

N:o 40.

Ank. till Riksd. Kansli den 23 Mars 1881, kl. 8 e. m.

Utlåtande, i anledning af väckta förslag dels om jernvägsbyggnader för statens räkning och dels om anvisande af statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar.

(R. A).

Vid innevarande riksmöte hafva förslag blifvit väckta ej mindre om beviljande af anslag till jernvägsbyggnader för statens räkning samt om anställande af undersökningar beträffande lämpligaste sträckningen för ifrågasatta nya statsbanor än äfven om anvisande af statsbidrag till understödjande af enskilda jernvägsanläggningar; och får Utskottet härmed öfver dessa till Utskottets behandling remitterade förslag afgifva yttrande.

A) Angående statens jernvägsbyggnader i Norrland.

I den nådiga propositionen angående statsverkets tillstånd och behof har Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att, för fullbordande af arbetena å ej mindre den redan beslutade delen af norra stambanan genom Norrland än ock tvärbanan mellan Torpshammar och riksgränsen, för år 1882 anvisa 500,000 kronor.

Af statsrådsprotokollet (Sjette hufvudtiteln sid. 44—46) inhemtas, hurusom Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader i underdånigt memorial den 24 Novem-

ber 1880 anmält, att å hela stambanan genom Norrland efter 1880 års utgång återstode endast 6 mil, som icke blifvit lagda under arbete, samt $9\frac{1}{2}$ mil att räslägga och ballasta, hvarförutom åtskilliga kompletteringsarbeten å de till allmän trafik ännu icke upplåtna bandelarne vore att utföra; att den beräkning, som Styrelsen i sin till Kongl. Maj:t den 21 December 1878 aflåtna underdåniga skrifvelse förebragt öfver så väl de erforderliga kostnaderna för de efter 1879 års slut återstående arbetena för ifrågavarande stambanas färdigbyggande i sin helhet, som tiden, när dessa arbeten kunde vara afslutade, antagligen icke komme att förete någon afsevärd skiljaktighet från verkliga förhållandet; att enligt denna beräkning kostnaden för de efter 1879 års slut återstående 18 milen stambana skulle komma att uppgå till 13,500,000 kronor, samt att, då 7,000,000 kronor deraf blifvit för 1880 års arbeten använda och sist församlade Riksdag beviljat 6,000,000 kronor för 1881 års arbeten, således endast 500,000 kronor återstode för 1882. Om likväl under den återstående arbetstiden särdeles ogynsamma, för arbetenas bedrivande menligt inverkan omständigheter skulle inträffa, hvarigenom den beräknade kostnaden skulle komma att öfverskridas, så finnes ännu en tillgång, som icke blifvit upptagen i förutnämnda beräkning, i värdet af det betydliga förråd af efter arbetenas afslutande öfverblifna inventarier och materialier. Detta värde ansåge Styrelsen kunna, lågt beräknadt, uppskattas till omkring 600,000 kronor. Men då nu detta betydliga förråd icke skulle kunna utan stor förlust realiseras så hastigt att de därför inflytande medlen blefve tillgängliga för bestridande af kostnaderna för återstående arbeten å stambanan, i fall mot förmodan en brist i den beräknade kostnaden skulle uppstå, ansåge Styrelsen, på det ej genom bristande medel stambanans fullbordan måtte fördröjas, försigtigheten fordra att, för den händelse innevarande Riksdag icke beslöte stambanornas fortsättning och för år 1882 dertill beviljade särskildt anslag, ett belopp af 4 å 500,000 kronor utöfver ofvannämnda anslag af 500,000 kronor borde ställas till Kongl. Maj:ts förfogande till bestridande af de utgifter, som möjligen skulle ifrågakomma utöfver sistnämnda för år 1882 påräknade anslag, hvilket förskott framdeles genom förrådens realiserande kunde återgäldas.

Skulle Riksdagen deremot besluta fortsättning af stambanorna och dertill för år 1882 bevilja anslag, erfordrades ej något ytterligare tillskott för den nu under byggnad varande stambanan genom Norrland, emedan i så fall den nya banan, i likhet med hvad hittills egt rum, skulle komma att öfvertaga det öfverblifna förrådet.

I fråga om tiden för de ännu återstående stambanedelarnes färdigblifvande har Styrelsen derjemte i sitt memorial meddelat upplysningar, hvaraf framgår, att den uppåtgående stambanan redan under loppet af 1881 och tvärbanan under Juli månad år 1882 lära blifva färdigbyggda.

Utskottet har ej något att erinra mot bifall till Kongl. Maj:ts ofvan omförmälda förslag, utan hemställer,

I.

att, med bifall till Kongl. Maj:ts förslag, Riksdagen må, för fullbordande af arbetena å ej mindre den redan beslutade delen af norra stambanan genom Norrland än ock tvärbanan mellan Torpshammar och riksgränsen, för år 1882 anvisa 500,000 kronor.

Kongl. Maj:t har derjemte i den nådiga statsverkspropositionen föreslagit Riksdagen besluta, att en stambana af samma spårvidd och trafikförmåga som de öfriga stambanorna genom Norrland skulle anläggas från Bräcke station eller lämplig punkt i dess närhet å tvärbanan öfver Hellgumsjön till Sollefteå eller annan tjenlig punkt i närheten deraf vid Ångermanelfven, med rätt för Kongl. Maj:t att förordna om de orter jernvägen borde genomgå och de ställen den skulle anlöpa, samt för påbörjandet af berörda stambana för år 1882 anvisa ett särskildt anslag af 2,500,000 kronor.

På sätt statsrådsprotokollet (Sjette hufvudtiteln sid. 46—55) utvisar, har Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader i sitt ofvan omförmälda underdåniga memorial fäst uppmärksamheten på den stora vigten deraf att frågan om huruvida statens jernvägsbyggnader komme att fortsättas eller att helt och hållet upphöra i och med fullbordandet af den nu under byggnad varande stambanan genom Norrland redan under innevarande riksdag afgjordes, emedan de anordningar, som blefve en följd af det beslut, som komme att fattas, redan under år 1881 måste vidtagas; och har Styrelsen, då en fortsättning af norra stambanan åtminstone till Ångermanelfven sannolikt inom en icke allt för aflägsen framtid komme till utförande, framhållit de fördelar, som i tekniskt-ekonomiskt hänseende skulle uppstå, ifall en sådan fortsättning finge ske omedelbart efter den nu under byggnad varande stambanans fullbordan. Af redan vidtagna åtgärder, för hvilka Styrelsen i sitt uti statsrådsprotokollet intagna memorial närmare redogjort, har Styrelsen ansett det framgå, att vid bestämmande af den nu under byggnad varande stambanans vidare fortsättning norrut till Ångermanelfven, och då nu, enligt hvad Styrelsen hade sig bekant, man inom det öfra Norrland, hyars intressen denna jernvägsförbindelse närmast berörde, förenat sig om den af Styrelsen förordade rigtningen emellan Bräcke—Hellgumsjön—Sollefteå, så syntes, enligt

Styrelsens åsigt, alla förberedande åtgärder redan vara vidtagna, så att, om erforderliga medel dertill kunde tillvägabringas, ifrågavarande jernvägsförbindelse skulle kunna påbörjas efter fullbordande af de nu under byggnad varande stambanelarne genom Norrland.

Denna jernvägsförbindelse emellan Bräcke och Ångermanelfven vid Sollefteå utgjorde i längd 13,4 mil och vore i ett år 1876 upprättadt kostnadsförslag beräknad till 10,066,000 kronor eller 751,194 kronor per mil. Men då kostnaden såväl för denna som för alla de öfriga särskilda linierna, som afsåge förbindelse emellan tvärbanan och Ångermanelfven, i likhet med hvad ursprungligen varit afsedt äfven för stambanan genom Norrland, vore beräknad med lättare öfverbyggnad och med broöfverbyggnader af trä, och då det, enligt Styrelsens åsigt, icke vore skäl att för denna jemförelsevis korta och i förbindelse med den öfriga stambanan genom Norrland kommande bandel göra någon sådan förändring i konstruktion, hvarigenom trafikförmågan skulle blifva mindre och underhållskostnaden större än å den öfriga banan, och den olägenhet derjemte uppkomma att icke samma rörelsemateriel som å hufvudbanan derpå skulle kunna användas, ansåge Styrelsen att den beräknade kostnaden, dels med hänsyn härtill och dels med afseende å den, såsom erfarenheten visat, ofta förekommande prisstegringen å dagsverken och materialier, borde ökas med i jemnt tal 1,180,000 kronor, så att hela den erforderliga kostnaden för denna jernbana med lika tunga räler som hufvudbanans och med broöfverbyggnader af jern, af den styrka, att statens nuvarande tyngsta lokomotiv kunde deröfver passera, derigenom skulle komma att uppgå i jemnadt tal till 11,250,000 kronor eller 839,553 kronor per mil.

Styrelsen har vidare ansett det ändamålsenligast att tiden för banans färdigbyggande bestämdes till 3 högst 5 år, hvarigenom arbetena kunde fortgå på ett enda arbetsdistrikt, och att de årliga anslagen lämpades så att arbetena kunde de första begge åren bedrivas med större arbetsstyrka, hvilken under de återstående åren småningom kunde minskas, hvarjemte Styrelsen, på grund af åtskilliga å sid. 49 af statsrådsprotokollet anförda förhållanden, uttalat den åsigt att utförandet af den ifrågavarande jernvägsförbindelsen aldrig skulle kunna åstadkommas med mindre kostnad, än om det finge ske utan afbrott och i sammanhang med de nu pågående jernvägsarbetena inom Norrland; hvarigenom man äfven kunde till stor del undvika den menliga inverkan, som ett hastigt afbrott i statens jernvägsbyggnader skulle medföra icke allenast för den enskilda industrien inom landet, utan äfven och synnerligen för den mängd arbetare, som vid dessa byggnader haft en flerårig sysselsättning och hvilka under nuvarande förhållanden sannolikt, i brist på annan arbetsförtjenst, skulle komma att öka den under de senare åren i betänklig grad tilltagande emigrationen.

Vid ärendets föredragning inför Kongl. Maj:t har Statsrådet och Chefen för Civildepartementet förklarar sig dela den uppfattning, som Styrelsen öfver

Statens jernvägsbyggnader i sitt memorial uttalat. Att den uppåtgående stambanan genom Norrland icke skulle avslutas vid den punkt, der densamma träffade tvärbanan, utan att densamma skulle i en närmare eller fjernare framtid fortsättas till Ångermanelfven och således sammanbinda Norrlands mäktigaste pulsåder med såväl rikets sydligare delar som Norges hamnar, hade utgjort en förutsättning, som, då fråga förevarit att bestämma stambanans riktning inom Norrland, blifvit mångfaldiga gånger framhållen såväl inför Kongl. Maj:t som inom Riksdagen. Hvad anginge den sträckning, i hvilken fortsättningen af norra stambanan till Ångermanelfven skulle framdragas, har Departementschefen funnit valet böra ske mellan någon af de fyra undersökta linier, som utginge på icke alltför stort afstånd från Ånge; och har Departementschefen i sitt anförande redogjort för dessa fyra linier samt i afseende å kostnad, längd m. m. jemfört dem sins emellan och funnit linien Bräcke—Hellgumsjön—Sollefteå böra i allo förordas såsom den, hvilken, vid jemförelse med de andra linierna, syntes så väl i afseende å anläggningskostnad som med hänsyn till förbindelsen mellan öfre delen af Norrland och trakterna söder om tvärbanan erbjuda de största fördelarne. Då emellertid banans sträckning efter närmare undersökningar kunde i någon mån jemkas, så att särskildt vid öfvergången af vattendragen för banan måtte kunna väljas den riktning, der största virkestillflöde kunde påräknas, har Departementschefen ansett full handlingsfrihet härutinnan böra Kongl. Maj:t förbehållas.

Samma åsigt, om ofvannämnde linies företräde, hade ock omfattats af vederbörande inom de öfra norrländska länen. Vid 1880 års landsting med Norrbottens län hade landstinget uttalat såsom sin mening, att linien Bräcke—Hässjö—Sollefteå vore för Norrland och staten fördelaktigast. Inom 1880 års landsting för Vesternorrlands län hade för frågans utredning tillsatts ett särskildt Utskott, hvilket i sitt utlåtande dels framhållit lämpligheten deraf att jernvägen droges till det ställe vid Ångermanelfven, der sjöfarten från kustorterna hade sin ändpunkt, eller Sollefteå, hvarest två bördiga och folkrika floddalar möttes och derföre af ålder bildats en medelpunkt för handels- och affärslifvet i inre delen af Ångermanland och angränsande trakter af Jemtland, hvartill komme att vid Sollefteå genom platsens centrala läge och särskildt gynsamma lokala förhållanden skulle i en framtid kunna beredas en lätt öfvergång för banans fortsättning till nordligare bygder, dels tillkännagifvit, att man inom länet snart kommit till insigt deraf att Bräcke vore den utgångspunkt, som allmännast skulle tillgodose de olika orternas skilda intressen och behof af så mycket som möjligt direkta förbindelser med såväl Norge och vesterhafvet som hufvudstaden. Utskottets utlåtande godkändes enhälligt af landstinget, som beslöt att hos Kongl. Maj:t förordas linien Bräcke—Hellgumsjön—Sollefteå, och i det underdåniga yttrande, hvarmed Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i Vesternorrlands län öfverlemnade landstingets skrivelser i ämnet, hade Kongl. Maj:ts Befallningshafvande, under tillstyrkan af samma

linie ytterligare erinrat att enligt beräkningen af 1870 års skogskomit  nästan hela detta område, genom hvilket jernvägen skulle framdragas, besutte en sådan tillg ng på skog, att detsamma derutinnan intoge ett af de främsta rummen, i ty att enligt komiténs beräkning skogen derå lemnade ett  rligt öfverskott till afsalu af omkring 20   25 kubikfot per tunnland, att denna skog f r närvarande i anseende till bristen på kommunikationer vore till stor del nästan utan värde, hvar-
emot genom jernvägens anläggning en väsentlig förbättring derutinnan skulle göra sig gällande, samt att, när ifrågavarande linie valdes, jernvägen efter sitt inträde i Vesternorrlands l n komme i förbindelse med trakter, hvilkas odlade egovidder voro af sällsynt mäktighet och godhet. Vesterbottens läns landsting slutligen hade, utan att uttala sig för någon viss linie, anhållit att jernvägen måtte erhålla den rigtning, som, såvidt terrängförhållandena sådant medgåfve, på kortaste och lämpligaste v g förbunde de norra orterna med hufvudstaden.

Från en särskild kommun, den inom Jemtlands l n vid Indalselfven belägna Stuguns socken, hade den 20 December 1880 till Kongl. Maj:t inkommit en underdånig ansökning, att jernvägen måtte från Gällö   tvärbanan eller annan lämplig punkt i närheten framdragas utmed Gesundsj n och derifrån till det s. k. Döda fallet och vidare till  ngermanelfven. Såsom skäl härför hade hufvudsakligen an-
förts, att derest jernvägen råkade Gesundsj n, som vore den naturliga bassinen f r allt virke på Indalselfven och från norra delen af Jemtland, skulle detta virke, i stället för att behöfva föras uteder Indalselfven och vidare till svensk utskeppningsort, kunna fraktas direkte på jernvägen till Norge. Då emellertid sökandena icke åstadkommit annan utredning rörande den förut icke undersökta jernvägslinien Gällö—Gesundsj n än ett intyg af en tjensteman vid väg- och vattenbyggnads-corpsen, att han vid liniens uppgående — dervid han dock i följd af snö och kyla icke kunnat begagna afvägningsinstrument — kommit till den öfvertygelse, att några  fverstigliga hinder ej skulle m ta att derstädes framdraga en bana med icke större lutningar  n 1 : 100, samt i allt fall uppenbart vore att anl gningskostnaden f r denna bana blefve större än för någon af de öfriga linierna, hade Departementschefen ansett afseende vid den underdåniga ansökningen icke b ra fästas.

Utskottet tillåter sig i minnet återkalla, hurusom redan vid 1873 års riksdag, då beslut fattades om den norra stambanans fortsättning från Storvik samt om en tv rbanas byggande, tanken på en jernv gslinies framdragande till Ångermanland förelåg. I sammanhang med frågan om de olika alternativen f r tvärbanans sträckning och med omf rm lande af den mening, som påyrkade nämnda banas dragande norr ut till H ssj  och först derifrån vesterut, yttrades nemligen i det med 1873 års statsverksproposition till Riksdagen öfverlemnade statsrådsprotokoll, att, om i en framtid från H ssj  anlades en bibana af omkring sex mils längd öfver Indalselfven till närmaste punkt vid Ångermanelfven eller Sollefteå,

skulle de ifrågakända banorna komma i beröring med fyra särskilda flodområden nemligen *Ljusnans*, *Ljungans*, *Indalselvens* och *Ångermanelvens*, hvilken förbindelse komme att mäktigt bidraga till höjande af trafiken å dessa banor. Till följd af Riksdagens sedermera fattade beslut om den uppåtgående stambanans dragande från Hybo öfver Välje till Ånge samt om tvärbanans sträckning från Torps-hammar öfver Ånge och Gällösundet till Östersund har visserligen Håssjö ej berörts af någon utaf de redan beslutade jernvägslinierna och dessa stå i förbindelse med endast tvenne af de ofvannämnda vattendragen, nemligen *Ljusnan* och *Ljungan*; men fördelen af att, såsom från början afsedt varit och jemväl efter år 1873 vid mera än en riksdag framhållits, sätta statens norra stambanesystem i förbindelse äfven med *Indalselvens* och *Ångermanelvens* flodområden qvarstår såsom enligt Utskottets tanke synnerligen värd att beakta och eftersträfva, liksom ock det ej torde böra förbises, att den uppåtgående stambanans samt tvärbanans ofvan angifna sträckning hufvudsakligen bestämts med hänsyn till dels förbindelsen med Norge, dels Jemtlands behof, men att deremot genom nyssnämnda, beslutade jernbanor ej blifvit i erforderlig mån eller på ett sätt, som läser kunna tillfredsställa det öfriga Norrlands och särskildt Ångermanlands behof, förverkligad den gamla och fullt naturliga tanken att, så vidt möjligt, sätta denna vidsträckta och i flera afseenden af naturen gynnade del af fäderneslandet i en för samfärdseln behöflig, närmare och mera oafbruten förbindelse med hufvudstaden samt rikets mellersta och sydliga delar än den, som för närvarande sjöledes eger rum och som till följd af klimatiska förhållanden vanligen under halfva året, från slutet af November till slutet af Maj, är stängd.

Huruvida och i sådant fall när en ytterligare utsträckning af jernvägskommunikationerna i Norrland skulle kunna och böra åstadkommas, är en fråga, som nu ej föreligger och på hvars lösning det nu af Kongl. Maj:t föreslagna beslutet ej synes kunna inverka, åtminstone ej på ett sådant sätt, som skulle kunna befrämja ett dylikt jernvägsbyggande i Norrland. Tvärtom vill det synas Utskottet, att ett nu fattadt beslut om en kortare linies byggande under en tid af sex eller sju år och med en jemförelsevis mindre årlig byggnadskostnad skulle kraftigare bidraga att aflägsna utsigterna till ett fortsatt jernvägsbyggande än om allt dylikt arbete för statens räkning under nästa år med ens afstannade, detta så mycket mera som de hittills beslutade och snart färdiga norra jernvägslinierna ingalunda synas Utskottet innefatta en sådan afslutning af ett jernvägssystem som den, hvilken vunnas genom en linie med Ångermanelfven, Norrlands mäktigaste pulsåder, till gräns mot norr och förmedelst hvilken jernvägslinie, om densamma, såsom ifrågakänt blifvit, i en framtid komme att dragas något närmare Ångermanelfvens utlopp till en punkt, som kunde äfven af större fartyg anlöpas, statens jernbanesystem i Norrland kan sägas erhålla, hvad det nu ej eger, en ändpunkt vid hafvet i en ort, der handel och näringar redan äro af mycken betydelse.

För bedömande af den landsdels, Vesternorrlands läns, beskaffenhet och redan vunna utveckling, till hvars rikaste områden statens jernvägsbyggnader enligt det Kongl. förslaget skulle framföras, anser Utskottet sig böra anföra några statistiska data, hemtade dels ur den s. k. skogskomiténs den 21 December 1870 afgifna betänkande, dels ur Sveriges officiella statistik, dels ur Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes senaste femårsberättelse, omfattande åren 1871—1875, och dels ur Kongl. Statskontorets generalsammandrag öfver bevillningen.

Af skogskomiténs betänkande inhemtas, att länets skogbärande mark utgör 3,486,829 tunnland, motsvarande omkring $\frac{2}{3}$ -delar af länets vidd; att skogsmarken derstädes, jemförd med den inom de två nordligaste länen, röjer större bördighet, i följd hvaraf skogen utbildas hastigare och företer mera slutna bestånd; att vid tiden för betänkandets afgifvande skogens grundmassa för hela länet beräknades utgöra 10,711,854,842 kubikfot; att årliga afkastningen beräknades under den närmaste tiden utgöra 89,265,457 kubikfot samt, efter afdrag af ortens skogsbehof, lemna ett årligt öfverskott af 52,580,122 kubikfot; att likväl under vissa förutsättningar den årliga afkastningen kunde antagas komma att i framtiden uppgå ända till 130,825,841 kubikfot; att den skogbärande marken utgjorde särskildt å kronoparkerna 83,191 tunnland, å öfverloppsmarkerna 41,279 tunnland, å de privilegierade stockfångstskogarne 98,904 tunnland samt å boställsskogarne 40,523 tunnland; äfvensom att de enskilde tillhöriga eller eljest under enskild vård stående skogarne, utan fara för skogens framgena bestånd, kunde under den närmaste tiden för industriella ändamål årligen lemna 45,830,001 kubikfot.

Sveriges officiella statistik gifver vid handen, att Vesternorrlands läns folkmängd utgjorde, år 1850: 99,558, år 1860: 116,669, år 1870: 134,598 och år 1879: 166,220 personer; att Vesternorrland sedan 1870 i fråga om folkmängdens tillökning står främst bland rikets samtliga län; att folkmängden ensamt i socknarne vid Ångermanelfven och de elfgrenar, af hvilka den bildats, uppgår till 40,000 personer; att 1878 års skörd i länet utgjort: 19,897 tunnor råg, 182,934 tunnor korn, 23,168 tunnor hafre, 14,386 tunnor blandsäd och 209,632 tunnor potatis; att för år 1878 taxeringsvärdet utgjorde, å jordbruksfastighet 51,645,290 kronor och å annan fastighet 20,085,615 kronor; samt att uppskattade inkomsten af kapital, rörelse och näring, lön eller pension likaledes för år 1878 utgjort 14,651,923 kronor, ett belopp, som betydligt öfverstiger enahanda uppskattade inkomst i rikets öfriga län, med undantag endast af Östergötlands, Malmöhus, Göteborgs och Bohus samt Gefleborgs län.

Enligt generalsammandraget öfver 1879 års bevilling uppgick nämnda års bevilling för Vesternorrlands län till,

för städerna	kr. 60,603: 94.
för landsbygden	„ 91,389: 43

Summa kr. 151,993: 37

I afseende å bevillingens belopp intager Vesternorrland åttonde rummet bland rikets samtliga län.

Af Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes i Vesternorrlands län fem-årsberättelse för åren 1871—1875 inhemtas, att värdet af det under nämnda år från länet exporterade virke utgjort 116,794,062 kr. eller i årligt medeltal 23,358,812 kr.; att värdet af 1875 års skörd beräknats utgöra 15,059,800 kr.; att vid länets masugnar tillverkats i medeltal per år 112,070 centner smidestackjern och gjutgods; samt att stångjernstillverkningen uppgått till 84,369 centner och jernmanufakturstillverkningen till 15,028 centner i årligt medeltal.

Enligt af vederbörande tullförvaltare offentliggjorda, Utskottet delgifna tabeller hafva under år 1880 från Hernösands tullkammardistrikt utskeppats trävaror, utgörande 122,412 standard, deraf 106,889 standard plankor och bräder. Utskeppningen år 1880 af jern från samma tullkammardistrikt har uppgått till 37,922 centner tackjern och 14,598 centner stångjern. Uppbördens vid Hernösands tullkammare år 1880 utgjorde 265,813 kr.

Vesternorrlands län, beläget endast mellan 2 och 4 breddgrader norr om Stockholm, har vidsträckta, stundom ypperliga odlingslägenheter; den odlade jordens produktivitet är, hvad angår råg och korn, fullt jemförlig med den i något af de södra länen. Ångbåtarnes antal i länet, utvisande dess behof af kommunikationer och rikedom på varor för omsättning, har under fem-årsperioden 1871—1875 fördubblats; sjöfarten mellan Hernösand och andra inrikes orter underhölls år 1879 af 23 ångfartyg; Ångermanelfven, som är segelbar tio mil från sitt utlopp, befares af en mängd ångbåtar.

Ofvan anförda siffror synas utvisa såväl rika naturliga tillgångar och inkomstkällor, mäktiga af stor utveckling, som ock en redan ganska högt uppdrifven utveckling i den starkt framåtskridande ort, till hvilken den föreslagna jernbanan komme att framgå, förbindande sins emellan de olika flodområdena samt ledande till en ändpunkt vid segelbart vatten; och tillåter sig Utskottet att ur Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes i Vesternorrlands län ofvan åberopade fem-årsberättelse anföra följande uttalande: "Länets framåt sträfvande befolkning och länsstyrelsen med den se uti blifvande jernvägar det enda verksamma medlet, som kraftigast och inom en ej allt för aflägsen framtid är i stånd att gifva de norrländska skogarne ett mångdubbelt värde och till välsignelse för landet i sin helhet göra deras nu värdelösa rikedomar fruktbarande".

Äfven för de vidsträckta, norr om Vesternorrland belägna Vesterbottens och Norrbottens län torde den föreslagna jernvägen medföra ett afsevärdt, om ock hufvudsakligen endast medelbart gagn, och får Utskottet upplysa, att folkmängden i dessa två län vid 1879 års slut utgjorde i Vesterbottens län 105,136 och i Norrbottens län 89,269 personer.

Jemte det således, enligt Utskottets åsigt, goda grunder kunna ur sakens egen natur hemtas för den föreslagna jernvägsliniens byggande, förefinnes härför ett ytterligare skäl, af beskaffenhet att böra noga beaktas. Under en lång följd af år hafva statens och enskildas jernvägsbyggnader till sig dragit en betydlig del af landets arbetskraft, sysselsatt ingenjörer och kroppsarbetare i stort antal. Sedan de enskilda jernvägsföretagen numera nedbragts till ett ringa omfång, som, äfven om understöd till nya enskilda jernvägsanläggningar af innevarande Riksdag beviljas, i allt fall för den närmaste framtiden ej kan komma att ens tillnärmelsevis likna det, hvari dylika arbetsföretag under lång tid hittills bedrifvits, skulle det tvifvelsutän ledas till stora olägenheter, om samtidigt äfven staten helt och hållet upphörde med sitt jernvägsbyggande och derigenom åsidosatte all hänsyn till omsorgen att förekomma svårare rubbningar. Enligt Utskottets förmenande bör upphörandet, för en längre eller kortare tid, af all jernvägsbyggnad för statens räkning ej lämpligen inträda omedelbart efter jernvägsarbetenas bedrifvande i det omfång som hittills egt och för det närvarande eger rum, utan någon öfvergång beredas genom årligt användande af ett mindre betydligt jernvägsanslag. För vinnande häraf torde äfven ett något mindre anslag än Kongl Maj:t begärt vara tillräckligt, och Utskottet har därför, och då arbetena på den föreslagna nya linien lära komma att på ett enda arbetsdistrikt bedrifvas, ansett det för år 1882 begärda belopp till ifrågavarande jernvägsbyggnad utan olägenhet kunna till 2,000,000 kronor nedsättas.

I sammanhang härmed tillåter sig Utskottet i minnet återkalla, hurusom sistlidne års Riksdag i sin underdåniga skrifvelse den 14 Maj 1880 (N:o 34), angående utgifterna under riksstatens sjetta hufvudtitel, yttrade, att, sedan de då under arbete varande stambanorna fulländats, statens jernvägsbyggnader, äfven om de blefve fortsatta norr om den norrländska tvärbanan, sannolikt icke deretter komme att bedrifvas i den omfattning, att någon särskild styrelse för utförelset af tillsynen derå vidare blefve behöflig. Om detta yttrande har Utskottet ansett sig böra erinra, enär nu jernvägsbyggnadernas fortsättning blifvit föreslagen till så ringa omfång i förhållande till hvad tillföre egt rum.

Med afseende å de farhågor, mången torde hysa för den upplåning, som den föreslagna jernvägsliniens byggande måste medföra, får Utskottet erinra derom huru högst betydligt det nu föreslagna anslaget understiger de belopp, som under den senare tiden upplånats och på statens jernvägsbyggnader i Norrland användts, under åren från och med 1877 vexlande från 5,100,000 kr. till 7,470,000 kr., anslag till nybyggnader, materiel o. dyl. oberäknade.

Utskottet tillåter sig vidare att fästa uppmärksamheten derå att, samtidigt med upplåningen, pågått en ej obetydlig kapitalbildning för statens räkning, hvilket närmare framgår utaf en af en ledamot i Utskottet uppgjord promemoria, hvilken såsom bilaga bifogas.

Mot den af Kongl. Maj:t föreslagna sträckning för ifrågavarande jernvägs-linie har Utskottet ej någon väsentlig erinran att göra; och får Utskottet, till upplysning om afståndet enligt den föreslagna linien mellan Sollefteå och åtskilliga andra medelst berörda linie i jernvägsförbindelse med Sollefteå satta orter, meddela följande tabell:

Afstånd i mil efter linien *Ånge—Bräcke—Håsjö—Sollefteå*.

	Trond- hjem			
	Sollefteå	44,7		
	Håsjö	7,6	37,1	
	Bräcke	5,8	13,4	31,8
	Ånge	2,9	8,7	16,3
Stockholm	45,3	48,2	54,0	61,6
				79,5

Som likväl, i afseende å banans sträckning, upplysningar vid ärendets behandling inom Utskottet vunnits, hvilka gifva anledning till det antagande att, såsom t. ex. Stuguns kommun erinrat, en i någon mån förändrad rigtning för en eller annan del af banan skulle kunna, efter blifvande ytterligare undersökningar, ifrågakomma för att bereda en ökad trafikinkomst, har Utskottet ansett sig böra i sin här nedan gjorda hemställan antyda berörda förhållande.

På grund af hvad här ofvan anförts, hemställer Utskottet,

II.

att Kongl. Maj:ts ifrågavarande förslag må på det sätt bifallas, att Riksdagen beslutar, att en stambana af samma spårvidd och trafikförmåga som de öfriga stambanorna genom Norrland skall anläggas med utgångspunkt från Bräcke station eller lämplig punkt i dess närhet och, med genomlöpande af de orter och ställen, Kongl. Maj:t med anledning af anställda ytterligare undersökningar kan finna godt närmare be-

stämma, framföras till Helligumsjön och vidare till Sollefteå eller annan tjenlig punkt i närheten deraf vid Ångermanelfven, samt för påbörjandet af berörda stambana för år 1882 anvisar ett särskildt anslag af 2,000,000 kronor.

B) *Angående anvisande af anslag till anläggning för statens räkning af en stambana genom Halland.*

I motioner, väckta inom Första Kammaren af Herr *A. Th. Carlheim-Gyllensköld*, med hvilken instämt Herrar Friherre *C. I. O. Alströmer*, *P. von Möller* och *I. Wallberg* (N:o 17) och inom Andra Kammaren af Herrar *Carl Ifvarsson*, *I. Lyttkens*, *A. M. Culin*, *L. P. Andersson*, *C. A. Jönsson*, *Joh. Bengtsson* och *Lars Börjesson* (N:o 34), har fråga väckts om anläggning af en stambana genom Halland.

Ofvannämnde motionärer hafva i sina motioner för Riksdagen tillkännagit, hurusom Hallands läns senast församlade landsting beslutat

att, om en jernväg med utgångspunkt från någon lämplig jernvägsstation i Skåne, såsom Åstorp eller Engelholm, för statens räkning byggdes genom Hallands hela längd till staden Göteborg, samt denna jernväg påbörjades inom tre och fullbordades inom tio år efter innevarande års utgång, förbinda sig att till densamma bidraga med 1,000,000 kronor, som dels genom användande af den på förhand bildade, till omkring 200,000 kronor beräknade jernvägsfonden och dels genom uttaxering af landstingsmedel, i den mån sådana för ändamålet erfordrades, skulle anskaffas och till Riksgäldskontoret medelst årlig ränta och kapitalafbetalning till enahanda belopp, som Riksgäldskontoret komme att erlægga för lika belopp af dess lån till jernvägskostnaden, inbetalas från den dag banan öppnades för allmän trafik, till dess hela kapitalet blefve guld; dock med vilkor att Kongl. Maj:t tillåte uttaxering inom länet af de medel, som utöfver jernvägsfonden erfordrades för bidragets behöriga inbetalning;

att till Kongl. Maj:t öfverlemna för landstinget tillgängliga undersökningshandlingar jemte kartor och profiler rörande jernvägen, samt

att, med anhållan om tillstånd till de uti första punkten omförmälda landstingsmedels vederbörliga uttaxering inom länet, genom underdånig skrifvelse anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes taga i öfvervägande, huruvida icke ifrågavarande jernväg, helst så anlagd att den komme att beröra länets alla städer, borde anses vara af den vigt för det allmänna, att den, såsom hänförlig till landets så kallade

stambanor, kunde förtjena att för statens räkning byggas samt att, om så vore, Kongl. Maj:t ville dels till Riksdagen aflåta nådig proposition om anslag så väl för banbyggnaden som för den närmare undersökning angående ämnet, som möjligtvis kunde varda behöflig utöfver de redan verkställda undersökningarne, och dels i öfrigt låta vidtaga de åtgärder, som för banbyggnadens utförande erfordrades.

I den inom Andra Kammaren väckta motionen har Riksdagens uppmärksamhet fästats dels derpå, att den ifrågavarande kustbanan skulle, så anlagd som landstinget föreslagit, komma att direkt beröra ej mindre än 6 eller 7 städer, och dels på den omständigheten att kustbanan vore afsedd att ersätta en af landets större landsvägar. I sistnämnda afseendet hafva motionärerne hänvisat till ett af särskilda komiterade år 1859 afgifvet betänkande angående skjutsväsendets ordnande, enligt hvilket de allmänna farvägarne indelades i postvägar och bipostvägar, och hvori vägen mellan Göteborg och Skåne (Lund) upptoges i andra rummet bland de förra, hvilket visade, att denna vägsträcka ansetts vara en bland de allra viktigaste för samfärdseln. De öfriga då upptagna postvägslinierna vore med få undantag redan förvandlade till jernvägslinier, men å vestkusten, der samfärdseln mellan så väl inrikes som utrikes orter af ålder varit ganska betydlig, funnes ännu ingen jernväg.

Den föreslagna banans längd utgjorde cirka 20 mil och beräknades kostnaden till 13,710,000 kronor.

På grund af hvad motionärerne sålunda anført och under förhoppning att berörda kustbana genom Halland måtte anses förtjent att komma i åtanke, om icke framför, så åtminstone i jernbredd med hvilken annan som helst som under närmaste framtid kunde anses böra byggas, hafva motionärerne föreslagit, att Riksdagen, med antagande för sin del af det af Hallands landsting erbjudna bidrag och dermed förenade vilkor, måtte till Kongl. Maj:ts förfogande anvisa en million kronor att under år 1882 från Riksgäldskontoret utgå för påbörjande af en stambana, utgående från Åstorp, Engelholm eller annan lämplig anknytningspunkt vid jernväg i Skåne, löpande genom Hallands hela längd och helst berörande alla dess städer, till staden Göteborg, med rätt för Kongl. Maj:t dels att, om så skulle erfordras, af detta anslag använda erforderligt belopp för vidare undersökning och dels att såväl bestämma banans spårvidd som meddela närmare föreskrifter angående de trakter, densamma borde genomgå.

Det yrkande, som i den inom Första Kammaren väckta, ofvan omförmälda motionen framställes, är af hufvudsakligen enahanda innehåll som nyssnämnda inom Andra Kammaren gjorda förslag.

Utskottet har inhemtat, att Hallands läns landstings ofvan åberopade underdåniga ansökning, på sätt ock i den inom Andra Kammarerna väckta motionen omförmäles, blifvit af Kongl. Maj:t pröfvad samt att Kongl. Maj:t, efter det sty-

relsen öfver statens jernvägsbyggnader med infordradt underdånigt utlåtande inkommit och dervid framställt anmärkningar bland annat mot den föreslagna sträckningen för banan, vid ärendets föredragning den 22 sistlidne Januari funnit landstingets begäran om propositions aflåtande till Riksdagen icke för närvarande till någon vidare åtgärd föranleda.

Efter tagen del af de till ärendet hörande handlingar har Utskottet visserligen funnit ifrågavarande förslag förtjent af Riksdagens uppmärksamhet. Den provins, som den föreslagna kustbanan skulle genomlöpa, synes vara i behof af jernvägsförbindelser; de orter, banan skulle sammanbinda, förete i afseende å folkmängd och utveckladt näringslif sådana förutsättningar, som pläga anses innebära goda utsigter till blifvande trafik.

Ehuru Utskottet således ingalunda förbisett den vigt, som denna jernvägsanläggning, för så vidt i sakens närvarande skick kan utrönas, synes ega, anser Utskottet sig likväl ej kunna tillstyrka Riksdagen att med ytterligare utvidgning af stambanesystemet i de södra delarne af riket besluta dess utförande för statens räkning såsom stambana. Deremot vill Utskottet, såsom af ofvanstående torde framgå, ingalunda förneka, att ju icke en närmare utredning af ärendet skulle kunna ådagalägga, det ifrågavarande jernväg vore för det allmänna af sådan vigt, att dess anläggning såsom enskild bana lämpligen borde med statsunderstöd befrämjas. I sådant fall och enär, med afseende å banans längd och betydliga anläggningskostnad, det ej torde vara för Kongl. Maj:t möjligt att till dess utförande med bidrag af statslån anvisa medel ur den allmänna fond till låneunderstöd för enskilda jernvägar, som Utskottet ämnar här nedan föreslå Riksdagen att ställa till Kongl. Maj:ts disposition, lärer särskild framställning till en blifvande Riksdag om statsbidrag till jernvägens utförande såsom enskild bana vara erforderlig.

På grund af hvad här ofvan anförts, hemställer Utskottet,

III.

att Herrar A. Th. Carlheim-Gyllenskölds, Carl Ifvarssons m. fl:s ifrågavarande motion ej må af Riksdagen bifallas.

C) *Angående anslag till undersökningar för utrönande af lämpligaste sträckningen för stambanegrenar från norra stambanan till Söderhamn och Hudiksvall.*

Herr *W. A. Söderhjelm* har inom Första Kammaren (motion N:o 18) och Herr *W. von Rehausen* inom Andra Kammaren (motion N:o 61) föreslagit, att Riksdagen ville besluta en skrivelse till Kongl. Maj:t med underdånig anhållan, det Kongl. Maj:t täcktes låta genom vederbörande myndighet verkställa undersökningar rörande lämpligaste sträckningen af en stambanegren till Söderhamns stad och förbereda uppgörelse med Söderhamns jernvägsaktiebolag om afträdande till staten af bolagets jernväg samt med de förslag, som häraf kunde blifva en följd, till 1882 års Riksdag inkomma; samt att Riksdagen ville anslå för nämnda åtgärders vidtagande nödiga medel; hvarjemte bemälda motionärer, för den händelse att denna deras hemställan icke komme att bifallas, föreslagit, att Riksdagen för anläggande af en normalspårig jernväg från Kilafors station på statsbanan till Bergviks station på Söderhamns jernväg ville såsom lån anvisa ett belopp till $\frac{2}{3}$ af anläggningskostnaden, 1,446,000 kronor, på de vilkor, som för beviljande af lån till jernvägsanläggningar komme att bestämmas.

Härjemte hafva Herrar *C. O. Widmark* (motion inom Första Kammaren N:o 16) och *W. von Rehausen* (motion inom Andra Kammaren N:o 60) hemställt, att Riksdagen ville till Kongl. Maj:ts disposition ställa en summa af 5,000 kronor, dels för verkställande af förberedande undersökningar om lämpligaste sträckningen för en jernvägsanläggning för statens räkning från Hudiksvall till norra stambanan i Ljusdal och dels för träffande af öfverenskommelse med Hudiksvalls jernvägsaktiebolag om öfverlåtelse till staten af dess jernväg; hvarjemte sistnämnde motionärer, för det fall att denna deras hemställan ej bifölles, föreslagit, att Riksdagen behagade till det bolag, som kunde komma att bildas för inköp af Hudiksvall—Näs-vikens jernväg och byggnad af normalspårig jernbana från Norra stambanan vid Ljusdal till Hudiksvall, lemna ett statsunderstöd af 3,000,000 kronor, deraf 1,000,000 kronor såsom anslag utan återbetalningsskyldighet och 2,000,000 kronor såsom lån.

Beträffande den ifrågasatta, här ofvan först omförmälda stambanegrenen till Söderhamns stad har Utskottet inhemtat, att, sedan åtskilliga personer hos Kongl. Maj:t anhållit om nådigt tillstånd att anlägga och trafikera en jernväg från Bergviks station å Söderhamn—Bergsviks jernväg till Kilafors å statens norra stambana, Kongl. Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader öfver berörda ansökning afgifvit underdånigt utlåtande, deruti Styrelsen förklarar sig anse koncession till jernvägsanläggningen Kilafors—Bergvik ej böra beviljas annat än i samband med förslag att till bredspårig bana förändra Söderhamn—Bergviks jernväg, hvarför Styrelsen ansett sådana förberedande åtgärder böra af sökandena vidtagas att rättigheten att anlägga förenämnda bandel och att trafikera en hel blifvande bana från Kilafors till Söderhamn kunde öfverlåtas åt ett gemensamt för ändamå-

let bildadt bolag; och hafva, efter tagen del af detta utlåtande, vissa personer bland bemålde sökande i afgifna underdåniga påminnelser hemställt, det Kongl. Maj:t täcktes anbefalla åtgärder till utrönande af lämpligaste sträckningen för en stambaneförbindelse mellan Kilafors och Söderhamn samt förberedande uppgörelser med Söderhamns jernvägsbolag om afträdande till staten af bolagets jernväg Söderhamn—Bergvik, äfvensom att, derest en blifvande utredning skulle dertill gifva anledning, till 1882 års Riksdag aflåta nådig proposition om anslag till en sådan utgrening af stambanan. Denna underdåniga hemställan har ännu ej varit föremål för Kongl. Maj:ts nådiga pröfning.

I fråga åter om den föreslagna jernvägsförbindelsen mellan Hudiksvall och norra stambanan får Utskottet upplysa att, sedan stadsfullmäktige i Hudiksvall i underdånighet hemställt, det täcktes Kongl. Maj:t i nåder anbefalla åtgärder till utrönande af, huruvida en jernvägsförbindelse lämpligen borde i och för stambanetraffiken anordnas emellan stambanan i närheten af Hybo i Ljusdal och hamnen vid Hudiksvall, äfvensom, derest en blifvande utredning skulle dertill gifva anledning, till Riksdagen aflåta nådig proposition om anslag till en sådan jernvägsförbindelses anordnande, så har Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader i anledning häraf afgifvit underdånigt utlåtande, deri Styrelsen dels sökt ådagalägga, att den hufvudsakligaste trafiken, som den ifrågavarande jernvägen skulle hafva att påräkna, nemligen den med skogseffekter, utgjorde en för denna bana helt och hållet själfständig, från stambanans skild, trafik, hvilket äfven skulle blifva förhållandet med trafiken mellan Hudiksvall och dess vester om den uppåtgående stambanan belägna handelsområde, och att den egentliga samtraffiken mellan stambanan och denna bana skulle komma att inskränka sig till samfärdseln mellan Hudiksvall och dess handelsområde öster om stambanan med landet såväl norr som söder om Ljusdal, hvilken senare trafik icke kunde blifva af någon särdeles stor betydelse, dels ock i öfrigt anfört, bland annat, att den ifrågavarande jernvägens förmåga att gifva ränta komme att nästan uteslutande bero derpå, huruvida densamma kunde utåhålla täflan med den redan befintliga flottleden emellan Hybo och Hudiksvall, hvars egare alltid hade i sina händer ett kraftigt medel att nedtvinga transportafgifterna på banan, och hvilken flottled alltså ej mindre än jernvägen Hudiksvall—Näsviken måste af staten inlösas, sannolikt med betydliga kostnader; att af uppgifna orsaker en jernvägsförbindelse mellan stambanan vid Kilafors och Söderhamn samt Sundsvall—TorpsHAMMAR-banans förändring till likhet i spårvidd med stambanan skulle på samtraffiken utöfva vida större inflytande och derigenom framkalla större rörelse på stambanorna, än en sådan förbindelse mellan dessa och Hudiksvall; samt att, på grund af dessa och andra förhållanden, Styrelsen ansåge förevärande jernvägsanläggning icke lämpligen böra för stambanetraffiken anordnas, men väl vara att anse såsom en för orten och trävarurörelsen derstädes vigtig bibana, hvilken i hög grad förtjente att med allmänna medel understödjas; och har Kongl.

Maj:t, med hänsigt till hvad Styrelsen sålunda anført, funnit ifrågavarande anhållan icke för närvarande böra till någon åtgärd föranleda.

Härjemte har i ett afgifvet utlåtande angående trafiken å norra stambanan, af hvilket utlåtande Utskottet tagit del, Kongl. Styrelsen för statens jernvägstrafik uttalat sina åsigtter, bland annat, om lämpligheten af utfartsvägars anläggande från stambanan till Söderhamn och Hudiksvall, hvilket utlåtande blifvit för Kongl. Maj:t föredraget, men, så vidt Utskottet har sig bekant, ännu ej föranledt någon Kongl. Maj:ts åtgärd.

Af ofvanstående framgår, att frågan om de i motionerna omförmälda jernvägsförbindelsernas åstadkommande genom statens försorg dels redan varit, dels ännu är understäld Kongl. Maj:ts pröfning, utan att Kongl. Maj:t, åtminstone ännu, funnit skäl föreslå Riksdagen något besluts fattande i berörda hänseenden.

Vid sådant förhållande har Utskottet ej ansett sig kunna tillstyrka Riksdagen vare sig att fatta något beslut i syfte att med ifrågavarande jernvägslinier utvidga statens stambanesystem, eller att, på sätt Herrar Widmark och von Rehausen i den af dem väckta motion hemställt, till åstadkommande af den ena af dessa jernvägsförbindelser, den mellan stambanan och Hudiksvall, lemna anslag utan återbetalningsskyldighet.

Så vidt åter motionerna afse understöd genom statslån för de föreslagna jernvägsförbindelsernas åstadkommande, får Utskottet endast hänvisa till hvad Utskottet om beviljande af låneunderstöd för enskilda jernvägar kommer att här nedan i punkten 6:o hemställa; och får alltså Utskottet, som här nedan under nämnda punkt återkommer till förevarande motioner, i hvad de afse statslåns erhållande, hemställa,

IV.

att Herrar Söderhjems, Widmarks och von Rehausens förevarande motioner, för så vidt de afse anställande af undersökningar rörande lämpligaste sträckningen af stambanegrenar till dels Söderhamn, dels Hudiksvall samt uppgörelse med Söderhamns jernvägsaktiebolag och Hudiksvalls jernvägsaktiebolag om öfverlåtelse till staten af dessa bolags jernvägar, äfvensom Herrar Widmarks och von Rehausens ifrågavarande motion i hvad den afser beviljande af anslag utan återbetalningsskyldighet till åstadkommande af jernvägsförbindelse mellan norra stambanan och Hudiksvall må af Riksdagen lemnas utan afseende.

D) *Angående anslag till fullbordande af Halmstad—Jönköpings jernvägsaktiebolags jernväg mellan Halmstad och Nässjö.*

Uti en till Kongl. Maj:t ingifven skrift af den 27 Augusti 1880 har Styrelsen för Halmstad—Jönköpings jernvägsaktiebolag anhållit, att Kongl. Maj:t måtte till Riksdagen aflåta nådig proposition om anvisande åt bolaget af ett anslag utan återbetalningsskyldighet å 500,000 kronor, på det bolaget måtte komma i tillfälle fullborda banan mellan Halmstad och Nässjö. Bolaget har i berörda ansökning meddelat, att år 1877 10,8 mil och vid ingången af 1880 ytterligare 4 mil af banan blifvit för trafik öppnade; att emellertid under loppet af nästlidna år banbyggnaden icke kunnat vidare fortsättas, enär bolagets entreprenör Bilups, hvars bemödanden att fullgöra sitt åtagande bolagsstyrelsen vitsordat såsom aktningvärda, på de föregående arbetena uppoffrat hela sin förmögenhet och vore urständssatt att arbetet fullfölja. Under sådana förhållanden och då de orters invånare, för hvilka företrädesvis jernvägen skulle bereda oberäkneligt gagn, icke kunde för dess fullbordande göra ytterligare nämnvärda tillskott, men uteblifvandet af det gagn, som först vid jernvägens anknytning till statsbanan kunde göra sig i hela sin vidd gällande, vore till skada icke blott för orten, utan äfven för statsbanan, hvilken, sedan sammanbindningen egt rum vid Nässjö, hade att från ifrågavarande stora farled förvänta ett betydande tillflöde af gods- och persontrafik, hade styrelsen ansett sig pliktig att hos Kongl. Maj:t i underdånighet anmäla frågans bekymmersamma ställning; och, då Styrelsen, efter gjorda beräkningar, antog, att, om understöd af statsverket erhöles till belopp af 500,000 kronor utan återbetalningsskyldighet, utvägar skulle yppa sig för anskaffande af hvad som bruste för banans fullbordande, anhölle Styrelsen i underdånighet om Kongl. Maj:ts medverkan för vinnande af det för ändamålet sålunda erforderliga statsunderstöd, dervid underkastande sig det vilkor, att medlen icke af statsverket utbetalades förr, än hela banan vore fullbordad samt, enligt Kongl. Maj:ts nådiga förordnande, besigtigad och befunnen i det skick, att hon finge trafikeras.

Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader, i ämnet hörd, har uti afgifvet yttrande den 5 sistlidne Oktober hufvudsakligen anført: att förevarande bolag, hvars bolagsordning fastställdes den 8 Mars 1872, erhållit nådigt medgifvande att anlägga och för allmän trafik upplåta jernväg från Halmstad förbi Torup och Vernamo till Jönköping eller annan punkt på stambanan söder om sistnämnda stad jemte bibana till Gislaved; att plan för anläggningen i nåder gillats den 13 September 1872 för bandelen Halmstad—Torup, den 9 September 1873 för delen Torup—Vernamo och den 17 Juli 1874 för delen Vernamo—Nässjö; att någon viss tid för jernvägens fullbordande icke blifvit föreskrifven; att Styrel-

sen den 19 Juli 1877 meddelat tillstånd till öppnande för allmän trafik af bandelen Halmstad—Vernamo, som hölle i längd 10,8 mil, och den 19 December 1879 gifvit enahanda tillstånd beträffande den 4,8 mil långa bandelen Vernamo—Lindfors, sedan samma bandelar förut blifvit författningsenligt besigtigade och, ehuru icke till alla delar fullbordade, likväl i fullt trafikabelt skick befunne; att, vid de af statens, vid jernvägsanläggningen anstälde, kontrollerande ingeniör Distriktchefen, Majoren m. m. A. Remmer årligen verkställda besigtningar, arbetet städse befunnits med omsorg utfördt och ingen anmärkning förekommit mot den fullbordade anläggningens underhåll och vård; att såsom ofullbordadt återstode omkring 3,2 mil emellan Lindfors och banans numera beslutade ändpunkt Nässjö; samt att, *då* styrelsen icke kunde annat än på det högsta erkänna önskvärheten af att banan slutligen blefve fullbordad, *då* denna jernvägsanläggning icke i likhet med flere andra enskilda, för samfärdseln inom landet icke viktigare jernvägsföretag åtnjutit något understöd vare sig i form af anslag eller lån, utan fast hellre bolaget kämpat med motgångar af flerfaldig art, och *då* jernvägen, i afseende å den riktning den erhållit, obestriddligen fylde för landet ett stort behof af lättad samfärdsel, som dock i banans nuvarande ofullbordade skick icke kunde sägas vara fullständigt tillgodosedt, styrelsen i underdånighet hemställde om nådigt bifall till bolagsstyrelsens förevarande framställning.

Slutligen har jemväl Styrelsen för statens jernvägstrafik den 15 sistlidne Oktober afgifvit infordradt underdånigt utlåtande i ämnet och dervid, lika med Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader och då en jernvägsled af omkring 18 mils längd från sammanknytningspunkten för södra och östra stambanorna samt Nässjö—Oskarshamns jernväg vid Nässjö till sydvästra delarne af Jönköpings län och staden Halmstad vid Kattegat onekligen måste för den allmänna rörelsen medföra fördelar, i jemförelse med hvilka det begärda statsanslaget af 500,000 kronor ingalunda kunde anses vara för högt, ansett den underdåniga ansökningen förtjena allt möjligt afseende.

Enligt hvad bolagsstyrelsen senare uppgifvit, kunde tidpunkten för banans öppnande till Nässjö för trafik ännu icke med någon säkerhet uppgifvas, men anslaget blotta beviljande vore emellertid af synnerlig vikt för företagets bringande till fullbordan, enär derpå i väsentlig mån berodde framgången af påbörjade underhandlingar om nödiga medels upplånande.

Vid ärendets pröfning har Kongl. Maj:t funnit skäl att i nådig proposition af den 14 sistlidne Januari (N:o 4) hos Riksdagen göra framställning om det begärda statsbidragets beviljande.

Då det enligt Kongl. Maj:ts åsigt ej vore lämpligt, att ett statsbidrag upptoges i budgeten för ett visst år, innan visshet erhållits, att anslaget verkligen under samma år komme att utgå, har Kongl. Maj:t i afseende å tidpunkten för utbetalningen ansett annan föreskrift ej böra lemnas, än att jernvägen derförinnan skulle vara färdig, äfven-

som, på det i intet fall någon rubbning i statsregleringen för år 1882 måtte behöfva ifrågakomma, att utbetalning icke i någon händelse skulle ske innan utgången af nyssnämnda år; och har Kongl. Maj:t, då det utan tvifvel vore af vigt, äfven från statens synpunkt, att ifrågavarande jernvägsbyggnad blefve ju förr desto hellre fullbordad samt genom det af bolagsstyrelsen föreslagna vilkoret, att medlen ej skulle utbetalas förr än hela banan enligt Kongl. Maj:ts förordnande blifvit för trafik öpnad, säkerhet erhöles, att statsbidraget i intet fall komme att utgå, utan att nämnda ändamål vunnits, föreslagit Riksdagen att till fullbordande af Halmstad—Jönköpings jernvägsaktiebolags jernväg mellan Halmstad och Nässjö bevilja ett anslag utan återbetalningsskyldighet till belopp af femhundra tusen kronor att, sedan hela jernvägen blifvit färdigbyggd och med allt hvad dertill hörer afsynad och godkänd samt till allmän trafik upplåten, dock ej före utgången af år 1882, tilldelas ifrågavarande bolag, emot vilkor att bolaget skulle vara skyldigt underkasta sig de bestämmelser, Kongl. Maj:t för statsbidragets erhållande kunde finna lämpligt att i nåder föreskrifva.

Utskottet har ansett anläggandet af ifrågavarande, öfver 18 mil långa, från det inre af landet till hafvet gående och med statens stambanesystem i förbindelse sätta jernväg obestriddigen medföra ett allmänt gagn af afsevärd betydelse. I förhållande till den fördel, som sålunda genom jernvägen för landets samfärdsel åstadkommes, är det begärda statsbidraget ganska ringa; det uppgår endast till hälften af hvad för en annan från Nässjö utgående 13,9 mil lång enskild jernväg beviljats; och då det synes vara osannolikt, att banan utan ett sådant bidrag skulle kunna fullbordas, finner Utskottet sig ega giltiga skäl att tillstyrka Riksdagen att bevilja detsamma. Genom det föreslagna vilkoret, att medlen ej skulle utgå förr än hela banan vore för allmän trafik upplåten, erhålles ock säkerhet därför att statsbidraget i intet fall kunde komma att utgå, utan att det afsedda ändamålet, banans fullbordande, vunnnes.

Då ifrågavarande bana anknyter sig till stambanan, har Utskottet ansett lämpligt föreslå ett förbehåll om skyldighet för bolaget att i fråga om samtrafik med statens jernvägar underkasta sig de bestämmelser, Kongl. Maj:t kan finna lämpligt föreskrifva.

Enligt Utskottets åsigt bör anslaget å riksstaten anvisas, vid hvilket förhållande det lämpligen torde böra på tvenne år fördelas; och föreslår Utskottet fördens skull, att hälften deraf eller 250,000 kronor må i 1882 års riksstat uppföras.

Utskottet hemställer,

V.

att Riksdagen, med bifall till Kongl. Maj:ts förevarande förslag, må till fullbordande af Halmstad—Jönköpings

jervägsaktiebolags jernväg mellan Halmstad och Nässjö bevilja ett anslag utan återbetalningsskyldighet till belopp af femhundra tusen kronor, att, sedan hela jernvägen blifvit färdigbyggd och med allt hvad dertill hörer afsynad och godkänd samt till allmän trafik upplåten, till utgående med halfva beloppet tidigast år 1882 och återstoden å tid, Kongl. Maj:t bestämmer, tilldelas ifrågavarande bolag, emot vilkor att bolaget skall vara skyldigt underkasta sig de bestämmelser, såväl i fråga om samtrafik med statens jernvägar som i öfrigt, hvilka Kongl. Maj:t för statsbidragets erhållande kan finna lämpligt att i nåder föreskrifva.

E) *Angående enskilda jernvägsanläggningar.*

Uti de angående understödjande af enskilda jernvägsanläggningar väckta motioner har blifvit föreslaget:

	Lån.	Anslag.	Summa.
1:o) Angående jernväg mellan norra stambanan och Söderhamn:			
af Herr <i>W. A. Söderhjelm</i> i Första Kammaren (motion N:o 18) och Herr <i>W. von Rehausen</i> i Andra Kammaren (motion N:o 61):			
att Riksdagen, för anläggande af en normalspårig jernväg från Kilafors station på statsbanan till Bergviks station på Söderhamns jernväg, ville såsom lån anvisa ett belopp motsvarande $\frac{2}{3}$ -delar af anläggningskostnaden, 1,446,000 kr. eller	964,000	—	964,000
på de vilkor, som för beviljande af lån till jernvägsanläggningar komme att bestämmas.			
Transport	964,000	—	964,000

	Lån.	Anslag.	Summa.
Transport	964,000	—	964,000
2:o) angående jernväg mellan norra stambanan vid Ljusdal och Hudiksvall:			
af Herr <i>C. O. Widmark</i> i Första Kammaren (motion N:o 16) och Herr <i>W. von Rehausen</i> i Andra Kammaren (motion N:o 60):			
att Riksdagen till det bolag, som kunde komma att bildas för inköp af Hudiksvall—Näsvikens jernväg och byggnad af normalspårig jernbana från norra stambanan vid Ljusdal till Hudiksvall, ville lemna ett statsunderstöd af 3,000,000 kr., deraf såsom anslag utan återbetalningsskyldighet	—	1,000,000	} 3,000,000
samt såsom lån.....	2,000,000	—	
3:o) angående jernväg från Hesselholm till Landeryds station:			
af Herrar <i>L. J. Larsson, O. B. Olsson</i> och <i>Jöns Persson</i> (motion i Andra Kammaren N:o 127):			
att Riksdagen måtte besluta att till det bolag, som kunde komma bildas för anläggande af en jernväg från Hesselholm genom Småland till Landeryds station å Halmstad—Jönköpings jernväg, bevilja ett låneunderstöd, motsvarande två tredjedelar af kostnadssumman, eller	3,235,000	—	3,235,000
Transport	6,199,000	1,000,000	7,199,000

	Lån.	Anslag.	Summa.
Transport	6,199,000	1,000,000	7,199,000
4:o) angående jernväg mellan Uddevalla och hafskusten: af Herr <i>C. J. Ödman</i> , med hvilken Herrar <i>A. Andersson i Intagan</i> , <i>A. Rosenqvist</i> och <i>J. Andersson i Knarrevik</i> instämt (motion i Andra Kammaren N:o 80): att Riksdagen måtte besluta att för byggandet af en bredspårig jernväg, utgående från Uddevalla, till någon närmast dertill vid hafsbandet liggande lämplig uthamn, på sätt och under vilkor, som Riksdagen närmare behagade bestämma, anslå och ställa till Kongl. Maj:ts disposition nödiga medel, för att, så snart kostnadsförslag och fullständiga ritningar till ifrågavarande jernväg blifvit upprättade, såsom lån till belopp, som Kongl. Maj:t skulle ega bestämma, dock icke öfverstigande tilldelas det bolag, som åtog sig att bygga och för framtiden underhålla och trafikera nämnda jernväg.	1,500,000	—	1,500,000
5:o) angående jernväg från Borås genom Ås' och Kinds härad i Elfsborgs län: af Herr Grefve <i>E. Sparre</i> inom Andra Kammaren (motion N:o 56): att Riksdagen måtte besluta att med ett låneunderstöd till två			
Transport	7,699,000	1,000,000	8,699,000

	Lån.	Anslag.	Summa.
Transport	7,699,000	1,000,000	8,699,000
tredjedelar af den beräknade kostnadssumman eller med.....	1,133,000	—	1,133,000
befordra anläggandet af en jernväg från Borås genom Ås' och Kinds härad, dels till sjön Åsundens södra ända och den der mötande Limareds jernväg, dels till södra delen af Kinds härad vid Mölnby, der flera sammanstötande vägar från Vestergötland och Småland bildade en, under afbidan af vägens fortsättning, tills vidare lämplig ändpunkt.			
6:o) angående jernväg mellan Strömstad och Mon:			
af Herr <i>W. T. Lundgren</i> inom Andra Kammaren (motion N:o 82):			
att Riksdagen måtte för anläggande af en jernväg från Strömstad till Mon bevilja ett låneunderstöd till två tredjedelar af erforderliga kostnaderna, dock högst	2,000,000	—	2,000,000
på de vilkor, som för dylika låns erhållande blifvit eller blefve bestämde.			
7:o) angående jernväg mellan Bromölla och lämplig anknypningspunkt på Karlshamn—Vislanda-banan.			
af Herr <i>Ola Månsson</i> inom Andra Kammaren (motion N:o 157):			
Transport	10,832,000	1,000,000	11,832,000

	Lån.	Anslag.	Summa.
Transport att Riksdagen ville bevilja stats- anslag till halfva anläggningskost- naden, enligt ritning och kostnads- förslag, till bana emellan Bromölla och lämplig anknytningspunkt på Karlshamn—Vislandabanan, till det bolag som inom utgången af år 1882 blefve bildadt i ändamål att färdigbygga och trafikera nämnda sammanbindningsbana.	10,832,000	1,000,000	11,832,000
Då, enligt alternativa kostnads- förslag, kostnadssummorna uppgå till respektive 1,000,000 kronor och 1,110,000 kronor, allt efter som banan droges till Svängsta eller Asarum, skulle, i senare fal- let, det begärda statsanslaget ut- göra	—	555,000	555,000
8:o) angående jernväg mellan Säf- sjö och Hvetlanda:			
af Herr <i>S. Johnson</i> inom An- dra Kammaren (motion N:o 151):			
att Riksdagen måtte för an- läggning af jernväg mellan Säfsjö station å södra stambanan och Hvetlanda bevilja dels ett anslag utan återbetalningsskyldighet af...	—	500,000	} 1,000,000
och dels ett lån till lika belopp eller	500,000	—	
att återbetalas på de för dylika lån förut bestämda villkor.			
Transport	11,332,000	2,055,000	13,387,000

	Lån.	Anslag.	Summa.
Transport	11,332,000	2,055,000	13,387,000
9:o) angående jernväg från Lillsjödals station öfver Säfsjöström till Vexjö:			
af Herr <i>P. Lindgren</i> , med hvilken Herrar <i>J. Jonasson</i> från Kronobergs län, <i>C. J. Svensén</i> och <i>A. F. Petersson</i> instämt (motion i Andra Kammaren N:o 145):			
att Riksdagen måtte för anläggandet af jernvägsförbindelse ifrån Lillsjödals station på Nässjö — Oskarshamns-jernvägen öfver Säfsjöström till Vexjö, hvarför kostnaden vore beräknad att uppgå till ungefärligen tre millioner kronor, anvisa antingen ett lån till två tredjedelar	2,000,000	—	2,000,000
eller ock ett anslag till en fjerdedel af anläggningskostnaden att under vilkor, som i öfrigt kunde vara bestämda, utgå till det svenska bolag, som för ifrågavarande jernvägsanläggning kunde bildas.			
10:o) angående jernväg från Fin- spong till Norsholm:			
af Herr <i>J. Örwall</i> inom Andra Kammaren (motion N:o 112):			
att Riksdagen ville besluta att till det bolag, som före den 1 Juli innevarande år kunde vara			
Transport	13,332,000	2,055,000	15,387,000

	Lån.	Anslag.	Summa.
Transport bildadt, med förbindelse att anlägga och trafikera en smalspårig jernbana från Finspong till Norsholm, lemna ett amorteringslån af högst	13,332,000	2,055,000	15,387,000
11:o) angående jernväg mellan lämplig punkt å Bergslager nas jernväg och Siljan:			
af Herr <i>Sven Ersson</i> inom Andra Kammaren (motion N:o 97):			
att Riksdagen ville, på så billiga vilkor som möjligt, bevilja statslåneunderstöd till belopp, motsvarande två tredjedelar af den beräknade anläggningskostnaden, eller	1,951,073 33	—	1,951,073 33
åt det bolag, som anlade jernväg från lämplig punkt å Bergslager nas jernväg till Siljans segelbara vatten.			
Summa Kronor	15,783,073 33	2,055,000	17,838,073 33

Hvarjemte har föreslagits:

12:o) af Herr *Liss Olof Larsson*, med hvilken Herrar *Jan Andersson i Jönvik*, *A. Hansson i Solberga* och *J. E. Johansson i Forneby* instämt (motion i Andra Kammaren N:o 146):

att Riksdagen under hufvudsakligen samma vilkor och bestämmelser, som af 1876 års Riksdag fastställes, måtte till låneunderstöd för enskilda jernvägar bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett extra anslag af högst tio millioner kronor, att utgå under fem år, med högst två millioner kronor under hvartera af åren 1882, 1883, 1884, 1885 och 1886, å hvilket anslag Kongl. Maj:t skulle ega att när som helst till understödjande af nya, ännu ej påbörjade enskilda jernvägsanläggningar anvisa af Kongl. Maj:t beviljade understödsbelopp, att utgå med högst de här ofvan för hvarje år bestämda belopp;

13:o) af Herr *S. Ljunggren* (motion i Andra Kammaren N:o 161):

att Riksdagen, i ungefärlig öfverensstämmelse med sina åren 1871 och 1876 fattade beslut, måtte till låneunderstöd åt enskilda jernvägsanläggningar bevilja och till Kongl. Maj:ts förfogande ställa ett extra anslag af fem millioner kronor, att utgå under fem år med en million under hvartdera af åren 1882 till och med 1886, å hvilket anslag Kongl. Maj:t skulle ega att när som helst anvisa understödsbelopp att utgå med högst den här ofvan för hvarje år föreslagna summa, samt i enlighet med de i Riksdagens underdåniga skrifvelse N:o 78 af år 1876 bestämda vilkor; dock med den förändring, att låneunderstödet till hvarje enskild jernvägsanläggning finge utgöra *högst* hälften af anläggningskostnaden enligt fastställt kostnadsförslag; samt

14:o) af Herr *Nils Petersson* (motion i Andra Kammaren N:o 152):

att Riksdagen måtte besluta att, der enskildt bolag bildades för byggande och trafikerande af jernväg och bolaget visade sig ega medel till halfva anläggningskostnaden och kunde till vederbörande afgifva fullgod garanti för banans fullbordande, sådant bolag finge, i mån som anvisade medel lemnade tillgäng, från Riksgäldskontoret erhålla lån mot fullgod säkerhet och på så billiga vilkor, som utan förlust för staten kunde lemnas, dock icke till högre belopp än hälften af byggnadskostnaden, samt att icke vidare upptaga utländska lån, men i stället bemyndiga fullmäktige i Riksgäldskontoret att upplägga ett inhemskt lån till belopp af tio millioner kronor för att vid behof användas som låneunderstöd åt förenämnda jernvägsbolag, mot vilkor, som fullmäktige egde närmare bestämma, att utgå under fem år med två millioner årligen samt upplagdt med så kallade premieobligationer och i svenskt mynt i små valörer.

Då Stats-Utskottet vid 1876 års riksdag afgaf yttrande angående då gjorda framställningar om understöd till enskilda jernvägsanläggningar, meddelade Utskottet, i sitt utlåtande N:o 62, en på införskaffade uppgifter grundad tabell, utvisande att på enskilda jernvägar nedlagts:

under år 1871	Kr. 2,206,347,
” ” 1872	” 13,157,732,
” ” 1873	” 34,193,062,
” ” 1874	” 44,313,272
samt ” ” 1875	” 28,299,382.

För uttrönande af de belopp, som under åren 1876—1880 på enskilda jernvägsföretag användts, får Utskottet, enligt af Kongl. Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader benäget lemnade uppgifter, meddela, att på enskilda jernvägar nedlagts:

under år 1876	Kr. 25,342,000,
” ” 1877	” 18,413,000,
” ” 1878	” 17,876,000,
” ” 1879	” 15,933,000
och ” ” 1880	” 2,688,000.

Härvid bör anmärkas, att, i brist på fullständiga uppgifter från jernvägsbolagen, dessa siffror till en del måst grundas på anställda approximativa beräkningar och till en del erhållits genom lika fördelning å de särskilda byggnadsåren af anläggningskostnaden för en och annan bana, utan att visst är, att icke å densamma nedlagts eua året något mera, andra året något mindre. Ofvan angifna siffror kunna alltså ej vara fullt exakta, och särskildt synes möjligt vara att det använda beloppet utgör under år 1879 något mindre och under år 1880 något mera än i tabellen blifvit utfördt.

Emellertid utvisa ofvan anförda, i det stora hela tillförlitliga siffror, huru byggandet af enskilda jernvägar från en mindre betydlig början hastigt utvecklats sig intill år 1874, då det uppnått sin höjdpunkt, och att deremot från och med år 1875 ett betydligt nedgående i det enskilda jernvägsbyggandet egt rum, och pågå för närvarande endast å en enda enskild bana, Södra Dalarnes jernvägsaktiebolags, arbeten i något större omfång.

Det gagn, som de enskilda jernvägsanläggningarna medföra såväl för statens stambanor, till hvilka många af dem föra en större trafik, som ock för landets hela utveckling, synes Utskottet vara allt för betydande för att icke staten skulle ännu under någon tid lemna sitt understöd till dylika arbetens utförande, helst de här ofvan omförmälda motioner otvetydigt utvisa ett fortfarande behof af ytterligare jernvägsförbindelser, äfvensom att flera sådana af framstående vikt och nytta äro ifrågasatta, men att tanken på deras utförande sannolikt, till skada för såväl det allmänna som de orter, hvilka af dessa jernvägslinier vänta en ytterligare förkofran, måste öfvergifvas, om staten undandrager dem allt understöd.

Då emellertid Riksdagen ej lär vara i tillfälle att åstadkomma tillfredsställande utredning om det ena eller andra jernvägsföretagets företrädesrätt till statsunderstöds erhållande, torde någon anledning ej förefinnas att frångå det sätt, Riksdagen för de senaste tio åren använt för dylika företags befrämjande och hvilket visat sig synnerligen lämpligt, nemligen att ett erforderligt belopp ställes till Kongl. Maj:ts förfogande för att under nästa femårsperiod till låneunderstöd för enskilda jernvägar användas.

Beloppet af en dylik lånefond, hvilket af motionärerne i ämnet föreslagits dels till tio, dels till fem millioner kronor, har Utskottet ansett kunna något ned sättas under hvad åren 1871 och 1876 bestämdes, dels med afseende derå att behofvet antagligen nu är något mindre, dels med hänsyn dertill att efter Utskottets uppfattning ett något större bidrag af vederbörande intressenter nu bör påkallas; och har Utskottet med anledning häraf föreslagit fondens belopp till 7,500,000 kronor.

För de hufvudsakliga förändringar i vilkoren för statslåns erhållande, Utskottet ansett böra ifrågakomma, får Utskottet här nedan redogöra. Främst bland

dessa förekommer, att Utskottet, för att vinna en ökad styrka hos de bolag, som blefve med statslån understödda, och dymedelst åstadkomma större säkerhet för statslåneans återbetalning, ansett lånen böra bestämmas till högst hälften af anläggningskostnaden i stället för förut stadgade två tredjedelar. I verkligheten är den nedsättning af det högsta medgifna lånebeloppet, Utskottet föreslagit, ej mycket afvikande från den tillämpning, de förut gällande bestämmelserna erhållit. De 10,000,000 kronor, hvilka 1876 års Riksdag stälde till Kongl. Maj:ts disposition för att användas till låneunderstöd för enskilda jernvägar, blefvo af Kongl. Maj:t tilldelade sex särskilda jernvägsbolag, hvilka erhöilo, ett 59,62 procent, ett 58,74 procent, ett 57,38 procent, ett 55,75 procent, ett 48,70 procent och ett 37,59 procent af anläggningskostnaden, således i intet fall två tredjedelar af berörda kostnad.

Ofvanomförmälda nedsättning af lånebeloppet äfvensom det föreslagna stadgandet, att minst hälften af den beräknade anläggningskostnaden borde genom tillskott af egna, ej upplånade medel åstadkommas, synes jemväl så mycket hellre billigtvis kunna stadgas, som staten nu är i tillfälle medgifva en lägre räntefot å lånen än tillföre. Den effektiva ränta, staten fått vidkännas vid sin under senare tider verkställda upplåning, har aldrig öfverskridit, oftast understigit $4\frac{1}{2}$ % för år; och då ingen anledning finnes att antaga, att ej samma gynsamma förhållande må fortfa ra under den tid, hvarom nu är fråga, samt enär staten vid sin utlåning till jernvägsanläggningars befrämjande ej torde böra afse någon vinst, har Utskottet funnit sig kunna tillstyrka räntans nedsättning från fem till fyra och en half procent för år; i sammanhang hvarmed Utskottet ock föreslagit annuitetens nedsättande från sex till fem procent af ursprungliga lånesumman, genom hvilken nedsättning, och enär ett lån med en dylik annuitet af fem procent och en räntefot af fyra och en half procent amorteras på något öfver 52 år, den fördel vinnes att det utlemnade lånet amorteras, icke, såsom med de hittills utlemnade lånen är fallet, hastigare, utan på ungefärligen samma tid som det motsvarande lånebelopp, staten för utlåningens bestridande upptagit.

Beträffande sättet för betalningen af den ränta för de första åren af lånetiden, med hvars erläggande anstånd komme att medgifvas, har Utskottet föreslagit en något bestämdare föreskrift än den år 1876 meddelade.

Då numera en lag om in-teckning i jernväg kommit till stånd, har naturligtvis, i fråga om säkerheten för de lån, som komme att utlemnas, hänsyn till denna lags stadganden kunnat och bort tagas. Som det likväl i flera fall synts kunna blifva med stora svårigheter för vederbörande jernvägsbolag förenadt att under den första byggnadstiden och innan arbetet så fortskridit, att inga vidare förändringar i detaljerna af banans sträckning kunna ifrågakomma, erhålla in-teckning i sin blifvande jernväg, har Utskottet ej ansett det böra ovilkorligen stadgas, att lånebelopp skall, innan det får i sin helhet lyftas, vara i jernvägen in-tecknad, utan har Utskottet, i betraktande jemväl deraf att enligt den nya lagen det beträffande

fordringar, som efter 1881 års ingång uppkomma, ej är fordringsegare, utan endast jernvägens egare medgifvet att söka och erhålla in-teckning i jernvägen, ansett tillfyllestgörande säkerhet kunna för staten åstadkommas, dels derigenom att stadgande om bolagets skyldighet att bereda staten första in-teckning i jernvägen intoges i bolagsordningen, som är för bolagets alla åtgärder förbindande och från hvars stadganden afvikelse ej kan utan personligt ansvar för vederbörande ega rum, dels ock derigenom att, till dess sådan in-teckning meddelats, en tredjedel af det beviljade låneunderstödet skall innehållas.

Såsom bekant har frågan om en särskild taxa för samtrafik mellan statens och enskildes jernvägar på senare tiden tilldragit sig ganska mycken uppmärksamhet, och vid vissa enskilda jernvägslinier, som kunna till anläggning ifrågakomma, synes det vara för staten af stor vikt att kunna i sådant afseende öfver det enskilda bolagets åtgöranden bestämma. Visserligen har Kongl. Maj:t redan rättighet att ålägga de enskilda jernvägsbolagen skyldigheten att ingå på en särskild samtrafiktaxa; men då vid koncessions meddelande för en del jernvägar sådan taxa ej varit förutsedd, läser Kongl. Maj:t ännu ej hafva ålagt bolagen en dylik taxas tillämpning. För framtiden torde likväl, vid beviljande af låneunderstöd åt enskilda jernvägsbolag, dessas skyldighet att underkasta sig en för trafiken inom det svenska jernvägsnätet så viktig bestämmelse böra bestämdt framhållas; och har Utskottet därför bland vilkoren föreslagit ett stadgande jemväl i berörda afseende.

På grund af hvad ofvan anförts, hemställer Utskottet,

VI.

a) att, med anledning af här ofvan omförmälda motioner, Riksdagen måtte till låneunderstöd för enskilda jernvägar bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett extra anslag af 7,500,000 kronor, att utgå under fem år från och med år 1882 med 1,500,000 kronor årligen, dock så att belopp, som ej blifvit till utgående under ett af dessa år anvisadt, må för ett efterföljande år af samma femårsperiod disponeras, egande Kongl. Maj:t att å detta anslag, till understödjande af nya, ännu ej påbörjade enskilda jernvägsanläggningar, anvisa af Kongl. Maj:t beviljade understödsbelopp, att utgå i enlighet med följande vilkor och bestämmelser:

1:o) att kostnadsförslag och arbetsplan fastställas af Kongl. Maj:t, som ock närmare bestämmer de ställen, hvilka jernväg skall beröra, varande det sökande bolaget skyldigt att godtgöra de särskilda kostnader för möjligen erforderliga besigtningar, extra biträdens användande med mera dylikt, hvilka kunna af kostnadsförslaget och arbetsplanens granskning för- anledas;

2:o) att låneunderstödet må utgöra högst hälften af anläggningskostnaden efter det fastställda kostnadsförslaget samt lyftas i mån af arbetets fortgång på sätt och å tider, som Kongl. Maj:t bestämmer, dock med iakttagande deraf att bolagsmännens inbetalningar å af dem tecknade belopp skola ske i förhållande till de andelar af lånesumman, som lyftas, och före lyftningen af dessa låneandelar; skolande härjemte en tiondedel af den beviljade låneförsträckningen innestå till dess besigtning af jernvägsanläggningen blifvit i öfverensstämmelse med § 2 mom. 2 af Kongl. kungörelsen den 11 December 1874, angående ordningen för afsyning och besigtning af enskilda jernvägar och deras upplåtande för allmän trafik, förrättad och Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat tillstånd till banans öppnande för allmän trafik;

3:o) att det lånesökande bolaget, för att kunna erhålla statsunderstöd, skall vara skyldigt hos Kongl. Maj:t styrka, att det förfogar öfver ett kapital, som jemte statslånet är fullt tillräckligt till jernvägsanläggningens utförande på sätt arbetsplan och kostnadsförslag innehålla och hvaraf minst så stor del, som motsvarar hälften af den beräknade anläggningskostnaden, bör utgöras af tecknad eller inbetaldt aktiebelopp eller eljest utan återbetalningsskyldighet lemnadt tillskott till jernvägsanläggningens utförande;

4:o) att i afseende å ifrågavarande försträckningar skall iakttagas:

a) att annuiteten beräknas till fem procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, af hvilken annuitet först godtgöres ränta efter fyra och en half för hundra å oguldet kapitalbelopp, och återstoden utgör afbetalning derå;

b) att räntefrihet ej må beviljas, men anstånd med räntans erläggande medgifvas för högst tre år, dock icke utöfver ett år från den dag, då, enligt Kongl. Maj:ts bestämmande, jernväg senast skall vara färdig och för trafik öpp-

nad; skolandet beloppet af den ränta, med hvars erläggande anstånd sålunda medgifves, till staten inbetalas, sedan genom de stadgade annuitetslikviderna all öfrig ränta, med hvilken anstånd icke beviljats, blifvit gulden och kapitalet godtgjort, så att efter nämnda tids förlopp med annuitetens erläggande fortfares så länge, till dess äfven beloppet af den ränta, med hvars erläggande anstånd medgifvits, blifvit till staten inbetaldt; och

c) att kapitalafbetalning skall vidtaga tre år efter den dag, då, enligt Kongl. Maj:ts bestämmande, jernväg senast skall vara färdig och för trafik öppnad;

5:o) att jernvägsanläggningen med alla dertill hörande byggnader och materiel, äfvensom all bolagets öfriga egendom, skall utgöra säkerhet för den af staten lemnade försträckning, och staten till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning med förmånsrätt framför hvarje annan fordran i den jernväg, för hvars anläggning den ifrågavarande försträckningen beviljats; börande ej mindre, såsom vilkor för statslåns erhållande och tillgodonjutande, i bolagsordningen intagas stadgande om bolagets skyldighet att till säkerhet för statens fordran inteckna bolagets jernväg med förmånsrätt för samma fordran framför hvarje annan fordran hos bolaget, än ock en tredjedel af det beviljade statslånet innestå till dess inteckning med ofvan stadgad förmånsrätt i bolagets jernväg meddelats för förut lyftade andelar af lånet; hvarjemte ofvanberörda sista tredjedel ej må utbekommas förr än inteckning för dess belopp med förmånsrätt framför hvarje annan fordran än statens blifvit i bolagets jernväg behörigen meddelad;

6:o) att Kongl. Maj:t skall insätta en ledamot i direktionen för hvarje jernvägsbolag, som innehar lån af staten, och utse en revisor att deltaga uti granskningen af bolagets förvaltning och räkenskaper, samt att arfvode till sålunda utsedd direktör och revisor skall bekostas af bolaget;

7:o) att hvarje jernvägsbolag, som erhållit statsunderstöd, skall vara skyldigt underkasta sig så väl de bestämmelser i fråga om samtrafik, hvilka Kongl. Maj:t kan finna godt för bolaget bestämma, som ock i öfrigt alla de vilkor och kontroller, som af Kongl. Maj:t pröfvas lämpliga och nödiga; samt

8:o) att hvarje sådant bolag, som nyss är nämndt, må, då Kongl. Maj:t så pröfvar lämpligt, dels utan kostnad eller årlig ersättning undfå upplåtelse af den för jernvägsanläggningen erforderliga, Kronan tillhöriga mark, som står under dess omedelbara disposition, hvaremot, när frågan är om boställsjord eller annan åt enskild person med åborätt eller annorledes upplåten kronojord, ersättning därför af bolaget bör lemnas i enlighet med gällande expropriationslag, dels ock kostnadsfritt begagna sådana å Kronans egor belägna kalk- och stenbrott jemte grustäppter, som kunna vara disponibla.

Med anledning af det beslut, Utskottet sålunda ansett sig böra i afseende å enskilda jernvägsanläggningars understödjande under de närmaste fem åren tillstyrka Riksdagen att fatta, har Utskottet saknat anledning att ingå i närmare pröfning af de ofvan omförmälda framställningar, hvilka afse beviljande af understöd åt vissa särskilda jernvägsanläggningar.

Under förutsättning af bifall till hvad Utskottet här ofvan under mom. *a)* föreslagit, hemställer Utskottet alltså,

b) att Herrar W. A. Söderhjelm, C. O. Widmarks, W. von Rehausens, L. J. Larssons m. fl., C. J. Ödmans, Grefve E. Sparres, W. F. Lundgrens, Ola Månssons, S. Johnsons, B. Lindgrens, J. Örwalls och Sven Erssons i väckta motioner gjorda framställningar om låneunderstöd åt vissa särskilda jernvägsanläggningar icke må till någon vidare Riksdagens åtgärd föranleda.

F) *Angående utanordnande till ett blifvande bolag för anläggning af jernväg från Bergslagernas jernväg till Siljans segelbara vatten af ett utaf Bergslagernas jernvägsaktiebolag förverkadtt belopp.*

I inom Andra Kammaren väckt motion (N:o 96) hafva Herrar *Liss Olof Larsson*, *Sven Ersson* och *S. M. Olsson* förmält, att ingen ort inom vårt land i fråga om jernvägar blifvit så ogynnsamt behandlad som öfre Dalarne, och likväl vore denna ort af den betydighet, att den egde berättigade anspråk på en sådan lättnad i sina kommunikationer.

Öfre Dalarne, det vill säga Öster- och Vesterdalarne, med undantag af Bjursås och Säfsnäs socknar, hade en folkmängd af omkring 75,000 personer och bestode af 21 socknar. Dess befolkning hade tecknat ett, i förhållande till dess förmåga, icke obetydligt antal aktier uti Bergslagernas jernvägsaktiebolag, som åtagit sig att anlägga jernväg upp till Siljans segelbara vatten; aktiebeloppen utbetaltes och mottogos af bolaget, men jernvägen uteblef. Denna ort vore sålunda ännu i saknad af jernväg, ehuru Siljan med dess 7 mil segelbara vatten, som redan trafikerades af åtta ångfartyg utom flera segelfartyg, af alla sakkunnige, ända från den tid, då först började talas om jernvägar norr om hufvudstaden, ansetts såsom en gifven ändpunkt för en sådan.

Som bekant vore, hade år 1871 tvenne bolag täflat om rättighet att få anlägga jernväg upp till Siljans segelbara vatten, och båda sökte öfverbjuda hvarandra såväl i fråga om säkerhet som tiden för en sådan jernvägs fullbordande. Det så kallade Bergslagernas jernvägsaktiebolag eller, rättare, de personer, som bildade detsamma, hade den 26 September 1871 erhållit koncession å, bland annat, en jernväg upp till Siljans segelbara vatten, med skyldighet att senast den 1 Maj 1876 påbörja anläggningen och att före utgången af år 1879 hafva den fullbordad. Som säkerhet härför ålades bolaget att uti Kongl. Statskontoret deponera 50,000 kronor, hvilket belopp, derest berörda jernväg icke inom utsatt tid fullbordades, skulle tillfalla staten.

Att detta stora bolag icke förmådde fullgöra sitt åtagande att bygga denna jernväg, vore väl bekant, och den ort, som i första rummet vore intresserad af densamma, hade sålunda icke allenast förlorat de medel, som i sagda bolag tecknades i ändamål att få ifrågavarande jernväg anlagd, utan ock under tiden från den 26 September 1871 till 1880 års början, till följd af den utaf Kongl. Maj:t till Bergslagsbolaget lemnade koncession, varit förhindrad att sjelf eller genom andra få jernväg derstädes. Såsom temligen visst kunde antagas att, derest icke omförmälda koncession gjort sådant omöjligt, så hade jernväg redan varit anlagd upp till Siljans segelbara vatten, antingen af det med Bergslagernas bolag konkurrerande engelska bolaget eller ock af orten sjelf, under de gynsamma åren 1872—1875, då svårighet visst icke mött att för ändamålet åstadkomma ett bolag.

Svårigheten att nu åstadkomma ett sådant bolag, med för ändamålet tillräckligt aktiekapital, vore ej ringa, helst, såsom redan antydts, ett icke obetydligt kapital liksom den gynsammaste tiden gått förlorad; men sedan ortens befolkning sålunda sett sina förhoppningar och erhållna löften svikna, hade samma befolkning, som nogsammt insåge att en jernväg från Siljans segelbara vatten till det stora jernbanenätet vore en lifsfråga för orten, numera sjelf sökt taga den viktiga frågan om hand och i sådant syfte beslutat att med snaraste söka förverkliga anläggandet af jernväg från Borlänge station å stora Bergslagsbanan

upp till Siljans segelbara vatten, utgörande en väglängd af något mer än 3 mil, för hvilket ändamål tillsatts en interimstyrelse med uppdrag att skyndsamt vidtaga alla förberedande åtgärder.

Öfre Dalarnes befolkning, som hoppades att i likhet med flera andra få komma i åtnjutande af något låneunderstöd från statens sida för den sålunda ifrågasatta jernvägen, hade derjemte trott sig ega billiga anspråk på erhållande af det belopp, 50,000 kronor, som Bergslagernas jernvägsaktiebolag deponerat i Kongl. Statskontoret såsom säkerhet för anläggandet af en jernväg just i samma riktning och för samma ändamål — Siljans segelbara vattens sammanbindande med det stora jernvägsnätet — som det, för hvilket ortens befolkning nu ansträngde sig; och hafva ofvannämnde motionärer fördenskull hemställt, att Riksdagen behagade för sin del medgifva och besluta, det Kongl. Maj:t må ega rätt att till det bolag, som före 1882 års utgång förbunde sig att anlägga jernväg från Bergslagernas jernväg till Siljans segelbara vatten, utanordna det af Bergslagernas jernvägsaktiebolag förverkade belopp, 50,000 kronor, att sålunda tillgodokomma den jernvägsanläggning, för hvilken det ursprungligen varit afsedt.

Utskottet har tagit del af den utaf motionärerne omförmälda, den 26 September 1871 af Kongl. Maj:t meddelade koncession och deraf inhemtat, att koncessionsinnehafvarne ålagts att hos Kongl. Statskontoret deponera penningar eller värdepapper, som kunde af Kongl. Maj:t godkännas, till belopp af 200,000 kronor, deraf en fjerdedel, eller 50,000 kronor, skulle utgöra säkerhet för utförande af jernvägslinien från Domnarfvet till Lusjön, samt att, enligt bestämmelserna i koncessionen, berörda 50,000 kronor skulle tillfalla statskassan i den händelse, att arbetet å nämnda jernvägslinie ej blefve å utsatt tid i allo fullbordadt.

Såsom bekant, hafva koncessionshafvarne och deras rättsinnehafvare nödgats helt och hållet afstå från anläggningen af ifrågavarande jernvägslinie, som enligt koncessionen bort före utgången af år 1879 vara fullbordad; och har styrelsen för Bergslagernas jernvägsaktiebolag, på sätt ett till Utskottet öfverlemnadt utdrag af dess protokoll den 7 sistlidne Februari utvisar, till svar å en af ofvannämnde motionärer gjord förfrågan, beslutat meddela den förklaring, att styrelsen för sin del funne det särdeles önskvärdt, att ifrågavarande, af bolaget deponerade medel, 50,000 kronor, komme till användning för den för Dalarne så viktiga samfärdsdel mellan Borlänge och Siljan, hvilken ingått i planen för Bergslagernas jernvägsaktiebolags verksamhet, men oaktadt sin stora betydelse i följd af finansiella svårigheter måst af bolaget lemnas utförd.

Utskottet får vidare meddela, att ifrågavarande i Statskontoret deponerade 50,000 kronor der ännu qvarstå, utan att vara till statskassan såsom statsinkomst öfverförda.

Då ifrågavarande belopp är af vederbörande koncessionshafvare förverkadt, synes Utskottet billigt vara, att detsamma kommer den ort till godo, som i sin

mån bidragit till medels anskaffande för den beslutade jernvägslinien, men, till följd af omständigheter, på hvilka ortens invånare ej kunnat inverka, hittills måst vara i saknad af den med deras bidrag afsedda jernvägsförbindelsen. Vid det förhållande att, såsom upplyst blifvit, ansträngningar nu göras för berörda, allmänt gagneliga jernvägsanläggnings utförande genom ett nytt, under bildning varande enskildt bolag, torde ock beloppet ej lämpligen böra af staten disponeras på annat sätt än som med dess ursprungligen afsedda ändamål öfverensstämmer. På det likväl säkerhet i sådant afseende må vinnas, torde det vara nödigt, att Kongl. Maj:t bestämmer de vilkor, på hvilka medlen må få af det nya bolaget utbe-
kommas.

Utskottet hemställer,

VII.

att Riksdagen, med bifall till Herrar L. O. Larssons, Sven Erssons och S. M. Olssons förevarande motion, må för sin del medgifva, det Kongl. Maj:t må ega rätt att på vilkor, Kongl. Maj:t finner för godt att bestämma, till ett bolag, som före 1882 års utgång förbundit sig att anlägga normalspårig jernväg från Bergslagernas jernväg till Siljans segelbara vatten, såsom bidrag till dess jernvägsanläggning öfverlemna ifrågavarande, såsom säkerhet för utförande af jernvägslinien Domnarfvät—Insjön i Statskontoret deponerade belopp af 50,000 kronor.

Om sättet för anskaffande af medel till de här ofvan föreslagna anslag till statens jernvägsbyggnader i Norrland samt låneunderstöd för enskilda jernvägar kommer Utskottet framdeles att afgifva förslag; hvarvid Utskottet tillika kommer att meddela yttrande om den af Herr Nils Petersson i hans motion, N:o 152, gjorda hemställan om uppläggande af ett inhemskt lån i s. k. premieobligationer; hvilket, äfvensom att Utskottet med sina här ofvan under punkterna II, III och IV gjorda hemställanden anser sig hafva besvarat äfven Herr Nils Peterssons i nyssnämnda

motion väckta förslag, att all vidare byggnad af stambanor för statens räkning må efter avslutandet af den under byggnad varande norra stambanan upphöra, Utskottet härmed

VIII.

får för Riksdagen anmäla.

Stockholm den 23 Mars 1881.

På Stats-Utskottets vägnar:

E. Key.

Promemoria af Herr L. M. Nordenfält:

(Bil. till Stats-Utskottets Utlåtande N:o 40.)

»För att söka utreda med hvilka belopp statskassan under de senare åren måst bidraga till ränta för statens till allmän trafik upplåtna jernvägar utom nybyggnader och amortering, har jag låtit upprätta en tabell (bil. A), uti hvilken sista raden angifver dessa årliga bidrag.

Från summan af annuiteterna för de fonderade länen har först afdragits den årliga amorteringen för att finna summan af statens årliga ränteutgift för dessa lån.

Vidare har från detta räntebelopp afdragits de räntebelopp, hvilka, amorteringen oberäknad, blifvit betalade af de enskilda jernvägsbolagen, samt skilnaden emellan de räntebelopp, som af staten betalats för de utlånade medlen, och de belopp, hvilka i ränta erlagts af de enskilda bolagen, emedan denna senare afdragspost utgör ett understöd, som staten beviljat för de enskilda jernvägarne.

Dessutom hafva afdragits de belopp, hvilka af nettobehållningen af statens jernvägstrafik verkligen blifvit aflemnade till statskassan, så väl som beloppet af de räntor å upptagna fonderade lån, hvilka dels varit använda till de under byggnad varande, för trafik ännu icke upplåtna stambanorna, dels ännu icke för jernvägarne blifvit utlemnade från Riksgäldskontoret.

Enär statsinkomsterna å flera titlar, såsom bevillning, tull och bränvinsskatt, otvifvelaktigt genom jernvägarne indirekt erhållit en högst betydlig tillväxt, hvilken vida öfverstiger statskassans nuvarande årliga utgift för jernvägarne, anser jag de i den uppgjorda tabellens sista rad framlagda talen klarligen ådagalägga, att det icke kan vara förenadt med någon våda eller afsevärd olägenhet för budgeten att för stambanebyggnaden successive under sex år öka annuiteterna för statens fonderade lån med de belopp, hvartill annuiteten å byggnadskostnaden för den föreslagna stambanan uppgår, eller efter banans fullbordande med högst 550,000 kronor; i synnerhet som den nyligen verkställda konverteringen af äldre statslån med minst två gånger detta belopp förminskat de ifrågavarande annuiteterna för den närmaste tiden, och statsbanornas nettoinkomst under de ifrågavarande byggnadsåren sannolikt kommer att betydligt tillväxa, samt statsbanorna i Norrland redan under de första åren af sin tillvaro lemnat ett bättre resultat, än statsbanorna inom flere andra delar af landet gifvit under likartade förhållanden.

Jag tillåter mig vidare att fästa uppmärksamheten derå, att samtidigt med upplåningen pågått en ej obetydlig kapitalbildning för statens räkning, nemligen:

Amortering af den fonderade statsskulden intill 1880 års slut ...	kr. 27,322,053: 33
Liquidations- och amortissementsfondernas behållning vid samma tid	„ 2,581,963: 41
Kapitaliserade trafikmedel, använda för nya byggnader, kassa och materialförslag vid samma tid	„ 22,285,650: 53
Af statsmedel verkställda utbetalningar till statens jernvägar intill 1879 års slut (enligt 1880 års revisionsberättelse om Riksgäldskontoret, sid. 190),	kr. 11,789,222: 44
med afdrag för anslag till enskilda jernvägsanläggningar (sid. 191)	„ 3,372,500: — „ 8,416,722: 44.
	<u>Summa kronor 60,606,389: 71.</u>

- A) Statens fonderade skuld, inberäknad skuld för jernvägshypoteksfonden, uppgick till ...
 B) deraf såsom lån utlemnadt till enskilda jernvägar.....
 C) och kvarstod under Riksgäldskontorets förvaltning.....
 D) samt låg i påbörjade, icke fullbordade stambanor.....
 E) Annuiteterna å statens fonderade skuld, inberäknad skuld för jernvägshypoteksfonden
 F) deraf utgjorde amortering
- G) Årliga räntebeloppet på statens fonderade skuld, amorteringen från dragen
- H) Medelränta i procent (talen å raden G, utgörande räntebelopp på talen å raden A)...
 I) Årliga inbetalningen från de enskilda jernvägsbolagen.....
 K) deraf utgjorde amortering
- L) Årliga räntebeloppet, som influtit från de enskilda jernvägsbolagen, amorteringen från dragen
- M) Skilnaden emellan de räntebelopp, som staten i medeltal utgifvit för de till de enskilda jernvägsbolagen utlånade medlen, och de räntebelopp, hvilka dessa bolag till statskassan inbetalt, amorteringen oberäknad
- N) De räntebelopp, som efter medelränta belöpa sig på den andel af statens fonderade skuld, hvilken kvarstått under Riksgäldskontorets förvaltning (talen å raden C)...
 O) Antaget räntebelopp efter medelränta å de på raden D uppgifna summor, hvilka varit nedlagda i påbörjade, men icke fullbordade stambanor
- P) Kontant inbetalning till statskassan af behållningarne från statens jernvägstrafik.....
 Q) Statskassans årliga bidrag till de under trafik varande stambanorna eller bristande ränteinkomst, oberäknadt nybyggnader och amortering (talen å raden G minskade med summan af talen för hvarje särskildt år å raderna L, M, N, O och P).....

Anm.: Med det sätt, som för dess enkelhets och åskådligkets skull blifvit användt vid och oberäknadt kapitalrabatterna, följer dels någon ojämhet för de särskilda hvarigenom ock alla afdragsposterna å raderna H, I, K, L och M efter beräkning under trafik varande stambanorna högre, än i verkligheten egt rum, så att, medeltal 1,877,243 kronor hade nedgått till 1,507,675 kronor.

Bil. A.

Vid slutet af år 1877.		Vid slutet af år 1878.		Vid slutet af år 1879.		Vid slutet af år 1880.	
180,157,684	—	211,874,640	—	217,292,229	—	221,356,239	—
23,988,712	—	28,563,885	—	33,785,844	—	35,339,269	—
16,509,564	—	31,348,109	—	19,950,203	—	15,806,806	—
9,125,000	—	9,000,000	—	6,725,000	—	12,675,000	—
10,141,574	—	11,129,710	—	11,988,369	—	12,347,021	—
2,033,452	—	2,305,976	—	2,338,685	—	2,356,996	—
8,108,122	—	8,823,734	—	9,649,684	—	9,990,025	—
4,50	—	4,16	—	4,44	—	4,51	—
1,174,013	—	1,163,098	—	1,451,655	—	1,596,071	—
390,810	—	371,017	—	410,090	—	449,635	—
783,203	—	792,081	—	1,041,565	—	1,146,436	—
— 296,289	—	— 396,176	—	— 458,526	—	— 447,365	—
742,930	—	1,304,081	—	885,788	—	712,886	—
410,625	—	374,400	—	298,590	—	571,642	—
3,500,000	—	4,200,000	—	4,500,000	—	6,200,000	—
2,375,075	—	1,756,996	—	2,465,215	—	911,696	—
Medeltal för år Kr. 1,877,243.							

beräkning af medelräntan å de fonderade statslånen i procent, oberäknadt amorteringen åren, dels ock i det hela lägre procenttal, än om kapitalrabatterna i beräkningen ingått, gen utfallit lägre och således äfven talen å raden N eller statskassans årliga bidrag till om effektiva räntan för ofvannämnda afdragsposter varit 5 procent, närstående årliga

Reservationer:

vid punkten II (ang. norra stambanans fortsättning till Ångermanelfven):

- 1:o) af Herr *L. M. Nordenfelt*, med hvilken instämt Herrar Friherre *F. von Essen*, *H. R. Törneblad* och *Hans Andersson*:

“Beträffande riktningen af den föreslagna stambanan finner jag fullt utredt, att någon sydligare belägen utgångspunkt från tvärbanan eller någon i allmänhet sydligare riktning, än den som af Kongl. Maj:t blifvit föreslagen, icke bör ifrågasättas; deremot synes det mig förtjena att ytterligare utredas, huruvida icke en nordligare riktning af banan, som berörde Indalselvans lugnvatten helst vid Gundsjön, kunde för banans trafikinkomst medföra så väsentliga fördelar, att derigenom kunde uppvägas de olägenheter af förökad väglängd och större anläggningskostnad samt större afstånd för trafiken i riktningen norr och söder, hvilka af en sådan förändring måhända skulle uppstå.

De upplysningar, hvilka blifvit lemnade angående möjligheten af virkes-transport från Indalselfven, äfvensom den erfarenhet om sådan transport på jernväg, hvilken vunnits dels i Norge, dels ock å de redan fullbordade delarne af stambanan genom Norrland, ådagalägga tydligen hvilket väsentligt inflytande på jernvägarnes nettobehållning utöfvas af deras beröring med lugnvatten i de stora flottlederna, enär endast vid lugnvatten af en viss utsträckning timmermagasin kunna anläggas vare sig för sågverk på platsen eller afsändning af timmer på jernväg. Då det vid närmare undersökningar, som afse nämnda ändamål, möjligen kan befinnas fördelaktigare att utgå från tvärbanan vid Gällösund eller någon närmare derintill belägen punkt än från Bräcke, synes Riksdagens beslut böra så affattas, att hinder ej må möta för en förändring äfven af banans utgångspunkt, om så skulle af Kongl. Maj:t befinnas lämpligt.

Den förlängning för trafiken i riktningen norr och söder, som genom ett något nordligare läge eller en nordligare utgångspunkt skulle uppkomma, synes mig vara en vida mindre olägenhet än ett mindre fördelaktigt läge med af-

seende på banans trafikinkomst i öfrigt, helst väglängden från Sollefteå till Stockholm, 61,6 mil, redan är så betydlig, att en eller annan mils förökning af denna väglängd icke läser märkbart kunna inverka på trafiken i denna riktning. Ju mera den nu föreslagna banan kommer att tjena till transport från det inre af landet till exporthamn, ju bättre nettobehållning läser otvifvelaktigt vinnas å densamma.

Jag föreslår fördenskull

att i stället för "lämplig punkt i dess närhet" efter orden "Bräcke station eller", som bibehållas, å femte raden af klämman måtte införas orden "Gällösund eller lämplig mellannliggande punkt".

2:o) af Herrar *C. E. Laurell, Sven Nilsson* och *Sven Andreasson*;

3:o) af Herrar *Liss Olof Larsson, Ola Bosson Olsson, Ola Andersson, Carl Anders Larsson* och *Nils Pettersson*, hvilka yttrat:

"Vi anse Utskottets ekonomiska och finansiella utredning icke vara tillfredsställande, hvarken i hvad den rörer landets förmåga att bära de ökade bördor, som af ett fortsatt jernvägsbyggande för statens räkning kan blifva en följd, enär, om ock denna förmåga, med eller utan anlitage af extra beskattning, finnes, detta ingalunda utesluter behofvet och klokheten af omfattande utredningar, för att, så vidt sig göra låter, förekomma misstag, hvilka, om de begås, äro så mycket svårare, som de icke kunna rättas; ej heller i afseende på ortens rikedom, enär den lilla del af jernvägen, omkring 4 mil, som sträcker sig in i Ångermanland, icke läser kunna tilldraga sig synnerlig stor del af densamma, då den är utbredd på en mycket stor yta, och derför icke heller synnerligt inverka på utvecklingen inom detta stora område; icke heller har Utskottets utredning i afseende å jernvägens läge kunnat häfva våra betänkligheter, enär Utskottet, ehuru det tillstyrker beslut om jernvägens byggande och beviljande af medel derför, likväl icke kunnat bestämma hvarken banans ändpunkter eller de orter och ställen, den skulle beröra, utan antyder behofvet af ytterligare undersökningar samt lemna omsorgen härom och ansvaret härför ensamt åt Kongl. Maj:t. Vi anse derför Utskottets yttrande i denna del hafva bort erhålla följande lydelse:

"Det är enligt Utskottets åsigt högst naturligt, att Kongl. Maj:t medelst ifrågavarande förslag understält Riksdagens pröfning den viktiga frågan derom huruvida statens jernvägsbyggnader, efter fullbordandet af tvärbanan och den till densamma sig sträckande uppåtgående stambanan, skola, åtminstone för någon tid, afstanna eller omedelbart fortsättas. De såväl allmänna som enskilda intressen,

på hvilka denna frågas afgörande utöfvar inflytande, äro för stora, att ej Riksdagen bort, såsom skett, af Kongl. Maj:t beredas tillfälle att i det maktpåliggande ärendet meddela sitt beslut.

I statsverksprotokollet (sid. 50) anför Statsrådet och Chefen för Civildepartementet, att, då fråga förevarit att bestämma stambanans riktning inom Norrland, det mångfaldiga gånger blifvit såsom en förutsättning framhållet, att den uppåt-gående stambanan genom Norrland icke skulle afslutas vid den punkt, der densamma träffade tvärbanan, utan att densamma skulle *i en närmare eller fjernare framtid* fortsättas till Ångermanelfven; och yttrar Departementschefen vidare, att, då den hittills beslutade stambanan genom Norrland under år 1882 blir i sin helhet fullbordad, tidpunkten nu vore inne att afgöra, huruvida fortsättningen af norra stambanan borde ske *omedelbart derefter* eller om med fortsättandet borde *under någon tid anstå*.

Enligt Utskottets åsigt tala de mest viktiga skäl därför att afgörandet af frågan, huruvida jernvägsbyggnaderna i Norrland böra fortsättas eller icke, må få under någon tid anstå. De skäl, hvilka af jernvägsbyggnadsstyrelsen i dess underdåniga memorial anföras för ett omedelbart fortsättande af jernvägsbyggnaderna, äro hufvudsakligen sådana, som ligga något vid sidan om sjelfva hufvudfrågan. De bestå förnämligast dels deri att åtskilligt, efter de redan beslutade arbetenas afslutande öfverblifvet förråd af inventarier och materialier skulle kunna vid arbetenas fortsättning komma till användande och att utförandet af den nu ifrågasatta jernvägsförbindelsen aldrig skulle kunna åstadkommas med mindre kostnad än om det finge ske utan afbrott och i sammanhang med de nu pågående jernvägsarbetena inom Norrland, dels ock i den menliga inverkan, som ett afbrott i jernvägsbygandet skulle kunna medföra för den enskilda industrien och för den mängd arbetare, som vid statens jernvägsbyggnader haft en flerårig sysselsättning.

Det förra af dessa skäl synes Utskottet vara af allt för ringa betydelse för att kunna på förevarande stora frågas afgörande inverka. Äfven om det öfverblifna till ett värde af omkring 600,000 kronor uppskattade förrådet ej framgent skulle kunna helt och hållet vid statens jernvägar användas, utan någon större eller mindre del deraf måste med någon förlust realiseras, lärer såväl denna förlust som den besparing, som möjligen kunde uppkomma genom jernvägsbyggnadernas oafbrutna fortsättande, vara af försvinnande litenhet i jemförelse med den förlust, statsverket, om ett beslut blefve utan föregången tillfyllestgörande undersökning fattadt, skulle äfventyra genom att i nya jernvägar nedlägga upplånadt kapital, som måhända ej på lång tid kunde förräntas med den afkastning, de nya jernvägslinierna komme att lemna.

Beträffande åter den antydda menliga inverkan af ett afbrott i statens jernvägsbyggande, får Utskottet erinra derom *att* användandet under nästkommande

år af de 2,500,000 kronor, Kónigl. Maj:t föreslagit och hvilka äro afsedda till både inköp af materiel och aflöningar för arbete, knappast torde kunna på landets industri och lämpligaste tillgodogörandet af dess lediga arbetskrafter utöfva något synnerligt inflytande; *att*, helst om, enligt Utskottets här nedan gjorda förslag, staten komme att äfven under nästa fem år understödja det enskilda jernvägsbyggandet, arbetet inom landet på jernvägars anläggning, om det än under den senare tiden högst betydligt nedgått, likväl ingalunda komme att upphöra, utan skulle äfven fortfarande taga ganska betydliga krafter i anspråk, samt *att* på det forcerade jernvägsbyggandet måhända hittills nedlagts väl mycket arbete, som skulle kunnat med lika fördel för landet i dess helhet finna användning i de yrken och näringar, af hvilkas förkofran jernvägarnes trafikförmåga är väsentligen beroende.

I det af Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader afgifna, i statsverkspropositionen åberopade underdåniga memorial förmäler Styrelsen, hurusom det icke tillkommit Styrelsen att ingå i bedömande deraf, huruvida en fortsatt byggnad af statens stambana kan vara öfverensstämmande med landets nuvarande finansiella ställning. Mot denna Styrelsens uppfattning af gränserna för dess pröfning af frågan torde befogad invändning ej kunna göras, men Riksdagen tillkommer och åligger det tvifvelsutan att vid sin pröfning af ärendet taga en hufvudsaklig hänsyn till den inverkan, landets finanser komma att röna af ett fortsatt jernvägsbyggande med upplånta medel, till det inflytande, som en ökad upplåning med deraf följande ökade utgifter för statsskulden måste utöfva på landets förmåga att bära andra utgifter än de med jernvägsbyggnaderna förenade. Också yttrade vid 1876 års riksdag, då fråga var om de norra banornas sträckning och då Stats-Utskottet hade föreslagit stambanans dragande till Håssjö och tvärbanans byggande från sistnämnda punkt, Statsrådets främste ledamot i ett inom Andra Kammaren hållet anförande, att frågan derom huruvida en stambana kunde komma att byggas längre norrut än Håssjö torde vara beroende deraf, huruvida den jernväg, man då stode i begrepp att anlägga, finge en sådan trafik, att anläggningen bure sig, så att den icke blefve en fortfarande kräfte för statsverket. Den omständighet att 1876 års Riksdags beslut utföll så, att Håssjö ej af den då beslutade banan berördes, torde i intet fall kunna medföra, att icke nyssnämnda, på beslutet om det då föreslagna jernvägsbyggandet i Norrland mäktigt inverkande yttrande eger sin fulla tillämpning på hvarje fortsättning af jernvägsarbetena i Norrland utöfver de redan beslutade.

Nu påstås visserligen, att Ångermanelfven skulle vara en naturligare gränslinie för jernvägarne norrut än tvärbanan, men för visst torde kunna antagas, att statsmakterna vid sina redan fattade beslut om stambanan och tvärbanan just afsett att med dessa banor bilda ett i och för sig afslutadt jernvägssystem; vid

hvilket förhållande det synes vara naturligt, ja oeftergifligt, att ett beslut om jernvägarnes utsträckning utöfver det sålunda beslutade jernbanesystemet bör föregås af noggranna undersökningar i ej blott tekniskt, utan äfven statsekonomiskt hänseende; hvarvid resultatet af de redan utförda norrländska jernbanorna ej torde kunna lemnas utan afseende.

Dylika undersökningar föreligga ej till ledning för Riksdagens beslut; men så vidt Utskottet kunnat inhemta, skulle nu verkställda sådana undersökningar knappast kunna leda till det resultat, att ett fortsatt jernvägsbyggande i Norrland för det närvarande vore förenligt med ett tillbörligt aktgifvande på statens viktiga finansiella intressen. Utskottet tillåter sig i sådant hänseende anföra några statistiska data, hemtade dels ur Kongl. Trafikstyrelsens embetsberättelser, dels ur Riksgäldskontorets räkenskaper och dels ur Riksdagens Revisorers berättelser.

Den af Kongl. Styrelsen för statens jernvägstrafik nyligen offentliggjorda summariska redovisning för år 1880 innehåller för statens jernvägar en kapitalräkning, omfattande tiden från första byggnadsåret till och med 1880, hvilken kapitalräkning är af följande innehåll:

"Debet.

Extra anslag till <i>statens jernvägsbyggnader</i>	Kr. 158,353,819,95.	
d:o hvaröfver Styrelsen för <i>statens jernvägstrafik</i> haft att förfoga:		
till inköp af Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg	» 4,000,000,00.	
till byggande af Värta-banan »	1,250,000,00.	Kr. 163,603,819,95.
till nybyggnader och ny materiel vid de trafikerade statsbanorna	» 25,992,000,00.	
Summa <i>extra anslagsmedel</i> till statens jernvägar		Kr. 189,595,819,95.
Kapitalrabatt, motsvarande ofvanstående summa extra anslagsmedel	» 14,538,502,14.	
Bruttoinkomst	» 182,320,109,15.	
	Summa	Kr. 386,454,431,24.

Kredit.

Utgifter: driftkostnad.....	Kr. 113,858,194,45.	
bidrag till pensionsinrättningen	» 710,801,01.	
inbetalning till Statskontoret	» 45,465,463,16.	Kr. 160,034,458,62.
Ofvanstående kapitalrabatt.....		» 14,538,502,14.

Kapitalbehållning vid 1880 års slut:

Ursprungligt anläggningsvärde för trafikerade statsbanor	Kr. 149,273,711,78.
Nybyggnader och ny materiel, åstadkomna med extra anslag till statens jernvägs- trafik; använda.....	25,780,462,02.
reserverade	211,537,98.
	» 25,992,000,00.
Nybyggnader och ny materiel, åstadkomna med trafikmedel	» 16,335,501,95.
Förlag, anskaffadt med trafikmedel, neml.: af materialier	4,380,596,99.
» kassa	1,569,551,59.
	» 5,950,148,58.
Värdet af <i>trafikerade</i> statsbanor vid 1880 års slut.....	Kr. 197,551,362,31.
Då härtill lägges skilnaden mellan i debet upptagna kapitalsumma kronor 163,603,819,95 och ursprungliga anläggningskostnaden för trafikerade statsbanor, kr. 149,273,711,78, hvilken skilnad representerar värdet af <i>under byggnad</i> varande banor, inbegripet Värta-banan	» 14,330,108,17.
så utföres <i>hela värdet af statens jernvägar</i> vid 1880 års slut med	» 211,881,470,48.
	<u>Summa</u> Kr. 386,454,431,24.»

Det i denna kapitalräkning utförda värdet vid 1880 års slut af statens jernvägar 211,881,470 kronor 48 öre angifver dock ingalunda hela vidden af de uppoffringar, staten måst vidkännas för utförande af sina jernvägsbyggnader. Dels torde nemligen i detta belopp åtminstone ej till fullo ingå de för fortsättning af statens jernvägsbyggnader i Norrland under år 1880 till Jernvägsbyggnadsstyrelsen utbetalade 7,000,000 kronor, dels tillkomma de till jernvägsbyggnader, inköp af materiel med mera vid statens jernvägar för innevarande år anvisade 6,800,000 kr., och dels

I fråga om det ekonomiska resultatet af statens trafikrörelse under den senare tiden får Utskottet vidare meddela en i Trafikstyrelsens ofvan åberopade summariska redovisning förekommande jämförelse mellan de ekonomiska resultaten af trafikrörelsen under femårsperioden 1876—1880 med dervid af Trafikstyrelsen gjorda anmärkningar, så lydande:

År.	Medel- längd tra- fikerad bana.	»Per banmil.			Driftkostna- dens förhål- lande till brutto- inkomsten.	Skilnadens mellan brutto- inkomst och driftkostnad förhållande till bygg- nadskapi- talet.	Inbetalnin- gens till Riksgälds- och Stats- kontoren för- hållande till byggnads- kapitalet.
		Brutto- inkomst.	Driftkostnad.	Skilnad emellan bruttoin- komst och driftkostnad.			
	Mil.	Kr.	Kr.	Kr.	Procent.	Procent.	Procent.
1876	143,6	115,661,90	72,723,30	42,938,60	62,88	4,03	1,96
1877	149,3	109,486,55	76,761,24	32,725,31	70,11	3,03	2,17
1878	153,9	95,424,85	69,539,57	25,885,28	72,87	2,40	2,53
1879	164,2	87,149,84	60,311,12	26,838,72	69,20	2,58	2,64
1880	181,6	90,803,96	54,973,60	35,830,36	60,54	3,42	3,26

Efterser man huru de ekonomiska resultaten stält sig allt sedan statsbanetraffikens första början, finner man, bland annat,

att *bruttoinkomsten* nådde sitt maximum under året 1876, då den, enligt hvad nyss är visadt, uppgick till kr. 115,662 per banmil räknadt;

att *utgiftsprocenten* var lägst under året 1872, då utgifterna uppgingo till endast 50,07 procent af bruttoinkomsten;

att *skilnaden mellan bruttoinkomst och driftkostnad* var, i förhållande till *byggnadskapitalet*, störst under året 1873, då denna skilnad uppgick till 4,83 procent af byggnadskapitalet;

samt att året 1880 visar det gynsammaste resultatet i afseende å det netto, som från statsbanetraffiken inbetalts till statsverket, eller 3,26 procent af byggnadskapitalet.

Af de ofvan meddelade uppgifterna framgår, att bruttoinkomsten för 1880 öfverskjutit driftkostnaden för samma år med kr. 6,506,794,95. Under hänvisning till hvad Trafikstyrelsens senast afgifna årsberättelser innehålla rörande beräkningar af de *lånta* medel, som nedlagts i *trafikerade* statsbanor, och de till dessa medel hörande *kapitalrabatter*, samt med anteckning att den *förskrifna* räntan å intill 1880 års ingång lånta medel utgjorde i medeltal 4,56 procent, uppgifves här, att

den kontanta nettoafkastningen för hvardera af sistförflutna 5 år utgjort i förhållande till

	1880.	1879.	1878.	1877.	1876.
<i>lånta medel</i>	proc. 3,73.	2,68.	2,60.	3,35.	4,42.
<i>lånta medel med tillägg af kapitalrabatt</i> ..	„ 3,49.	2,45.	2,42.	3,12.	4,11.
<i>lånta medel med tillägg af kapitaliserade trafikmedel</i>	„ 3,31.	2,36.	2,27.	2,91.	3,87.
<i>lånta medel med tillägg af kapitalrabatt och kapitaliserade trafikmedel</i> ..	„ 3,12.	2,21.	2,13.	2,74.	3,63.“

Beträffande trafikinkomsten å särskilda bandelar finnes den, såsom naturligt måste vara, mycket olika och vexlande, men å de norrländska stambanorna lägre än å de flesta öfriga stambanor, så att t. ex. å linierna Bollnäs—Storvik samt Arvika—Norska gränsen inkomsterna ej betäckt driftkostnaderna. I fråga om förhållandet med 1879 års trafikinkomst visar sig, att, under det bruttoinkomsten för nämnda år per banmil i medeltal utgjort 87,149 kr., detta medeltal ej uppnåts vid någon bansträckning norr om Upsala; hvaremot bruttoinkomsten per banmil uppgått å linien Elmhult—Malmö till 141,528 kr., Stockholm—Gnesta till 157,409 kr. och Falköping—Göteborg ända till 200,164 kronor.

Inkomsterna af statsjernvägarne hafva ock ingalunda ökats i förhållande till jernvägsnätets utsträckning, såsom framgår af efterföljande uppgifter för åren 1874—1879:

	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.
Samtliga liniernas längd vid årets slut, mil	135,9	141,2	148,9	151,4	160,9	181,2
Medellängd trafikerad bana, mil	130,9	137,6	143,6	149,6	153,9	164,2
Hela bruttoinkomsten å statsbanorna, Kr.	14,108,557	15,110,141	16,609,048	16,346,342	14,685,883	14,310,001
Bruttoinkomsten pr banmil, i medeltal, Kr.	107,781	109,812	115,662	109,486	95,425	87,150
Inkomsternas öfverskott öfver utgifterna per banmil, i medeltal, Kr.	45,339	39,095	42,938	32,725	25,885	26,838

För år 1880 åter hafva förhållandena visserligen något förbättrat sig, i det att, såsom här ofvan nämnts, per banmil och i medeltal bruttoinkomsten utgjort 90,803 kr. och nettoinkomsten 35,830 kr.

Oftanstående siffror vittna ingalunda om ett gynsamt inflytande af de under senare åren byggda norrländska banorna på statens jernbanesystem i dess helhet, och i ett den 16 December 1880 af Kongl. Trafikstyrelsen angående dessa banor afgifvet underdånigt memorial har ock bemälda styrelse fästat uppmärksamheten bland annat derpå att medelinkomsten, per banmil räknadt, å de norrländska statsbanorna under åren 1877—1879 varit omkring 26,000 kr., d. v. s. något mera än en fjerdedel af medelinkomsten å samtliga statsbanorna under samma tidsperiod; att linien Bräcke—Torpshammar, som mot slutet af år 1878 öppnats för trafik, under år 1879 gifvit en medelinkomst per banmil af icke fullt 20,000 kr.; samt att af samtliga statsbanedelar endast linien Sköfde—Karlsborg i afseende å inkomsterna uppvisade lägre siffror.

I betraktande af ofvan angifna förhållanden och då staten redan på en jämförelsevis kort tid å stambanan från Storvik till riksgränsen jemte tvärbanelinien mellan Ånge och Torpshammar nedlagt ett belopp, som, kapitalrabatt å upplånade medel samt ränta under byggnadstiden inberäknade, ej torde mycket understiga 50,000,000 kr., lär den största varsamhet vara af nöden, innan beslut fattas om en ytterligare utsträckning af stambanebyggnaderna i Norrland. Erfarenheten har hittills visat, att uppgjorda kostnadsberäkningar för statens jernvägsbyggnader måst vid utförandet öfverskridas, att det belopp, man till en början ämnat å byggnaden årligen använda, af en eller annan anledning blifvit under byggnadstiden väsentligen ökad, och ingen full säkerhet torde gifvas, att ej äfven den nu ifrågasatta jernvägsliniens utförande kan leda till utgifter, större än de nu beräknade, helst om det i en framtid skulle visa sig, att ifrågavarande jernväg, som ingalunda synes Utskottet framför tvärbanan hafva karakteren af en slutlinie, och hvilken, nu beslutad, antagligen måste framföras, ej blott till Sollefteå, utan till Nyland eller någon annan närmare Ångermanelfvens utlopp belägen punkt, derjemte komme att föranleda ett ytterligare jernvägsbyggande norr om Ångermanelfven.

Hvilka tankar man än om den föreslagna jernvägens gagnelighet må hysa, lär det ej kunna bestridas, att olägenheten af någon tids uppskof ej kan vara synnerligen stor, men att deremot ett dylikt anstånd med besluts fattande skulle medföra den väsentliga fördel att tillfälle bereddes att under tiden, med ledning af en ökad erfarenhet om trafiken å de redan anlagda norra banorna, anställa noggranna undersökningar om statens förmåga att, utan åsidosättande af andra dess intressen, bära den ökade utgift för statsskulden, som af ett fortsatt jernvägsbyggande blir en följd, om det, med hänsyn till förhållandena i Norrland, lämpligaste läget och byggnadssättet för möjligen ifrågakommande jernvägar der-

städes, med mera, undersökningar, hvilka skulle undanrödja vådan af möjliga miss-tag i afseende å sträckningens bestämmande eller af ett dyrare byggnadssätt än behöfligt vore samt bereda möjlighet att i ämnet besluta med större visshet om det viktiga ärendets afgörande på det för det allmänna lyckligaste sätt än för närvarande torde kunna åstadkommas.

Utskottet har, på grund af hvad ofvan anförts, ej ansett sig kunna tillstyrka bifall till Kongl. Maj:ts förevarande förslag.

I statsrådsprotokollet meddelas, såsom ofvan omförmäls, att Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader ansett försigtigheten fordra att, för den händelse Riksdagen icke beslöte stambanornas fortsättning och för år 1882 dertill beviljade särskildt anslag, ett belopp af 4 å 500,000 kr. utöfver det till de redan beslutade banornas fullbordande begärda anslag af 500,000 kr. ställes till Kongl. Maj:ts förfogande till bestridande af de utgifter, som möjligen kunde ifrågakomma utöfver sistnämnda för år 1882 påräknade anslag, hvilket förskott framdeles genom förrådens realiserande kunde återgäldas.

Som emellertid ej för sådan händelse något förslag framstälts och Kongl. Maj:t ej lærer sakna utväg att förskjuta det möjligen erforderliga beloppet till dess detsamma kan genom de omförmälda förrådens realiserande varda betäckt, samt, om sådant blir erforderligt, Kongl. Maj:t torde till nästa Riksdag inkomma med framställning i ämnet, har Utskottet ansett sig ej ega anledning att, för den händelse att Utskottets här nedan i denna punkt förekommande hemställan vinner Riksdagens bifall, föreslå något särskildt beslut om höjande af det i punkten **I** här ofvan omförmälda anslag af 500,000 kronor.

Utskottet hemställer,

II.

att Kongl. Maj:ts ifrågavarande proposition om en stambanas anläggning från Bräcke station eller lämplig punkt i dess närhet å tvärbanan öfver Helligumssjön till Sollefteå eller annan tjenlig punkt i närheten deraf vid Ångermanelfven samt om anvisande för år 1882, för påbörjandet af berörda stambana, af ett anslag å 2,500,000 kronor, ej må af Riksdagen bifallas.“

vid punkterna II och III (ang. norra stambanans fortsättning samt stambana genom Halland):

af Herr Carl Ifvarsson, som yttrat:

“Med Utskottets majoritet hufvudsakligen ense i öfriga delar angående anslag och låneunderstöd åt jernvägsbyggnader har jag icke delat dess mening i fråga om ett i det närmaste obetingadt tillstyrkande af Kongl. Maj:ts proposition angående den föreslagna nya norrlandsbanan, å ena sidan, samt afstyrkande af allt anslag till den ifrågasatta vestkustbanan, å den andra, emedan jag anser, att icke allenast det af Hallands läns landsting erbjudna bidraget af 1,000,000 kronor, utan äfven så väl påräknelig högre trafikinkomst som banans militära vigt och de öfriga allmänna fördelar densamma skulle medföra, berättiga denna senare till företräde framför den förra, för hvilken intet bidrag erbjudits och af hvilken föga trafikinkomst lär kunna påräknas åtminstone under en lång följd af år. Längre i tillmötesgående emot Norrlandsintresset har jag derföre ansett Utskottet icke hafva bort gå, än att på sin höjd ställa frågorna om dessa båda banbyggnader i jembredd med hvarandra. Dertill erbjuda sig ock tvenne utvägar: den ena att lemna de norrländska länen, hvars landsting redan yttrat sig i fråga om norrlandsbanan, tillfälle att, innan anslag af Riksdagen beviljas, besluta om skäligt bidrag från deras sida, och den andra att såsom vilkor för användande af det anslag, Riksdagen beviljar, bestämmas, att den eller de orter, som af banan hafva att påräkna särskilda fördelar, skola förbinda sig att bidraga till banbyggnaden med ett visst belopp. I förra fallet skulle dock antingen båda jernvägsfrågorna undanskjutas till nästa år, eller vestkustbanan, för hvilken bidrag redan är utfäst, få företräde. I senare fallet kunde båda redan nu ställas i jembredd med hvarandra, båda byggas af staten *med bidrag* från de särskilda orterna, bidrag hvilka jag anser såsom oeftergiffiga vilkor för hvarje statsbana som hädanefter bygges, och årliga anslaget i alla fall icke behöfva uppgå till mer än högst 4,000,000 kronor. Om nu anvisades 2,000,000 kronor till norra banan och 1,000,000 kronor till vestkustbanan, skulle dessa och de två öfriga af Utskottet tillstyrkta anslagen af 500,000 kronor hvardera tillsammans uppgå till 4,000,000 kronor för nästa år, hvarefter 2,000,000 kronor om året kunde anslås till hvardera af de förstnämnda, så länge och intill dess den norra banan blefve färdig, hvarefter under ett par års tid allenast anslaget för vestkustbanan erfordrades. Sålunda kunde en småningom inträdande minskning i statens årsanslag till jernvägsbyggnader komma till stånd. Det nedginge nästa år från sex å sju millioner kronor, som hittills årligen utgått, till fyra millioner och efter några år till två millioner kronor, något som jag anser vara att

föredraga framför ett hastigare afbrott, i synnerhet som ett sådant sannolikt snart skulle framkalla desto större stegring.

Då jag således icke kan gilla utskotts-majoritetens åsigt i berörda delar, och då jag alls icke vill lemna min röst för anslag till *någon* statsbana, för hvilken ortbidrag icke lemnas, samt jag fortfarande är öfvertygad om vestkustbanans berättigande framför den föreslagna norra banan, får jag, hänförande mig i afseende på vestkustbanan till de i motionerna angående denna bana anförda skäl och åberopade handlingar, vördsamt hemställa, om icke punkterna 2 och 3 i förevarande utlåtande böra till Utskottet återremitteras, för att vid gemensam behandling lösas på någotdera af de här ofvan antydda sätt.“

vid punkten V (ang. Halmstad—Nässjö jernväg):

- af Herr *L. M. Nordenfelt*, som yrkat bifall till Kongl. Maj:ts proposition;
- „ Herr *Liss Olof Larsson*;
- „ Herr *N. Petersson*, som yrkat afslag å Kongl. Maj:ts proposition.

vid punkten VI (ang. låneunderstöd åt enskilda jernvägar):

- af Herr *F. von Strokirch*, som yrkat afslag å de angående låns beviljande väckta motioner;
- af Herr *L. O. Larsson*;

vid mom. 7) af punkten VI:

- af Herr *F. F. Carlsson*;

af Herrar *E. Key*, Grefve *G. Sparre*, *L. M. Nordenfelt* och Friherre *F. von Essen*, hvilka yrkat, att det i motiveringen å sid. 31 förekommande stycket: “För framtiden torde likväl, vid beviljande af låneunderstöd åt enskilda jernvägsbolag, dessas skyldighet att underkasta sig en för trafiken inom det svenska jernvägsnätet så vigtig bestämmelse böra bestämdt framhållas; och har Utskottet därför bland vilkoren föreslagit ett stadgande jemväl i berörda afseende,“ i stället bort erhålla följande lydelse:

“För framtiden torde likväl, vid beviljande af låneunderstöd åt enskilda jernvägsbolag, dessas skyldighet att, der Kongl. Maj:t så pröfvar lämpligt, underkasta sig en för trafiken

inom det svenska jernvägsnätet så vigtig bestämmelse böra bestämdt framhållas; och har Utskottet, som är förvissadt, att en i sådant afseende Kongl. Maj:t förbehållen rätt ej kan komma att begagnas till meddelande af så stränga bestämmelser att de på de enskilda bolagens ekonomi utöfvade en menlig inverkan, därför bland vilkoren föreslagit ett stadgande jemväl i berörda afseende.“

Herr Grefve *C. Beck-Friis* har begärt få antecknadt, att han ej deltagit i slutliga behandlingen inom Utskottet af de i punkterna II, III, IV och V omförmälda ärenden.

1881

Stockholm, tryckt hos A. L. Normans Boktryckeri-Aktiebolag, 1881.

Rättelse

vid *Stats-Utskottets Utlåtande N:o 40*:

å sid. 40, rad. 3 nedifrån böra i stället för stora bokstäfverna H, I, K, L och M
stå M, N och O, samt

å sid. 41, 2 rad. nedifrån bör i stället för N stå Q.
