maj:ts förevarande proposition.

Herr Farup: Jag skall icke länge taga Kammarrens tålmod i anspråk, men då jag här hört en del faktiska origtigheter framställas, så vill jag söka vederlägga dem.

Såsom bevis på bristande företagsamhet hos den ort, som hufvudsakligen skulle draga nytta af den ifrågavarande jernvägsanläggningen, derest denna i verkligheten skulle medföra det gagn som man velat antaga, har anförts det förhållande, att företaget icke förut kommit till stånd. Jag kan försäkra, att denna jernväg långt före detta varit byggd, om man velat kasta sig i armarna på enskilda utländska spekulanter. Men olägenheterna af detta sätt att få jernvägen till stånd hafva afhållit mången från att understödja företaget. Redan år 1875 bildades ett bolag för ändamålet. Detta bolag konstituerades äfven i laglig form och erhöi af Kongl. Maj:ts koncession att bygga en jernväg från Hudiksvall till Ijusdal och äfven ett stycke vidare in åt landet, men den ena efter den andra kom före oss och fick de penningar, som af Riksdagen anslogos till låneunderstöd för jernvägsbyggnader. Penningarne gingo till Dalarne, Småland och andra delar af riket, och vi blefvo undanskjutna — undan för undan. Det var icke brist på företagsamhet utan brist på kapital och farhåga att komma i utlänningars händer, som tillintetgjorde planen, så att jernvägen icke då blef byggd.

Man hör jemnt framhållas från vissa håll, att den skogstillgång, på hvilken jernvägens afkastning hufvudsakligen är grundad, icke numera skulle vara mycket att lita till, men jag vill dock upplysa, att slutet icke är så nära, som man tror. Om I från Blekinge eller Öland först behagaden sätta Eder in i dessa förhållanden, innan I fälden Edert omdöme, så kunde man fästa något afseende dervid, men detta hafven I icke gjort. Jag kan försäkra, mine herrar, att det ännu finnes många skogstrakter åt detta hållet, der ännu ingen yxa gått, och derfor torde det vara något för tidigt att tala om, att slutet på skogen skulle vara nära.

Vidare har man sagt, att detta skulle gälla ett län eller en trakt, som redan förut fått ganska mycket med afseende å jernvägar. Detta vill jag visserligen icke förneka, hvad det egentliga Jemtlands län beträffar, men den provins i detta län, som jag tillhör, eller Herjeådalen, har icke fått något. En annan talare — på ölandsbänken — har med mycken styrka framhållit, att den jernväg, som vi nu begära från Hudiksvall, icke kan blifva till någon nytta för Herjeådalen, som dertill, enligt kartan, ligger allt för afvägse och djupt inne i landet.

Häraf visar det sig, huru I sjelfva råken ut för motsägelser, då I söken bestrida denna sak, men det är icke svårt att finna skäl, om man vill gripa den ur luften. Jag trodde dock den ärade talaren på ölandsbänken vara mera hemma på kartan rörande Herjeådalen,

Än han nu visat sig vara. Herjeådalen har tvenne utfartsvägar, den ena till Hudiksvall, för nedre, och den andra till Norge, för öfre Herjeådalen. Om nedre delen skulle tvingas att begagna Söderhamn till utfartsväg, blir det en omväg på nära 6 mil, och skola vi begagna Sundsvall, blir omvägen omkring 10—12 mil. Tager man detta i betraktande, bör man icke kunna säga, att denna jernväg icke skall gagna denna del af landet, då den förkortar vägen med 5—6 mil.

Ehuru 5—6 mil i Norrland visserligen icke väga lika mycket som i södra Sverige, der man vill att jernvägen skall gå förbi ens dörr, så hafva de dock sin ganska stora betydelse.

Herr vice Talmannen gjorde en jemförelse mellan förhållandena i Dalarne och jernbanan mellan Ljusdal och Hudiksvall och sade, att lika väl som i Dalarne ett trävarubolag kunde anse för sig fördelaktigt att begagna sig af flottleder och att inköpa ett stort sågverk jemte flottled för att komma till hafvet, så kunde man göra det äfven här i stället för att bygga en bana från Ljusdal till Hudiksvall. Jag ber att härvid få fästa Kammarens uppmärksamhet derpå, att vid Ljusnans utlopp i hafvet finnes icke någon plats, på hvilken man kan anlägga brädgårdar, eller någon plats, der man kan anbringa den massa timmer, som kommer efter Ljusne elf. Följden häraf är också den, att det redan förut fans icke mindre än två jernvägar, innan staten öfvertog att bygga jernvägen från Kilafors till Söderhamn. Det är klart, att dessa två jernvägar icke blifvit byggda, om det varit görligt att flotta fram allt timret från Ljusdal till hafvet.

Mången säger här, att man vill vara med om att fortsätta stambanans byggande åt norr men icke att bygga bibanor. Men, mine herrar, jag tror dock, att vi ur sjelfva naturen kunna hemta erfarenhet i detta fall, ty lika visst som ett träd icke kan lefva utan grenar, lika visst är det äfven, att en jernväg, som icke har tillflöde genom bibanor eller på annat sätt skaffar sig matande ådror, icke kan bestå.

En bana norrut från Stockholm utan bibanor är ett oting, och man kan svårligen på allvar mena något sådant. Skulle icke på en väglängd af 184 kilometer, som utgör afståndet mellan Ånge och Kilafors, finnas någon bibana eller utfartsväg, och skall all rörelse från trakterna af Ljusnan tvingas att söka sig väg, antingen norrut till Sundsvall eller söderut till Söderhamn, så vore ju detta orimligt.

Det har vidare sagts, att beräkningarne i denna sak skulle vara uppgjorda under förutsättning, att skogen varade i everldelig tid. Detta är väl ett något öfverdrifvet antagande och kan naturligtvis ej vara den bokstafliga meningen. Men det är lika origtigt att säga, att skogen i en hast skulle vara slut. Låt oss taga reda på förhållandena vid Glommens vattendrag i Norge. För 50 år sedan förutspåddes, att skogarne deromkring skulle vara slut inom tio år. Men i stället flottas nu på senare åren i detta vattendrag mera timmer än förr. Det är lika stor misshushållning att ej skörda en skog, som är mogen, som att sköfva skogsväxten, och på många ställen i Norrland, har man skördat alldeles för litet. Timmerrörelsen kan och bör följaktligen der utvecklas betydligt.

Det ses häraf, att man ej känner till förhållandena i Norrland utan bedömer dem efter förhållandena på en del andra orter.

Jag anhåller om bifall till Kongl. Maj:ts proposition och Utskottets hemställan.

*Angående
inköp och
ombyggnad
af jernvägen
Hudiksvall—
Näsviken
m. m.
(Forts.)*

Herr Waldenström: När det gäller frågan om den afkastning, som man har att beräkna af *statens* jernvägar, tror jag att man icke blott bör taga i beräkning de s. k. trafikinkomsterna utan äfven en mängd indirekta inkomster. Såsom sådana betraktar jag de fördelar, som genom jernvägen tillskyndas befolkningen. Jag ber att få påpeka några sådana fördelar samt framhålla den betydelse, som jernvägarne uti detta hänseendet kunna hafva. År 1883 reste på statens jernvägar ungefär 3,670,000 personer. Om jag beräknar, att hvar och en af dessa genom att begagna jernväg slitit kläder för 50 öre mindre, än hvad han skulle hafva gjort, om han åkt på rapphöna, så gör det en summa af 1,835,000 kronor. Antager jag derjemte, att hvarje resande öfver hufvud inbesparat t. ex. två kronor i respenningar och tidsvinst — och det är alls icke för mycket tilltaget — så får jag en summa af 7,340,000 kronor, eller tillhoppa en besparing af 9,175,000 kronor, d. v. s. ett belopp, som med omkring en million kronor öfverstiger den ränta, som staten har att betala på hela sin jernvägsskuld.

En annan fördel, som jernvägarne bereda folket och som utan tvifvel är att betrakta såsom en indirekt statsinkomst, är lättheten för befolkningen omkring en jernbana att afsätta sina produkter samt den utveckling, som hela bygden derigenom vinner. Detta är, enligt min tanke, den förnämsta afkastning, som en jernväg lemnar. Huru naiva människors föreställningar emellertid kunna vara om denna jernvägarnes betydelse, derpå ber jag att få anföra ett exempel. Det hände en gång under min studenttid i Upsala: jag tog mig en promenad genom Slottstull. När jag gick genom tullen, stod der en polisbetjent och ritade ett streck i en annotationsbok. När jag kom igen, stod han ännu kvar och ritade åter ett streck. Jag undrade hvad det kunde betyda, jag gick till honom och sade: »Hvad är det för streck herrn ritar, både när jag går och när jag kommer?» Han svarade då, att magistraten hade ställt polisbetjenter vid Slottstull och Kungsängstull för att anteckna, huru många som ginge eller åkte ut och in, att derpå måtte kunna byggas beräkningar om, huru vida en jernbana emellan Stockholm och Upsala skulle bära sig. Historien är löjlig och väcker herrarnes skratt, men hon är dock en historia ur verkligheten.

Det har äfven sagts af Herr vice Talmannen, att om Riksdagen beviljade anslag till byggande af en jernväg emellan Ljusdal och Hudiksvall, så skulle man nästa gång komma och begära anslag till en bana från stambanan vid Sollefteå till Hernösand. Detta är dock icke tänkbart. Hvad som der skulle kunna komma i fråga, vore icke en bana mellan Sollefteå och Hernösand, utan en bana emellan Hernösand och Sundsvall. Afståndet mellan dessa städer är mycket kortare än afståndet mellan Hernösand och Sollefteå; banan blefve ock för terrängens skull mycket lättare att bygga och skulle säkert

Angående inköp och ombyggnad af jernvägen Hudiksvall—Näsvisken m. m. tillskynda Hernösand större fördelar än en bana till Sollefteå. Men en bana mellan Hernösand och Sundsvall blefve det väl icke statens utan dessa städers sak att bygga.

Herr Talman! Jag yrkar bifall till Utskottets hemställan.

m. m.
(Forts.)

Herr Berglöf: Här hafva framkommit så många yttranden och påståenden i denna fråga, att det vore svårt att till besvarande upptaga dem alla. En del af dessa påståenden hafva också redan förut blifvit bemötta, hvarför jag nu skall lemna dem åt sitt värde och endast till bemötande upptaga de påståenden, som återstå obemötta.

Då det nu är fråga om att bygga en tredje utfartsväg från norra stambanan, blir det första spørsmålet, om denna utfartsväg är af behovet påkallad. Vid besvarande af denna fråga tror jag att hvar och en bör lägga framför sig den karta, som blifvit till Riksdagens ledamöter utdelad, ty jag tror att de fleste riksdagsmän icke rätt väl känna till förhållandena i Norrland och de särskilda orternas läge sins emellan. Vid betraktande af denna karta befinnes, att norra stambanan just vid den ifrågasatta jernvägens utgångspunkt, Ljusdal, tager sin riktning djupt in i landet. När frågan om norra stambanans sträckning förevar i denna Kammare, vet jag att min företrädare på Hudiksvall—Söderhamns-bänken framdrog många talande skäl för jernbanans dragande närmare kusten och icke i en trakt, som norr om Ljusdal utgöres af obyggd. Men många intressen gjorde sig i denna fråga gällande och drefvo jernvägen så långt in i de norrländska obygderna, att det blef omöjligt för de enskilda och lokala intressena att sjelfva anlägga erforderliga utfartsvägar. Deri ligger just orsaken till denna frågas framkomst. När afgörandet om norra stambanan förevar hos Riksdag och regering sadet redan då, att från Ljusdal skulle anläggas en bibana till hafvet för att underlätta tillgodogörandet af de stora skogstillgångarne i omgifvande trakter. Och det är för att visa, att behovet af en sådan bana ännu förefinnes, som jag ber att få fortsätta med följande erinringar.

Herr vice Talmannen yttrade, att då staten redan beslutat två utfartsvägar från stambanan till kusten, så behöfdes icke den nu ifrågasatta utfartsvägen. Men hvar och en, som känner de norrländska förhållandena, vet, att för jernvägen Ljusdal—Hudiksvall är fråga om helt andra trakter och handelsområden än dem, som genomlöpas af eller intresseras af de andra två jernvägarne, och att de orter, som skulle draga nytta af denna jernväg, icke hafva sina gamla handelsvägar eller affärsförbindelser i sådan riktning, att de kunna tillfredsställas af vare sig banan Söderhamn—Kilafors eller Sundsvall—Torpshammar. Timmertillgången från ifrågasatta jernvägsområde skall ock söka sig utfart och försäljningsplats — icke vid ändpunkterna på någondera af de redan beslutade trafiklederna utan på genaste vägen till hafvet, eller till Hudiksvall. Timmerförhållandena äro emellertid redan förut tillräckligt afhandlade, för att jag skulle behöfva dermed vidare uppehålla mig. Men det finnes mycket annat, som för att tillfredsställa ortens affärskraft och för att kunna tillgodogöras äfven är i behof af trafikmedel. Häribland vill jag nämna den blifvande

koltillgången. Man har sett, huru som trafiken på norrlandsbanan drivits upp just genom kolfraktning. I de ofantliga skogarne kring de norrländska vattendragen finnas oerhörda tillgångar på kolved, som ej tillgodogöres och icke kan tillgodogöras, därför att trafikmedel saknas för kolens förande till platser, der de kunna användas och betinga lämpligt pris.

*Angående
inköp och
ombyggnad
af jernvägen
Hudiksvall-
Näsvisken
m. m.*

(Forts.)

Det har vidare sagts, i afseende på behofvet af denna jernbana, att den vore vigtig endast för Hudiksvalls stad och Hudiksvalls trävaruaktiebolag. Jag säger ännu en gång, att de herrar, som framkasta sådana yttranden, icke hafva tagit reda på, hvilka orter banan berör. Kan och bör man framkasta sådant påstående om en jernväg, som komme att beröra hela norra Helsingland, hvarest finnes ett kraftigt och idogt folk, hvilket skall — icke gå under men lida mycket, om det icke beredes trafikmedel. I denna del af provinsen Helsingland finnas i öfrigt flera industriella anläggningar för så väl jern- som träförädling, och derom lemnas i utdelade handlingarne sakrika upplysningar.

Låtom oss vidare tillse, huru vida denna bana icke verkligen är af nytta för staten lika mycket som för enskilda intressen. Man har talat om trafiken på norra stambanan, hvilken man påstått vara ganska dålig, och en talare här midt emot sade, att sedan skogarne i Norrland uthuggits, vill man, att staten der skall bygga jernvägar. Man sade, att staten skulle blifva »kuggad», med flera andra kraftiga uttryck han utslungade. Denne talare har jag sett i skrift och hört här i Kammaren uttala sig om skogstillgångar och skogsvård, men tillåt mig säga, Herr Nils Petersson, att han har icke reda på skogsförhållandena, allra minst i norra Sverige. Der finnas så stora massor af skog, så väl på enskildes egor som på kronans vidsträckta marker, att man deraf har trafik om icke för everldliga tider, hvarom någon haft yttrande, så åtminstone för mansåldrar. Den öfvermogna skogen är ännu icke tagen, och sedan kommer man till de mindre trädimensioner, som lemna bästa qualité till försäljning.

Den utredning af trafikförhållandena, som åtföljt denna fråga, är icke tagen ur luften. Den är uppgjord efter verkliga förhållanden och med ledning af den trafik, som redan finnes på Hudiksvallsjernvägen och de uppgifter man eger från de olika flottningsstationerna och de kontor, der hvar träd annoteras. Det är visserligen en enskild person, som uppgjort beräkningarna, men denne person var utskickad af Jernvägstrafikstyrelsen, och hans beräkningar äro sedan kontrollerade, hvadan man icke kan påstå, att siffrorna äro endast tänkta. Trafikberäkningar kunna uppgöras på sätt en talare uppgaf, eller så att man ställer sig vid tullen och räknar huru många gå ut och in, men beakta, att åberopade trafikberäkning är icke på sådant sätt tillkommen utan på grund af att man känner, huru många timmer, som gå igenom flottleden — huru många standards plankor hvarje sågverk tillverkar — huru många passagerare färdats efter gamla jernvägen o. s. v. Om denna trafikberäkning icke kan anses tillfredsställande, vet jag icke, huru trafikberäkningar skola uppgöras för att vara tillfylllestgörande.

Angående
inköp och
ombyggnad
af jernvägen
Hudiksvall—
Näsviken
m. m.
(Forts.)

Angående behovet af denna jernväg åberopar jag i öfrigt detta yttrande af Kongl. Trafikstyrelsen i dess memorial till Kongl. Maj:t den 16 December 1880: »Sedan Styrelsen för statens jernvägs- trafik, i mån som trafiken utsträckts öfver norra stambanan från Storvik till Ljusdal, mot Ånge, kommit i tillfälle att taga närmare kännedom om här befintliga trafikledningarna, har styrelsen vunnit bekräftelse på hvad som varit att förutse, nemligen att trafiken å denna stambanedel har en mycket underordnad uppgift att fylla med hänsyn till transporterna för landets hufvudnäring, trävarurörelsen, och att ifrågavarande del af norra stambanan följaktligen är i afsaknad af just de trafikinkomster, som eljest borde vara de förnämsta i dessa trakter.

Styrelsen har, såsom vårdare af statens jernvägstrafiks intressen, ansett sig icke kunna underlåta, att i underdånighet fästa Eders Kongl. Maj:ts nådiga uppmärksamhet på detta förhållande samt uppvisa de medel, som enligt styrelsens öfvertygelse måste anlitas för tillgodogörande af norra stambanan på sådant sätt, att den mycket svaga trafik, som under nuvarande förhållanden eger rum å denna stambana, må vinna den utveckling trafikällorna eljest betinga och de på banan nedlagda kostnader i högre mån än hittills motsvaras af inflytande trafikinkomster; och får styrelsen i afseende härå underdånigst anföra följande:

Vid ordnandet af stambanesystemet i Norrland har man, enligt styrelsens förmenande, att lägga märke till de alldeles olika trafikledningarna, som här förekomma, jemfördt med förhållandena i de mellersta och södra delarne af landet. I dessa senare landsdelar är befolkningen jemförelsevis talrik, samt jordbruk och öfriga näringar temligen allmänt och jemt utbredda öfver de områden, stambanorna genomgå, och trafikens förnämligare drag framtråda derföre här icke blott i riktning till och från skeppningsorterna, utan derjemte såsom samfärdsel mellan stambanornas särskilda områden. I Norrland deremot är befolkningen gles, och industrien är och kommer utan tvifvel i långliga tider att förblifva ensidigt och starkt rigtad åt ett enda håll, trävarurörelsen. Det synes då oeftergifligt, att ett stambanesystem för Norrland borde ordnas med särskildt afseende på denna ensidigt och starkt utvecklade industri, och detta icke blott för industriens egen skull, utan derjemte för att åt staten vinna de trafikinkomster, som genom befordringen af samma industris alster skulle inflyta.

Frågar man sig nu, hvilka fordringar industrien i detta landskap ställer på jernvägar, så kan svaret icke utfalla annorlunda än att denna industri, som har sin råvara långt inne i landet och sin ojemförligt största afsättning på utlandet, i första rummet fordrar utfartsvägar från det inre landet till de närmaste utskeppningsorterna, hvaremot samfärdseln mellan de särskilda orterna i öfrigt är temligen svag.»

Vidare har man sagt, att icke staten utan ett enskildt bolag borde bygga denna jernväg, som vorc så loivande. I detta afseende ber jag få åberopa ett yttrande af den myndighet, som bäst bör känna till trafikförhållandena.

I sammanhang med besvarande af gjord förfrågan om anläggande af en utfartsväg från norra stambanan, afgaf Trafikstyrelsen under år 1881 följande yttrande: »Styrelsen har icke förbisett möjligheten deraf, att den enskilda industrien, förr eller senare, kan komma att anlägga de utfartsvägar styrelsen här ofvan antagit böra staten förbehållas, men styrelsen vågar i djupaste underdånighet föreställa sig, att af det ofvan anförda skall framgå, att staten icke bör ställa sig i beroende af nämnda industri, med hänsyn hvarken till anläggning eller trafik, då fråga är att åt statsjernvägarne bereda den ställning, som allena förmår framkalla inkomster, motsvarande de kostnader staten nedlagt å dessa jernvägar, och styrelsen vågar i lika underdånighet uttala den mening, att då staten bekostat en flera hundra kilometer lång statsbana genom Norrland, hvilken bana, med undantag endast för Sköfde—Karlsborgs-banan, visar sig såsom den bland alla statsbanor minst inbringande, det vore för mycket begärdt, att staten dertill skulle åt den enskilda industrien öfverlåta sin rätt att anlägga de viktiga kompletteringslinier, hvilka utan tvifvel blefve mera inbringande än någon af stamlinierna, och derigenom betaga sig den enda möjlighet, som förefinnes att komma till ett bättre ekonomiskt resultat i afseende å statsbanorna i Norrland.»

Således anser Trafikstyrelsen enda medlet för norra stambanan att få en trafik motsvarande Sveriges öfriga statsbanor vara att få utfärdsvägar till kusten. Man har angifvit siffror, hvilka på ett nedslående sätt skulle visa jernvägstrafiken i Norrland. Men ser man närmare på dessa siffror, skall man finna, att trafiken der år för år är i stigande, och man kan vara öfvertygad derom, att då utfartsvägarna till Söderhamn, Sundsvall och Hudiksvall blifva fullt färdiga, skola trafikinkomsterna blifva helt annorlunda. Ty först då träförädlarens råvara, timret, samt produkterna plankor och kol kunna befordras på jernväg, kan man beräkna att på stambanan få sådan trafik, som lemna staten inkomster. Dessa utfartsvägar äro nycklarna till trafiken på norra stambanan, och därför böra de ovilkorligen vara i statens hand. Det går icke an att lemna dem ifrån sig, ty trafiken skulle skadas icke blott derigenom, att den komme att ombesörjas af olika intresserade personer, utan ock derigenom, att ett enskildt trafikbolag icke kan så som staten framkalla den för norra stambanan behöfliga trafik från och till en utfartsväg. Derest ett enskildt bolag skulle bygga jernvägen, är det ock tydligt, att befolkningen på orten skulle nödgas nedlägga en stor del af sin kapitalvillgång i banan, och sedan återstode icke för affärsrörelsen nödigt kapital. Det måste finnas rörelsekapital, sedan en jernväg kommit till stånd, för att industri och näringar skola komma i flor; annars komma dessa att förfalla och staten får ingen tillförsel till sin stambana.

I öfrigt har det anförts, att staten här skulle öfvertaga några gamla prämar, ångbåtar och dåliga skenor m. m.; och hvad skulle staten göra dermed. Ja, det är nog sant, att vid inköpet af denna jernväg medfölja några ångbåtar och prämar samt lokomotiv och skenor, men, såsom en talare redan sagt, staten får allt detta på köpet, ty det har icke upptagits i kostnadsberäkningarna, utan blir

Angående
inköp och
ombyggnad
af jernvägen
Hudiksvall—
Näsviken
m. m.
(Forts.)

Angående
inköp och
ombyggnad
af jernvägen
Hudiksvall-
Näsvisken
m m.
(Forts.)

en extra tillgång för staten. Denna tillgång kan för öfrigt blifva af nytta vid anläggande af uppfordringsverk vid de blifvande timmerstationerna. I alla händelser hafva dessa effekter icke tagits med i beräkning vid bestämmande af priset för jernvägen, och då kan det ju icke vara till någon skada för staten att öfvertaga dem -- de ega alltid något värde.

Då jag är lifligt öfvertygad, att denna jernväg är till gagn och nytta för vidsträckta trakter och en stor befolkning, som eljest kommer att lida men af konkurrensen med andra orter, hvilka redan äro försedda med fullständiga kommunikationsmedel; då staten har intresse af att få denna utfartsväg för att bereda större trafik åt den norrländska stambanan; samt då staten vidare har ett intresse af att få denna ort i lifligare affärsverksamhet och uppdrifva de anläggningar, som der redan finnas, vågar jag hoppas, att denna Kammare icke vägrar sitt bifall till ifrågavarande jernvägsförslag; och är jag för min del förvissad, att de penningar, som härpå nedläggas, icke skola vara illa använda eller bortkastade.

Jag yrkar på grund häraf bifall till Utskottets förslag.

Med Herr Berglöf instämde Herr *Sahlström*.

Herr vice Talmannen L. O. Larsson: Jag skall lofva Kammarerna att icke upptaga till bemötande allt, som yttrats mot mig och dem, som i likhet med mig yrkat afslag på Utskottets förslag. Jag skulle icke ens begärt ordet, om icke den siste talaren tillvitat oss alla, som icke delade hans åsigt i detta fall, en oerhörd okunnighet om allt möjligt, ty detta tror jag i många fall vara obefogadt. För min del kan jag ingalunda gifva honom rätt i allt, hvad han yttrat; jag tror han gjort sig skyldig till många öfverdrifter. Men detta kan vara ursäktligt, då han naturligtvis förfäktat sin orts intressen, ty detsamma gör mängen annan i dylika fall. Han påstod, att vi bestridit nyttan och nödvändigheten af denna jernväg. Men åtminstone yttrade icke jag mig i denna rigtning. Jag erkände tvärt om, att nog kunde jernvägen vara nyttig, men äfven i så fall kan man hysa betänkligheter vid att staten skall öfvertaga den. Skulle staten öfvertaga alla jernvägar, därför att de voro nyttiga, skulle detta naturligtvis leda dertill, att staten skulle bygga jernvägar öfver allt.

Han sade vidare, att man lagt stambanan för långt in i landet, och därför vore det statens skyldighet att bygga denna jernvägslinie såsom utfartsväg.

På den tid, frågan om stambanans utsträckning mot norr förelåg, var jag af den åsigt, att man borde lägga den ett stycke in i landet, emedan man sade att dessa orter voro mest i behof af trafikmedel, då deremot de, som lägo vid kusten, hade sjöfarten. Härtill kom den omständigheten, att om man förlade stambanan vid kusten, så skulle icke dessa fattigare och minst befolkade orter hafva förmåga att bygga bibanor åt denna stambana, men om man byggde banan inåt landet, så skulle städerna med lätthet kunna åstadkomma de behöfliga bibanorna. Derfor blef också banan förlagd inåt landet

och icke vid kusten, såsom de, hvilka bodde vid kusten, så ifrigt påyrkade.

Här har uppgifvits, att man skulle komma att frakta så mycket kol på denna bibana till stambanan, men icke tror jag för min del, att man till exempel kolar vid Hudiksvall och sedan för kolen till Ljusdal och vidare efter stambanan, ty jag föreställer mig, att man i sådant fall hellre kolar på trakter, som ligga vid stambanan.

Hvad beträffar förespeglingen att icke mindre än 41,000 människor skulle hafva nytta af denna bana på sex mil, så vill jag säga, att skulle vi bygga en sådan jernväg för hvarje folkmängd af 41,000 personer, så skulle vi få många jernvägar. Ehuru staten icke har byggt mera jernväg inom Dalarne, än att den går öfver ett litet hörn af denna provins, så har det dock icke fallit oss in att begära något mera, utan vi hafva byggt sjelfva. Vi hafva icke varit djerfva nog att ifrågasätta statens mellankomst för detta ändamål, fastän folkmängden i Dalarne är flerdubbelt större.

Vidare har man sagt, att denna bana skulle vara af stort intresse för Herjeådalen. Hvad Herjeådalen har att göra med Hudiksvall, kan jag dock icke förstå, ty om de komma till stambanan, så kunna de ju färdas både norrut och söderut. Skälet, hvarför man förlade stambanan så långt in i landet var just, att den skulle komma så nära Herjeådalen som möjligt, men den tyckes ändå hafva kommit för långt derifrån, emedan man nu vill, som man säger, för Herjeådalens skull bygga en bibana. Det är dock en egenhet, att denna bibana, som nu anses så behöflig, icke pekar till utan från Herjeådalen.

Jag yttrade nyss, att det ser ut som om denna bana hufvudsakligen tillkommit för en stor enskild trävarufirma. Af Stats-Utskottets betänkande finner man, att frakten är beräknad till 353,480 kronor för 737,600 timmer samt 90,560 kronor för 18,440 standard sågadt virke, men huru skall man kunna vara säker på att få frakta allt detta virke? Om ett bolag säger, att det skall frakta allt detta timmer på jernvägen samt att det skall anlägga en såg vid Hybosjön för att der såga skadade träd och tullar och sedan frakta allt detta på jernvägen, så anser jag dock ingen garanti för denna inkomst finnas, ty sedan skogen en gång blifvit afverkad, lär det väl icke blifva stor tillgång på skadade träd och tullar för sågning. Hvad beträffar den storartade kolningen vid Hybo, så har man icke heller någon säkerhet för att den skall komma till stånd. Allt detta svärfvar helt och hållet i luften eller utgör blott löften.

En ärad talare, Herr Hæggström, har invändt mot mig, då jag ansåg sannolikt att framställning skulle komma att göras om en bibana äfven till Hernösand, att något sådant icke skulle komma i fråga, och det vore enligt min tanke väl, om dessa löften komme att visa sig hålla streck. Man kan dock hysa något tvivel derom.

Samme talare sade vidare, att det aldrig kunde blifva fråga om att bygga en bibana vidare än till Nyland från Sollefteå. Men Hernösand ligger icke vid Nyland och jag vet icke hvarför Hernösand skulle vara mindre berättigadt än öfriga städer norr om Gefle, och

Angående inköp och ombyggnad af jernvägen Hudiksvall—Näsviken m. m. (Forts.)

hvad skäl för afslag de skola anföra, som nu ifrå för banan till Hudiksvall, ty hvarför skulle Hernösand vara dertill mindre berättigadt? Jernväl från Hernösand finnes icke någon segelled, som är öppen hela året om.

Herr Waldenström gjorde några särdeles märkvärdiga beräkningar. Jag sökte följa med, men det lyckades mig icke. Mig föreföll det, som om en följd af hans beräkningar skulle hafva blifvit att, om alla sutte hemma i lugn och ro, de skulle förtjena mest derpå, ty då skulle man spara icke blott ränta på anläggningsskapital utan mycket mera. Det var något i den stilen han höll sina beräkningar.

Det finnes ett skäl till, som jag ber få ytterligare påpeka utöfver dem, som redan blifvit anförda för afslag å Utskottets föreliggande betänkande. Det har redan blifvit af Herr Pehr Pehrsson berördt, nemligen den svindlande fart, med hvilken man vid detta byggande af jernvägar hittills gått till väga, och i sammanhang dermed den stora upplåning, som under de senaste åren egt rum. 1882 års Riksdag fann, att man gått för fort till väga och man beslöt för den skull att använda endast två millioner kronor om året till jernvägars byggande. Man vågade nemligen icke att sluta tvärt, enär man hade en massa jernvägsingenjörer, som i så fall skulle på en gång försetts med understöd, men man ville upphöra med att forcera jernvägsbyggandet och man anvisade en rund summa till gratifikation för åt de många vid statens jernvägsbyggnader anställda ingenjörer och tjenstemän, hvilka till följd af arbetenas inskränkning ändock måste afskedas. Så kom 1883 års Riksdag. Redan då hade alla goda föresatser försvunnit. I stället för att bygga jernvägar för endast två millioner om året, bestämde man sig redan då för att inköpa och ombygga Söderhamn—Kilafors-banan. Derefter inköptes Sundsvall—Torpshammar-banan och nu är det fråga om inköp af Hudiksvall—Näsvikens-banan. Den kloka tanke man hyste vid 1882 års riksdag har man öfvergifvit. För min enskilda del anser jag det ligga en stor fara i detta forcerade jernvägsbyggandet, ty derigenom samlar man i hop en massa ingenjörer och arbetare, så att, när man sedan vill slå in på en annan väg, man icke kan sluta att bygga utan måste fortsätta. På sådant sätt lånar man år efter år, och statsskulden ökas oerhördt. Jag skulle i stället önskat, att man följt 1882 års Riksdags beslut. Jag anser det icke vara en hufvudsak för Norrland att få ett eller ett par år tidigare jernvägar, utan att Norrland får långa jernvägar. Om man skall göra sådana afvägar, som de man nu slagit in på, skall det dröja länge innan Norrland får stambanan uppåt färdig. Dertill kommer, att, då staten bygger jernvägarne blifva femtio eller åtminstone tjugufem procent dyrare än i vanliga fall, då de anläggas för enskild räkning. Det kan icke med fördel fortgå i sådan skala. Jag vidhåller mitt förut gjorda yrkande.

Häruti instämde Herrar *Erickson* i Bjersby, *Börjesson*, *Jansson* i Krakerud och *Persson* i Gärsta.

Herr Berglöf: Jag vet icke, hvad de af Herr vice Talmannen berörda banor, mellan den ena och den andra punkten i Norrland, kunna hafva för sammanhang med förevarande jernvägsfråga, ty hvarje jernvägsfråga torde väl böra prövas för sig och icke samtidigt med andra möjliga eller omöjliga jernvägsfrågor. För den skull önskar jag, att en jernväg Hudiksvall—Ljusdal beaktas för sig sjelf och icke förenas med andra omöjliga jernvägsförslag. Hvad vidkommer de af Herr vice Talmannen upprepade anmärkningarne mot trafikberäkningen, så vill jag erinra om hvad jag redan förut nämnt, nemligen att trafikberäkningen är grundad på verkliga saktförhållanden och fakta samt icke gripen ur luften. Den har underkastats granskning af så väl den ena som den andra myndigheten. Alla hafva de sammanstående förklarad, att företaget är beaktansvärdt och förtjent att af staten icke blott understödjas utan helt och hållet öfvertagas. Jag har velat tillägga dessa ord, innan saken nu företages till afgörande.

*Angående
inköp och
ombyggnad
af jernvägen
Hudiksvall—
Näsviken
m. m.
(Forts.)*

Öfverläggningen var slutad. Herr Talmannen gaf propositioner, enligt de meningar som förekommit, dels på bifall till Utskottets hemställan och dels på afslag å densamma; och fann Herr Talmannen den förra proposition vara med öfvervägande ja besvarad. Votering begärdes, i anledning hvaraf följande omröstningsproposition uppsattes, justerades och anslogs:

Den, som bifaller hvad Stats-Utskottet hemställt i Utlåtandet N:o 38, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Kammaren afslagit Stats-Utskottets förevarande hemställan.

Omröstningen försiggick och utföll med 68 ja mot 118 nej; och hade Kammaren alltså beslutat i öfverensstämmelse med nej-propositionens innehåll.

§ 6.

Till bordläggningen anmäldes följande inkomna ärenden:

Stats-Utskottets Memorial N:o 41, i anledning af erhållen återremiss å en punkt i Stats-Utskottets Utlåtande N:o 10 a, angående regleringen af utgifterna under riksstatens fjerde hufvudtitel;

Sammansatta Stats- och Banko-Utskottets Utlåtande N:o 3, i anledning af väckt motion om åtgärder i och för upphörande af de

enskilda bankernas rätt att utgifva egna banksedlar å tio kr samt

Lag-Utskottets Utlåtande N:o 54, i anledning af framställning af Riksdagens Justitieombudsman om antagande af en förordning med bestämmande af formulär för det fall, att bekännare af mosaiska tros-läran skall aflägga domareed eller annan i lag eller allmän författning föreskrifven ed.

Kammaren beslöt, att dessa ärenden skulle uppföras främst på föredragningslistan för nästa sammanträde.

§ 7.

Justerades protokollsutdrag; hvarefter Kammarrens ledamöter åtskildes kl. $\frac{1}{4}$ till 12 e. m.

In fidem

H. A. Kolmodin.