

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1882. Andra Kammaren. N:o 43.

Lördagen den 29 April.

Kl. 11 f. m.

§ 1.

Justerades de i Kammarens sammanträden den 21 och 22 innevarande månad förda protokoll.

§ 2.

Herr *J. Sääf* erhöll, på derom anmäld begäran, ledighet från riksdagsgöromålen under 10 dagar från och med denna dag, i anledning af inträffadt svårt sjukdomsfall inom hans familj.

§ 3.

Föredrogos och bordlades för andra gången:
Stats-Utskottets Utlåtande N:o 14 b).
Lag-Utskottets Utlåtanden N:is 50, 51 och 52; samt
Riksdagens Särskilda Utskotts Utlåtande N:o 1.

§ 4.

Skedde föredragning af Stats-Utskottets Utlåtande N:o 42, i anledning af väckta förslag dels om jernvägsbyggnader för statens räkning, dels om inköp af enskilda banor, dels om undersökningar rörande ifrågasatta nya jernvägar och dels om anvisande af statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar.

Punkterna 1 och 2.

Biföllos.

I *Punkten 3* hade Utskottet utlätit sig öfver ledamoten af Andra Kammaren Herr *F. Berglöfs* motion N:o 91, hvaruti var föreslaget, att Riksdagen ville besluta att — *dels* för inköp för statens räkning af nu befintliga smalspåriga jernväg emellan Söderhamn och Bergvik, *dels* för ombyggnad af denna bana till lika spårvidd som stambanan,

*Angående
anslag för
jernvägs-
förbindelse
mellan Kåla-
fors och
Söderhamn.*

*Angående
anslag för
jernvägs-
förbindelse
mellan Kila-
fors och
Söderhamn.
(Forts.)*

dels till förlängning af denna jernväg å den ena sidan till Kilafors station å norra stambanan och å den andra till Stugsunds hamnplats — bevilja ett anslag af 3,847,000 kronor, deraf för år 1883 en million kronor, äfvensom medgifva att hvad som af det för Söderhamn — Bergviks jernväg från Riksgäldskontoret erhållna statslån återstode oguldet, då staten öfvertogte sist nämnda jernväg, måtte varda afskrifvet.

Och hade Utskottet hemställt, att berörda motion ej måtte vinna Riksdagens bifall.

Mot denna hemställan var reservation inom Utskottet afgifven af Herr *L. M. Nordenfelt*, med hvilken Herr *J. Widén* instämt, och som för sin del tillstyrkt,

att Herr Berglöfs motion måtte på det sätt bifallas, att Riksdagen "*dels* beviljar och ställer till Kongl. Maj:ts disposition 3,847,000 kronor, hvaraf 1,000,000 kronor under år 1883, för att, om Kongl. Maj:t så finner lämpligt, användas för inköp för statens räkning af den nu befintliga smalspåriga jernväg mellan Söderhamn och Bergvik, så väl som till förlängning af denna jernväg å ena sidan till Kilafors station vid norra stambanan och å den andra till Stugsunds hamnplats,

dels och medgifver att hvad som af det för Söderhamn — Bergviks jernväg från Riksgäldskontoret erhållna statslån återstode oguldet, då staten öfvertager sistnämnda jernväg, måtte varda afskrifvet."

Sedan Utskottets hemställan blifvit uppläst, yttrade motionären

Herr Berglöf: Jag har tagit mig friheten att hos Riksdagen hemställa, att Riksdagen ville besluta att — *dels* för inköp för statens räkning af nu befintliga smalspåriga jernväg emellan Söderhamn och Bergvik, *dels* för ombyggnad af denna bana till lika spårvidd som stambanan, *dels* till förlängning af denna jernväg å den ena sidan till Kilafors station å norra stambanan och å den andra till Stugsunds hamnplats — bevilja ett anslag af 3,847,000 kronor, deraf för år 1883 en million kronor, äfvensom medgifva att hvad som af det för Söderhamn — Bergviks jernväg från Riksgäldskontoret erhållna statslån återstode oguldet, då staten öfvertogte sist nämnda jernväg, måtte varda afskrifvet."

På denna min hemställan har Utskottet, efter att hafva välviligt och fullständigt redogjort för frågans ställning, förklarar: "Utskottet finner visserligen frågan om norra stambanans ändamålsenliga förbindande med Östersjön vara af framstående vikt. Samtliga de underdåniga framställningar, för hvilkas hufvudsakliga innehåll Utskottet redogjort, äro emellertid nu beroende på Kongl. Maj:ts pröfning; vid hvilket förhållande Utskottet anser sig ej kunna tillstyrka Riksdagen att, utan afvaktan af denna pröfning, besluta utförande för statens räkning af det jernvägsföretag, motionären föreslagit, samt inköp, på sätt motionären jemväl ifrågasatt, af en enskild jernväg", hvarför Utskottet hemställer att min ifrågavarande motion ej må vinna

Riksdagens bifall. Emot det slut, hvartill Utskottet sålunda kommit, har reservation afgifvits af Herr Nordenfelt, med hvilken har instämt Herr Widén, och skälen härvid, som återfinnas å 32 sidan i Utskottets betänkande, hafva denna lydelse:

“Dels med stöd af den fullständiga utredning, som i denna fråga egt rum, af hvilken utredning för mig klarligen framgår, att staten ju förr desto hellre bör åstadkomma en stambana från Kilafors till Stugsund;

dels emedan de från statens sida antagliga anbud, som blifvit gjorda af Söderhamns stad och af Söderhamn—Bergviks jernvägsbolag, förfalla, så vida icke beslut om stambanebyggnad till Stugsund vid innevarande riksdag varder fattadt;

dels emedan med de stridiga åsikter, som råda inom ofvannämnda stadsfullmäktige och jernvägsbolag, det synes tvifvelaktigt, om för staten lika fördelaktiga vilkor ett annat år kunna erhållas;

dels emedan flera stambanor till Östersjön från Norra stambanan säkerligen under de närmaste riksdagarne allvarligt komma att påyrkas;

dels och emedan det icke synes kunna medföra någon som helst olägenhet att redan innan Kongl. Maj:t slutligen pröfvat frågan besluta om medel till Kongl. Maj:ts disposition, hvilka, om de icke varda af Kongl. Maj:t använda, icke heller behöfva anskaffas af Fullmäktige i Riksgäldskontoret.“

Till denna reservation, som tillstyrker bifall till motionen på sådant sätt, att medel skulle ställas till Kongl. Maj:ts förfogande för utförande af ifrågasatta jernvägsföretag, yrkar jag bifall.

Innan jag öfvergår till en närmare behandling af denna synnerligen viktiga angelägenhet, anser jag mig böra förutskicka några upplysningar om belägenhet och öfriga förhållanden i afseende å såväl staden Söderhamn som de kommunikationer, som der redan förefinnas. Söderhamns stad är belägen ungefär $\frac{1}{4}$ mil från den hafsvik, som vid lastageplatsen Stugsund bildar stadens egentliga hamn. Till staden leder en segel-led, som af djupgående fartyg kan befaras, men som till följd af farledens ringa bredd i allmänhet dock besökes af fartyg, som drifvas med ånga. Hamnen vid Stugsund och öfriga hamnplatser i Söderhamns skärgård äro synnerligen rymliga och kunna besökas af 20 fots djupgående fartyg, hvilka i snart sagdt huru stor mängd som helst der kunna finna ankarplats. På stadens område finnas särdeles lämpliga upplagsplatser till användning för en större trafik. För att visa stadens stora betydelse och hastiga framåtskridande, vill jag omnämna hurusom invånarnes antal år 1850 utgjorde 1,500, år 1860 2,500 och det år, som nu är, 8,100. Det framgår af denna siffra, att staden under de senare åren med en oerhörd hastighet gått framåt. På Söderhamns stads område finnas sex ångsågar och i dess närhet åtta dylika anläggningar, af hvilka trenne på stadens område hafva sina brädgårdar. För att för Kammaren i någon mån klargöra, hvilken betydelse denna trävarurörelse, som bedrifves i staden Söderhamn, eger, vill jag upplysa, att under de sistförflutna 10 åren från staden utförts trävaror till ett värde af 95,000,000 kro- eller af $9\frac{1}{2}$ million årligen. Från staden leder en jernväg till sjön

*Angående
anslag för
jernvägs-
förbindelse
mellan Kila-
fors och
Söderhamn.
(Forts.)*

*Angående
anslag för
jernvägs-
förbindelse
mellan Kila-
fors och
Söderhamn.
(Forts.)*

Bergviken. Denna jernväg har en längd af 1,4 mil och en spårvidd af 4,1 fot. Från stationen Bergvik är öfver sjön Bergviken en ångbåtsled till Kilafors jernbruk, som med en bibana är förbunden med Kilafors station på norra stambanan. Det virke, som söker sin förädling vid Söderhamn, uppsamlas från skogar i Helsingland, Jemtland och Herjeådalen och flottas dels på Ljusnan, och dels på Voxne elf, som inflyter i Ljusnan och dess utvidgning i sjön Vorpen. Virkets framforslande efter denna trafikled hindras och försenas i så måtto, att det virke, som kommer med Ljusnan stannar vid Svinhammarsbommen i Ljusdal, för att afskiljas från det virke, som skall gå till sågverken vid kusten i närheten af Hudiksvall. Vidare uppsamlas virket icke blott från öfre delarne af Ljusnan utan äfven i Voxne elf vid bommen i Segerstad, der virket, som skall förädlas vid Bergvik, afskiljes. Sedan det öfriga virket passerat Ljusunns utvidgning i Bergviken och kommit in i sjön Marmen, samlas det åter i bommen vid sjön Marmens ena ända. Der skiljes detta virke, som skall gå till Marma sågverk från det, som går till åtskilliga andra ångsågar. En del af detta virke uppfordras och forslas med Söderhamns jernväg till ångsågar i Söderhamns skärgård, en annan del förädlas vid Askesta sågverk och återstoden går ned till hafvet och når sin bestämmelseort vid Ljusne och Ala sågverk. Denna trafikled för virket är emellertid olämplig och obehvämlig derutinnan, att virket under ett, många gånger tvåår måste uppehållas i flottleden och dess olika stationer för virkets afskiljande till sågverken. Ljusne ström är också synnerligen olämplig för flottningen, derför att i denna ström under en stor del af sommaren idkas laxfiske och under denna tid är all flottning derstädes förbjuden. Detta gör, att virket skulle finna en långt bättre och billigare trafikled än nu är fallet, om man då kunde få för detta ändamål be-gagna sig af en jernvägsförbindelse.

Jag har velat förutskicka dessa anmärkningar, på det Herrarne måtte få ett begrepp om läget af Söderhamns stad, dess omnejd och förhållandena i afseende på den förädling och utskjeppning af virke, som der bedrifves.

Derefter blir det fråga om *behofvet* af denna bana, för hvilken jag påkallat statens mellankomst. I detta afseende kan man föreställa sig, att här hufvudsakligen är ett enskildt behof, som bör tillfredsställas eller i någon mån afhjelpas. Om så vore förhållandet skulle jag icke till Riksdagen framkommit med föreliggande förslag eller här i Kammarerna. Det enskilda intresset lemnar jag och vill i stället se till, huruvida icke staten och dess jernvägssystem verkligen har behof af den af mig förordade förbindelsen.

Om vi utgå från Stockholm, så finna vi, att norra stambanan från Stockholm genom Norrland har en utsträckning af 750 kilometer. På hela denna sträcka af 750 kilometer har stambanan ingen omedelbar förbindelse med hafvet och Östersjön. I Stockholm när den visserligen hafvet, men sedermera finnes icke någon statens bana för utforsling af den ena eller andra produkten. På denna sträcka från Stockholm och så långt stambanan i Norrland är byggd beröres den af allenast två jernvägsdelar; den ena är Gefle—Dalabanan, som träffar

norra stambanan i Storvik och bereder utfartsväg till Gefle och den andra Sundsvalls—Torpshammarbanan, som från Ånge öfver Torps- hammar sätter stambanan i förbindelse med hamnplats i Sundsvall. Dessa äro de utfartsvägar, som finnas för norra stambanan, men de torde icke vara fullt tillfredsställande, ty det är icke samma sak att vara stald i förbindelse med en utfartsväg, öfver hvilken man icke eger full dispositionsrätt och rätt att bestämma i afseende å trafik- och taxeförhållanden, som att hafva egna utfartsvägar. Af dessa nu nämnda är det emellertid obestriddigt, att i synnerhet Gefle—Dala- banan eller linien Storvik—Gefle har stor betydelse för stambanan, ty den har samma spårssystem som statens jernvägar, men deremot är linien Sundsvall—Torpshammar smalspårig och till följd deraf orsakas hinder icke blott af olikheten i taxe- och trafikförhållanden utan äfven af omlastningar, som måste ega rum vid anknytningspunkten Torps- hammar. Äfven förutsatt, att dessa båda bandelar Storvik—Gefle och Torpshammar—Sundsvall skulle vara för stambanans trafik tillfreds- ställande, så vill jag påpeka och påvisa, att mellan Storvik och Ånge hafva vi en väglängd af 270 kilometer, på hvilken väglängd det icke finnes någon utfartsväg för norra stambanan. Denna brist kan icke annat än otillfredsställande inverka på trafiken för stambanan, och jag tror, att bästa beviset för sanningen af detta, skall man finna, om man ser på de statistiska uppgifter, som föreligga i afseende på trafiken å stambanorna. Här af synes nemligen, att på området emellan dessa utfartsvägar linien Ljusdal—Bollnäs gifvit 0,22 procent och linien Bollnäs—Storvik 0,86 procent. Dessa siffror tala mer än något annat för, att denna sträcka mellan Storvik och Ånge har behof af en ut- fartsväg till hafvet, för att kunna förmedla de rika trafikanledningar, som finnas att tillgå i Norrland. Det är icke samma förhållande med trafikanledningar och trafikförhållanden i Norrland som i södra och mellersta Sverige. Södra och mellersta Sverige är ett rikt bebygdt och tätt befolkadt land, men Norrland deremot är ett glest befolkadt och glest bebygdt land. I mellersta och södra Sverige finnes trafikanled- ningar mellan hvarje station, men i Norrland är så icke förhållandet. Norrland inför visserligen en hel del lefnadsförnödenheter, men Norr- lands förmåga att lemna något ifrån sig beror på trävarurörelsen, och den kan af de jernvägar, som nu finnas eller byggas, icke tillfreds- ställas. Härutinnan har från den myndighet, som mer än någon annan har förmåga att bedöma de svenska jernvägarnes trafikförhållanden, lemnats det vitsord, som föreligger i det memorial, som trafikstyrelsen den 16 December 1880 aflät till Kongl. Maj:t. Jag skall bedja att få återgifva en del deraf med följande lydelse: "Sedan styrelsen för sta- tens jernvägstrafik, i mån som trafiken utsträcks öfver norra stam- banan från Storvik till Ljusdal, mot Ånge, kommit i tillfälle att taga närmare kännedom om här befintliga trafikanledningar, har styrelsen vunnit bekräftelse på hvad som varit att förutse, nemligen att trafiken å denna stambanedel har en mycket underordnad uppgift att fylla med hänsyn till transportererna för landets hufvudnäring, trävarurörelsen, och att i fråga varande del af norra stambanan följaktligen är i afsaknad af just de trafikinkomster, som eljest borde vara de förnämsta i dessa trakter.

*Angående
anslag för
jernvägs-
förbindelse
mellan Kila-
fors och
Söderhamn.
(Forts.)*

Angående
anslag för
jernvägs-
förbindelse
mellan Kila-
fors och
Söderhamn.
(Forts.)

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

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

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

Detta yttrande från den myndighet, som bäst bör känna till, hvad som erfordras för tillfredsställande af trafiken på norra stambanan, förmodar jag skall ega fullt vitsord hos denna Kammare. Om derför den utfartsväg, som jag tagit mig friheten föreslå, skulle komma till stånd, så vill jag fästa Kammarens uppmärksamhet på, att den kommer att draga till sig den trafik af timmer och trävarurörelse, som jag nyss påpekat finnes, men som nu lider stora svårigheter genom flottningsförhållandena i Ljusne och Voxne elfvar. Det är obestriddigt, att denna timmertrafik skulle ledas in på ifrågavarande stambanegren, på hvilken en kortare utfartsväg till hafvet skulle vinnas. Och att så skulle ske, är så mycket mera naturligt, som timmeraffärerna hafva stort men af att virket under en lång tid ligger i flottleden och flera månader åtgå, innan virket, sedan det drifvits ut i elfvarne, framkommer till sågverken. Af sådan anledning få de understundom stängas och rörelsen ligga nere. Äfven timmerafverkaren lider en ganska stor förlust genom den ränta han går miste om, då han icke på en kort tid kan aflemna sitt virke. Genom den nu föreslagna

jernvägen skulle flere träförädlare, i synnerhet de mindre bland dem, i ganska hög grad kunna uppdrifva sin industri. Genom detta, mine Herrar, tror jag mig till fullo hafva ådagalagt behovet af den nu af mig föreslagna jernvägen.

Vidare vill jag se till huruvida några *utsigter till trafik* på denna jernväg förefinnas.

Det torde, af hvad jag nyss anført, vara tydligt, att om behovet af en jernväg är stort, måste i samma mån utsigterna till trafik derpå äfven vara stora. För att än mer belysa dessa förhållanden ber jag att för Kammaren få påpeka, att här icke föreligga några sannolikhetsberäkningar med afseende å den trafik, som den ifrågavarande utfartsvägen skulle medföra, utan här förefinnas siffror, sedan flere år tillbaka, hvilka klart och tydligt angifva den trafik, som eger rum på de norrländska banorna. Jag ber härvid att ur det utlåtande jag först citerade, nemligen "Statens jernvägstrafik för 1880", få hemta dessa uppgifter. Der omtalas, att år 1878 lemnade Hudiksvallsbanan 123,000 kronor i inkomst per banmil, Marma—Sandarne 160,000 kronor, Gefle—Dala 178,000 kronor, Söderhamnsbanan 210,000 kronor, utgörande således medelinkomsten 178,000 kronor per banmil. Ställer man desse siffror i jemförelse med uppgifterna från andra enskilda jernvägar i Sverige, finner man medelinkomsten af desta senare uppgående till 39,000 kronor per banmil, jemför man dem åter med norra stambanan kommer man till ett resultat af 26,000 kronor per banmil. Då den af mig föreslagna utfartsvägen från norra stambanan skulle upptaga den trafik, som nu bereder nyss angifna inkomst af 210,000 kronor per banmil, torde dessa siffror vara tillräckligt talande, då man vill beräkna trafiken på i fråga satta stambanedel. Dessa siffror gå tillbaka ända till 1861, då denna bana under första trafikåret lemnade på sin anläggningskostnad 9,17 procent; den har dock lemnat ända till 16,13 procent, åren 1879—1880 var procenten endast 6,64 och 8,56, men detta har varit beroende af en omständighet, som ofördelaktigt inverkat på flottningen, eller ringa vattentillgång i flottlederna, under hvilket förhållande virket icke kan framkomma till sågverken eller den station, der det skall uppsamlas. Innan jag lemna trafikförhållandena å denna jernväg, tror jag mig böra påpeka, att, euligt trafikstyrelsens utredning, den föreslagna jernvägen kommer att omedelbart efter det den kommit till stånd, lemna staten en ganska stor nettointkomst på det jemförelsevis dryga anläggningskapitalet. Denna inkomst är beräknad till 5 procent, hvilket belopp torde få anses synnerligen tillfredsställande, då detsamma icke erhålles af många statens banor. Trafikstyrelsens berättelse för år 1880 ådagalägger att de bästa inkomsterna lemnas af bandelen Falköping—Göteborg med 8,24 procent och Gnesta—Katrineholm med 6,42 procent och det är först efter mångårig trafik, som behållningen uppgått till angifna siffror. Här är en bana föreslagen, som *genast*, efter det den kommit till stånd skulle lemna 5 procent.

Vidare har man frågat: "*hvem skall bygga denna bana?*" Denna fråga är den svåraste att lösa; och det kan med skäl frågas mig, hvarför icke, när jernvägen är så fördelaktig och visar så utmärkta

*Angående
anslag för
jernvägs-
förbindelse
mellan Kila-
fors och
Söderhamn.
(Forts.)*

*Angående
anslag för
jernvägs-
förbindelse
mellan Kila-
fors och
Söderhamn.
(Forts.)*

resultat, enskilda bolag vilja bygga och trafikera densamma för egen räkning. Mine herrar, jag försäkrar att, om vi fått anlägga och trafikera denna jernväg för egen räkning, jag icke skulle hafva besvärat Kammaren med min motion och mitt långa anförande. Men denna jernvägsanläggning hafva vi icke kunnat få göra, och detta är anledningen till, att jag påkallat statens mellankomst för att få frågan löst, till gagn såväl för det enskilda som det stora allmänna intresset. Jag har påvisat, att i Söderhamn och dess omnejd 1880 bildats ett bolag med uppgift att bygga en jernväg från Bergvik till Kilafors af 4,83 fots bredd. Men för anläggningen af denna bana mötte svårigheter deri, att bandelen Bergvik—Söderhamn endast hade 4,1 fots bredd, så att omlastningar vid Bergviks station måste ske, hvilket inverkade hinderligt på den trafik, som stambaneanläggningen kunde draga åt sig. Vi kunde icke göra annat förslag till åstadkommande af den ifrågasatta jernvägen, emedan Söderhamns jernvägsaktiebolag, såsom egare af jernvägen Söderhamn—Bergvik, icke ville till det tilltänkta jernvägsaktiebolaget Söderhamn—Kilafors försälja sin jernväg. Denna jernväg gaf nemligen goda trafikinkomster och trafikerades till största delen af dem, som egde banan, och dessa trafikanter befarade, att, om banan försäldes, möjligen en högre trafiktaxa kunde komma till stånd. Jag vill nu icke yttra mig om, huruvida det skulle vara lämpligt för jernvägsaktiebolaget att försälja banan. Men det är dock en ekonomisk fördel för dem, som ega bana, likasom det är en fördel för dem, som trafikera den, att bolaget fortfarande har jernvägen kvar. Måhända hade Kongl. Maj:t, ehuru väg- och vattenbyggnadsstyrelsen afstyrkt bifall å vår ansökning om koncession å den ifrågasvarande jernvägens anläggning, dock bifallit densamma, om icke samtidigt med vår ansökning till Kongl. Maj:t inkommit ett memorial från trafikstyrelsen, deruti styrelsen föreslagit, att denna bana såsom utfartsväg till Norrlands stambana borde förbehållas staten. Jag skall be att få uppläsa en del af detta för oss mycket ödesdigra betänkande. Trafikstyrelsen yttrar der följande: "Styrelsen har icke förbiset möjligheten deraf att den enskilda industrien, förr eller senare, kan komma att anlägga de utfartsvägar styrelsen här ofvan antagit böra staten förbehållas, men styrelsen vägar i djupaste underdånighet föreställa sig, att af det ofvan anförda skall framgå, att staten icke bör ställa sig i beroende af nämnda industri, med hänsyn hvarken till anläggning eller trafik, då fråga är att åt statsjernvägarne bereda den ställning som allena förmår framkalla inkomster, motsvarande de kostnader staten nedlagt å dessa jernvägar, och Styrelsen vägar i lika underdånighet uttala den mening, att då staten bekostat en flere hundra kilometer lång statsbana genom Norrland, hvilken bana, med undantag endast för Sköfde—Karlsborgsbanan, visar sig såsom den bland alla statsbanor minst inbringande, det vore för mycket begärdt, att staten dertill skulle åt den enskilda industrien öfverlåta sin rätt att anlägga de vigtiga kompletteringslinier, hvilka utan tvifvel blefve mera inbringande än någon af stamlinierna och derigenom betaga sig den enda möjlighet som förefinnes att komma till ett bättre ekonomiskt resultat i afseende å statsbanorna i Norrland."

*Angående
anslag för
jernvägs-
förbindelse
mellan Kila-
fors och
Söderhamn.
(Forts.)*

Detta betänkande är sannolikt orsaken till, att koncessionsansökningen 1880 icke beviljades. Det torde således vara för Kammaren klart, att det icke berott på enskildt bolag att bygga jernvägen, och att vi å vår sida icke något försummat. Det kan derföre icke vara obefogadt, om vi nu påkalla statens mellankomst, för att jernvägsanläggningen må komma till stånd, ty saken är af alltför stor vikt för allmänt och enskildt intresse, att den icke bör beaktas. Sedan frågan kommit i detta stadium, framträder äfven byggnadsstyrelsen och yttrar sig i saken. Uti ett utlåtande angående en annan jernvägsanläggning berör byggnadsstyrelsen äfven utfartsvägen till Söderhamn. Styrelsen yttrar sig på detta sätt: "Det är ofvanföre omnämndt, att den uppåtgående stambanan från Kilafors station ända till Ljusdal, eller på en längd af 7,4 mil, följer Ljusneelfvens dalgång, äfvensom att den betydligaste delen af det flottningsvirke, som särskiljes vid den straxt nedanför Ljusdal belägna Svinhammars skiljebom, flottas vidare på elfven till sjön Bergviken. Om nu en jernvägsanläggning mellan Kilafors och Söderhamn skulle komma till stånd, så är det, då man till sitt fulla värde uppskattar det stora företräde i flera afseenden, som transporten å jernbana erbjuder framför den å flottled, icke osannolikt att en icke ringa del af dessa betydliga virkespartier eller åtminstone det värdefullaste deraf, skulle kunna med fördel transporteras å stambanan från Ljusdal till Kilafors och vidare derifrån till Söderhamn, och då en icke ringa mängd flottningsvirke, enligt nu erhållen uppgift uppgående till i medeltal 750,000 stycken årligen, framkommer på Voxne elf, som jernbanan öfvergår något öfver en mil norr om Kilafors, så är det äfven troligt att allt detta virke, antingen försågadt eller såsom sågblock, skulle med fördel kunna begagna sig af jernvägstransport. Men härförutom skulle den för skogshandteringen eftersträfvansvärda fördel vinnas, att mindre skogsegare skulle kunna anlägga sågverk på lämpliga ställen utmed stambanan och begagna sig af jernvägarne för transporten af de förädlade skogsprodukterna till utskeppningsorten.

En högst betydlig och för den uppåtgående stambanan särdeles fördelaktig trafik skulle således uppkomma till följd af jernvägsförbindelsen emellan Kilafors och Söderhamn."

Så yttrar sig byggnadsstyrelsen. Nyss hörde herrarne hvad trafikstyrelsen haft att förmäla om denna jernväg. Samstämmiga och mycket varma äro de uttalanden, som afgifvits af dessa myndigheter, hvilka bäst och säkrast ega kännedom om våra jernvägsförhållanden. Sedan frågan kommit i detta skede, så gjordes vid nästlidna års riksmöte en vördsam anhållan, att Riksdagen, med beaktande af dessa sakförhållanden, ville aflåta skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om verkställande af undersökningar rörande denna viktiga kommunikationsled. På denna hemställan svarade dock Riksdagen nej. Men på ansökning, som jag och flera andra för denna jernväg intresserade personer gjorde hos Kongl. Maj:t, anbefalde Kongl. Maj:t anställande af undersökningar för anläggning af ifrågasatta jernbana. Dessa undersökningar afslutades sistlidet år. Som emellertid frågan fortfarande är af den största vikt, och jag anser det vara angeläget, att Riks-

*Angående
anslag för
jernvägs-
förbindelse
mellan Kila-
fors och
Söderhamn.
(Forts.)*

dagen får så noga kannedom som möjligt om densamma, så ber jag att få upptaga Kammarens tid med några korta meddelanden om resultatet af dessa undersökningar. Man inhemtar deraf, att jernvägen mellan Kilafors station och Stugsund skulle kosta 3,847,000 kronor. Enär banans längd är blott 3 mil 7,324 fot, kan man, och som det tyckes äfven med skäl, göra den invändningen, att banan är ovanligt dyr. Så är dock i sjelfva verket icke fallet. Oafsedt de svåra terrängförhållanden, hvarmed den i fråga varande anläggningen skulle hafva att kämpa, såsom en mängd vattendrag att passera, deribland Ljusne-elf, med thy åtföljande dyra brobyggnader, så beror den så högt beräknade anläggningskostnaden — 1,279,872 kronor per mil — huvudsakligen på den ovanligt högt tilltagna kostnaden för den rullande materielen. Enligt hvad de verkställda undersökningarne gifva vid handen, är nemligen en mycket stark trafik att vänta på denna jernväg, i följd hvaraf densamma måste förses dels med rymliga stationer och till en del äfven med dubbla spår.

Anläggningskostnaden i fråga utgör för öfrigt ingenting ovanligt för Sveriges stambanor, om man nemligen tager i betraktande, att vid dessa kostnader för den rullande materielen i allmänhet är beräknad till endast 55,000 kronor per mil, under det att samma materiel vid nu omhandlade jernväg beräknats till en kostnad af 200,000 kronor per mil. Det större behof af rullande materiel, som för denna bandel kommer att göra sig gällande, beror derpå, att man motser en ovanligt stark verksamhet på jernvägen, icke allenast från dess eget trafikområde, utan jemväl genom den trafik, som kommer att upptagas från de norr om Kilafors belägna stationerna Ljusdal, Hennor, Ramsjö m. fl. Om man fråndrager skilnaden emellan nyssnämnde 55,000 kronor och 200,000 kronor från den beräknade milkostnaden för Kilafors—Söderhamnsbanan, så uppstår ett kostnadsbelopp för denna bana något mindre än det, hvartill anläggningen af Katrineholm—Norrköpingslinien uppgick och något högre än kostnaden för jernvägssträckningen mellan Norrköping och Linköping.

Då till besvarande föreligger den frågan hvem som skall bygga den angifna utfartsvägen till Söderhamn, torde här vara rätta tidpunkten att med stöd af nu lemnade upplysningar taga en öfverblick af våra norrländska jernvägsförhållanden. Jag hvarken vill, ej heller tillkommer det mig att klandra de beslut, som föregående riksmöten fattat i afseende på nämnda jernvägsanläggningar; men jag tror, att planen för norra stambanan icke blifvit väl uttänkt med hänsyn till det tunga och skrymmande gods, som Norrland har att lemna till trafik — en stambana i Norrland utan grenbanor till Östersjön bereder hvarken påräknad nytta för Norrlands framtida utveckling eller inkomst, motsvarande anläggningskapital. Till stöd för detta påstående vill jag återopa ett anförande af landets, enligt min tanke, sakkunnigaste auktoritet i denna väg, nemligen styrelsen för statens jernvägstrafik, som trafikerat jernbanan och sett, hvilka inkomster den gifver.

I sin berättelse för år 1880, som tillika innehåller en öfversigt af de 25 år, hvarunder Sveriges stambanor trafikerats, yttrar styrel-

sen, efter att förut hafva utlätit sig om lämpligheten eller olämpligheten af stambanor eller enskilda banor, följande: "Men om stambanoidén i nyss omförmälda fall blifvit tillämpad på ett sätt som erfarenheten, enligt de flestes mening, visat vara det önskvärdaste, äro dock meningarna delade med hänsyn till de grundsatser, som, afvikande från förut godkända, numera följas vid stamliniernas utstakning. Från början uppställdes såsom grundvilkor, att dessa linier skulle förbinda icke blott landets inre delar med hvarandra, utan ock dessa delar med de förnämsta utskeppningsorterna. Enligt dessa vilkor äro också stambanorna i mellersta och södra Sverige utstakade. Banorna genomlöpa här de flesta af landets provinser och utmyнна vid de förnämsta hamnarne: Stockholm, Norrköping, Malmö, Göteborg, hvarjemte de beröra våra största, med uthafven förbundna insjöar, Venern och Vetteru. Vid stambanenätets senare utsträckning i Norrland, eller från Storvik norrut, är emellertid endast det ena af ofvan nämnda grundvilkor tillgodosedt, nemligen det som rör förbindelsen mellan landets inre delar, ty stambanesystemet utgöres här, dels af den uppåtgående norra stambanan, hvilken på kort afstånd följer kusten af Östersjön, dels af den s. k. tvärbanan, från det 60 kilometer från nämnda sjö belägna Torpshammar fram till riksgränsen mot Norge. Men det senare grundvilkoret, eller af enskilda intressen oberoende, staten tillhöriga förbindelser mellan det inre landet genomgående statsbanor och närmast belägna utskeppningsorter, återstår ännu att uppfylla."

"Trafikstyrelsen har redan tillförene, i underdånigt memorial, sökt ådagalägga, att detta förhållande icke är till fördel för statsbanefrågan och torde sålunda icke nu böra dervid uppehålla sig, men vid en återblick på fortgången och utvecklingen af nämnda affär har styrelsen icke kunnat undgå anmärka den förändring, som inträdt i grunderna för statsbanornas utstakning, sedan dessa banor började anläggas i Norrland, samt anteckna att, fastän staten i närvarande stund har ett jernvägssystem norr om Storvik, trafikeradt, eller under anläggning, eller plaulagdt, af mer än 710 kilometers längd, och fastän detta system på sina ställen närmar sig Östersjön på så korta afstånd som 35 kilometer, detsamma ändock ej träffar utskeppningshamnarna vid denna sjö."

Efter detta påstår jag bestämdt, att det icke var välbetänkt, då man beslöt att bygga en stambana från Storvik till Ångermanland — en väglängd af 40 mil utan att tillika tänka på och besluta, att statsbanan skulle hafva utfartsvägar till Östersjön. Den trafik Norrland har att erbjuda, består nästan uteslutande af tungt och skrymmande gods, hvilket icke kan föras fyratio mil eller ens hälften deraf, utan behöver utfartsvägar, för att på kortare afstånd träffa hamnarne vid kusten. Försäljningspriset på detta gods tål nemligen endast billig sjöfartsfrakt i förening med kort jernvägstrafik. Utan sådana utfartsvägar till kusten kan Norrlandska stambanan aldrig tillfredsställa behovet af lätta och tidsenliga kommunikationer, och Norrland kan ej heller visa sig värdigt de uppföringar, som gjorts för att erhålla denna jernvägsanläggning, hvilken för närvarande endast lemnar 0,22 à 0,82

*Angående
anslag för
jernvägs-
förbindelse
mellan Kila-
fors och
Söderhamn.
(Forts.)*

Angående
anslag för
jernvägs-
förbindelse
mellan Kila-
fors och
Söderhamn.
(Forts.)

proc. på anläggningskostnaden. Om utfartsvägar till kusten komma till stånd vågar jag påstå att det snart skall visa sig, att Norrländska stambanan skall bära sig lika väl som hvilken annan stambanedel som helst i vårt land.

Det anförda torde visa att fel blifvit begångna, då man byggt en bana 40 mil norrut från Storvik för ungefär 40 millioner, utan att tänka det ringaste på, att samtidigt derifrån anlägga några utfartsvägar till hamnarne vid kusten.

Nu återstår att se till, när *rätta tidpunkten* är inne för anläggandet af den utaf mig föreslagna stambanedelen. För min del tror jag, att detta ögonblick, då denna jernväg bör anläggas på statens bekostnad just nu är för handen. I två års tid har ett enskildt bolag på allt sätt sträfvat efter att få denna jernväg mellan Söderhamn och Kilafors till stånd, men hittills har det icke lyckats bolaget erhålla koncession derå. Frågan har nu tagits om hand af regeringen, och regeringen har låtit verkställa förberedande undersökningar. Utom de af mig nyss angifna undersökningarne i afseende å kostnaderna för jernvägsanläggningen har regeringen också underhandlat med gamla jernvägsbolaget Söderhamn—Bergvik. Jernvägsbolaget har hörts om och på hvilka vilkor det skulle vara villigt att afstå sin jernväg till Svenska staten, och har förklarar sig vilja sälja densamma för 400,000 kronor kontant samt afskrifning af det statslån, som återstode oguldet vid tiden för öfverlåtelsen.

Beloppet af detta lån är således beroende på tiden, då jernvägens öfvertagande af staten skulle inträda, och, om mitt förslag bifölles, skulle detta ske 1884, då jernvägsbolaget skulle häfta i skuld för ungefär 300,000 kronor. Det gamla bolaget skulle således på staten öfverlåta eganderätten till sin jernvägslinie Söderhamn—Bergvik för 700,000 kronor i rundt tal, och detta försäljningspris är, som herrarne torde finna, högst billigt och en verklig uppoffring från bolagets sida. Jernvägens anläggningskapital uppgår nemligen i medeltal till 1,000,000 kronor, och under de sista tio åren har jernvägen lemnat en medelinkomst af 12 proc. på denna anläggningskostnad, hvilket ju är ett ganska fördelaktigt resultat. Det oaktadt erbjuder bolaget sig nu att sälja jernvägen för 700,000 kronor, och ett sådant köpeanbud tyckes väl från statens sida vara tillfredsställande och från bolagets uppoffrande. Bolaget består af Söderhamns stad till $\frac{1}{3}$ samt för öfrigt till största delen af Bergviks—Marma och Kilafors bolag, hvilka också äro de största trafikanterne af banan. Dessa se med sin fördel förenligt, att staten bygger jernvägen, emedan de derigenom få större säkerhet för att trafiken väl ordnas och trafiktaxan icke höjes. Detta är skälet till att dessa delegare i jernvägen vilja underkasta sig en uppoffring. Söderhamns stad åter gör såväl detta medgifvande till försäljning som de ytterligare uppoffringar, jag här vidare skall angifva, för att en gång få ett slut på denna långvariga jernvägsfråga, som icke genom stadens egna medel kunnat lösas till följd af svårigheten att erhålla koncession å jernvägsbyggnaden. Vidare har från staden Söderhamn inforadrats yttrande om och i hvad mån staden skulle vara villig att tillmötesgå staten med medel för

expropriation inom stadens område af den mark, som erfordrades för jernvägsanläggningen. Sådan jernvägen nu blifvit utstakad, skulle kostnaden för marken till densamma med vägöfvergångar och parallellvägar inom staden uppgå till en summa af 395,348 kronor. Härutaf har staden Söderhamn, under vilkor att 1882 års Riksdag beslutar jernvägsbyggnaden, förbundet sig erlägga 245,348 kronor. Man ser häraf, att Söderhamns stad är beredd att göra en ganska betydande uppoffring, för att få frågan löst, då den tillskjuter omkring 250,000 kronor till en affär, i hvilken den icke får någon del, utan deraf endast indirekt drager nytta, genom att få jernvägsbyggnaden till stånd. Således, och då nu jernvägsbolaget samt staden, för att deras vilkor och anbud skola blifva gällande, förutsatt, att 1882 års Riksdag skall besluta sig för ifrågavarande jernvägs byggande, synes mig rätta tidpunkten att ingripa i denna jernvägsfråga nu vara inne. Det har blifvit mig sagdt, att denna jernvägsfråga icke kan gå igenom vid denna riksdag, och Utskottet har i sin motivering också påpekat, att man borde afvakta Kongl. Maj:ts förslag i ämnet. Kongl. Maj:ts förslag härom har Söderhamns stad jemte kringliggande landsbygd afvaktat ända sedan Mars månad, då handlingarne blefvo klara, och skulle nu få vänta ända till nästa riksdags ingång. Det är visserligen möjligt, att vi då få en Kongl. proposition härom, men det är alldeles icke säkert, att de billiga vilkor, som nu af jernvägsbolaget och staden blifvit medgifna staten också medgifvas till nästa riksdag, och möjligen komma de högre anläggningskostnader, som i så fall måste uppställas från statens sida, att utgöra skäl för Riksdagen att afslå frågan. Vår jernvägsanläggning mellan Söderhamn—Kilafors står då i samma skede som nu. Konjunkturerna kunna till dess hafva undergått betydliga förändringar och med hvarje dag som går se vi större svårigheter vid att få denna viktiga fråga löst på ett såväl för oss som för Norrländska stambanan lyckligt sätt. På grund af hvad jag sagt anser jag mig hafva tillräckligt bevisat, att tidpunkten nu är inne att fatta beslut i afseende å denna jernvägsanläggning.

Till sist vill jag också beröra ett enskildt intresse, som gjort icke obetydligt till, för att jag och många med mig sträfvat att åstadkomma denna jernvägsbyggnad, nemligen att staden Söderhamn genom anläggandet af den norra stambanan blifvit afskuren från $\frac{2}{3}$ af sitt gamla handelsområde. Dertill kommer, att staden Söderhamn år 1876 härjades af en större brand, som ödelade största delen af staden och bragte en del af dess invånare till fattigdom. Riksdagen har också visat sin välvilja emot samhället genom anvisandet af ett anslag till hjälp för gatu- m. fl. anläggningar. Genom denna svåra brand har icke endast en stor del af kommunens inbyggare blifvit bragta till fattigdom, utan kommunen har också fått vidkännas oerhörda utgifter för anläggandet af nya gator, torg och esplanader i enlighet med den nya byggnadsstadgan för rikets städer.

Sammanställer jag alla dessa omständigheter, ett minskadt handelsområde, de genom den förödande eldsvådan orsakade stora utgifterna för stadens återuppbyggande med den omständigheten, att sta-

*Angående
anslag för
jernvägs-
förbindelse
mellan Kila-
fors och
Söderhamn.
(Forts.)*

Angående
anslag för
jernvägs-
förbindelse
mellan Kila-
fors och
Söderhamn.
(Forts.)

dens invånare till största delen bestå af mindre handtverkare och kroppsarbetare, hvilkas tillgångar äro beroende af stadens större eller mindre affärlif, torde herrarne finna, att det är ett beaktansvärdt intresse för en kommun, som arbetar under så ogynsamma förhållanden, att så fort som möjligt komma i direkt förbindelse med statens jernvägar. Detta är det enskilda intresse jag slutligen icke velat helt och hållet lemna oberördt.

Då jag sålunda tror mig hafva visat, att behovet af denna jernväg är stort, och detta icke endast för det enskildas utan äfven statens intresse; då jag vidare bevisat, att det är en lönande affär staten här gör och detta icke blott för den lilla jernvägssträckan utan för den stora trafiken på norrländska stambanan, samt då jag slutligen tror mig hafva ådagalagt, att rätta tidpunkten nu är inne, att anlägga denna allmännyttiga jernväg, hoppas jag, att herrarne icke skola vara beroende af några förut fattade meningar, utan noga beakta och begrunda denna för oss alla så stora och viktiga sak.

Stats-Utskottet har lagt min motion på dödsbädden, och jag har efter bästa förmåga sökt att rycka den derifrån. Misslyckas detta mitt försök, kan jag icke annat än djupt beklaga det, men, lyckas jag åter, är det min vissa öfvertygelse, att en snar framtid skall styrka behörigheten af förslaget framgång och visa att jemväl Norrland skall ega förmåga till trafik, värdig de kostnader, som nedlagts och kommer att nedläggas på dess jernvägar — samt att ett gillande skall uttalas af alla dem, som önska framgång åt Norrland och dess ädla sträfvan efter att komma i jemnbredd med öfriga delar af vårt fädernesland. Herr Talman, jag anhåller om proposition på, att Kamraren, med afslag å Stats-Utskottets förslag, måtte bifalla herr Nordenfelts i frågan afgifna reservation.

I detta anförande instämde Herr *Markstedt*.

Herr Axell: Ehuru jag af helt naturliga skäl måste varmt önska, att Norrländska stambanan förses med utfartsvägar till kusten, måste jag dock å andra sidan bekänna, att jag finner Stats-Utskottets skäl för dess afstyrkande i denna punkt, nemligen att Kongl. Maj:t icke ännu sagt sitt ord i frågan, vara fullt giltigt. Sedan numera de myndigheter, som i ärendet skulle höras, redan afgifvit sitt utlåtande, hade jag för min del hoppats, att Kongl. Maj:t måhända i dag genom någon ledamot af regeringen skulle velat för Kamraren förklara, att herr Berglöfs motion icke innebure något, som icke af Kongl. Maj:ts regering kunde accepteras. Då nu likväl så icke skett, hvilket jag på det högsta beklagar, för utgången af frågan i sin helhet — den stora och viktiga frågan, huruvida Norrländska stambanan bör förses med utfartsvägar och hvilken som skall ega dem — måste jag hålla mig till, hvad som finnes och, då utgiften för staten gäller en så betydande summa som 4 millioner, vill jag icke på enskild motionärs framställan gå regeringen i förväg genom att yrka bifall till motionen, utan instämmer i det slut, hvartill Utskottet kommit.

Herr Hammarberg: Med åberopande af det särdeles intressanta och sakrika anförande motionären nyss hållit och af de talande skäl, som för mig ligga deruti, att det är ett verkligt statsinsresse att få denna jernvägsbyggnad till stånd, vill jag gifva tillkänna, att jag förenar mig i hans yrkande på bifall till reservantens, herr Nordenfelts förslag. Jag tycker nemligen, att frågan derigenom kommer på en sådan ståndpunkt, att regeringen kan utan afvaktan på en kommande riksdag fatta beslut deri, hvilket jag efter de lemnade upplysningarne finner vara en särdeles vigtig omständighet. Jag yrkar således bifall till reservantens förslag.

*Angående
anslag för
jernvägs-
förbindelse
mellan Kila-
fors och
Söderhamn.
(Forts.)*

Öfverläggningen var slutad. Efter upptagande af de gjorda yrkandena, gaf Herr Talmannen, enligt dem, propositioner såväl på bifall till Utskottets hemställan som ock på afslag å samma hemställan och bifall i stället till det förslag, som innefattades uti Herr Nordenfelts i ämnet afgifna reservation; och fann Herr Talmannen den förra propositionen vara med öfvervägande Ja besvarad. Votering begärdes, i anledning hvaraf en så lydande omröstningsproposition uppsattes, justerades och anslogs:

Den, som bifaller hvad Stats-Utskottet hemställt i 3:dje punkten af utlåtandet N:o 42, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Kammaren med afslag å Utskottets förevarande hemställan, bifallit den framställning, som innefattas i Herr Nordenfelts vid punkten fögade reservation.

Omröstningen försiggick och visade 129 ja mot 57 nej; hvadan Utskottets hemställan bifallits.

Punkten 4.

Utskottet hade hemställt, att Herr *W. Farups* inom Andra Kammaren väckta motion N:o 37, hvaruti Herr *A. Larsson* i Lund instämt och som innehöll förslag derom, att Riksdagen ville till Kongl. Maj:ts disposition ställa ett belopp af intill 5,000 kronor för verkställande af nödiga undersökningar rörande behovet af och lämpligaste vägen för en jernvägsförbindelse mellan Hudiksvall eller dess granskap och norra stambanan i Ljusdal och, om lämpligt funnes, äfven längre inåt landet, måtte af Riksdagen lemnas utan afseende.

*Angående
undersök-
ning för
jernvägsför-
bindelse
mellan norra
stambanan
och Hudiks-
vall.*

Herr Farup anförde: På det skäl Stats-Utskottet i motiveringen i sitt betänkande andragit, eller att Kongl. Maj:t icke lärer sakna

medel att i allt fall låta verkställa den af mig ifrågasatta jernvägsundersökningen, äfven om min motion af Riksdagen lemnas utan afseende, har jag nu icke något särskildt yrkande att framställa.

Vidare yttrades ej. Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 5.

Angående statslånfören jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.

I två särskilda motioner, den ena afgifven inom Första Kammaren af Herrar *P. Olsson, C. Hammar* och *I. Wallberg* (motionen N:o 27) samt den andra afgifven inom Andra Kammaren af Herrar *C. Ifvarsson, I. Lyttikens, Sven Andersson, A. M. Lundberg, C. A. Jönsson, Lars Börjesson, Joh. Bengtsson A. W. Angel* och *F. T. Borg* (motionen N:o 67) var föreslaget det Riksdagen måtte besluta:

dels att bevilja Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag ett lån af 2 millioner kronor, utgörande omkring hälften af anläggningskostnaden för en jernväg med lättare öfverbyggnad från Helsingborg öfver Engelholm till Halmstad med sidobana till Höganäs, enligt deröfver upprättade planer och kostnadsförslag, att utgå under loppet af tre år, i den mån jernvägsarbetet fortskrede, mot 4 procent ränta samt den amortering och öfriga vilkor, som gälde för lån från den allmänna lånefonden till enskilda jernvägar;

dels att, derest det blefve föreskrifvet, att jernvägen skulle byggas med tyngre öfverbyggnad, enligt deröfver upprättadt kostnadsförslag, dessutom bevilja nämnda jernvägsbolag ett den högre anläggningskostnaden i det närmaste motsvarande anslag utan återbetalnings-skyldighet af 100,000 kronor, att utbetalas för hvarje färdigbyggd och för allmän trafik öppnad banmil;

dels att ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett belopp af 3 millioner kronor, motsvarande halfva anläggningskostnaden, eller högst 200,000 kronor per banmil, för en jernväg med lättare öfverbyggnad från Halmstad öfver Falkenberg och Varberg samt vidare genom norra Halland öfver Kongsbacka direkt till Göteborg, att, mot 4 procent ränta samt den amortering och öfriga vilkor, som gälde för lån från den allmänna lånefonden till enskilda jernvägar, utgå i den mån jernvägsarbetet fortskrede, till det eller de bolag, som före utgången af år 1885 kunnat bilda sig för anläggande af hela eller delar af nämnde jernväg och sjelfva genom aktieteckning anskaffade ett lika stort belopp, eller 200,000 kronor per banmil; samt

dels att, derest det blefve föreskrifvet att denna jernväg skulle byggas efter det tyngre systemet, dessutom bevilja sistnämnda bolag ett den högre anläggningskostnaden i det närmaste motsvarande anslag utan återbetalnings-skyldighet af 100,000 kronor, att utbetalas för hvarje färdigbygd och för allmän trafik öppnad banmil.

Vidare hade ledamoten af Första Kammaren Herr *A. Th. Carlheim-Gyllensköld* i motion (N:o 20) föreslagit, att Riksdagen måtte bevilja åt det jernvägsbolag, som bildade sig för att, på för orterna

fördelaktigaste sätt, förbinda Halmstad med Skånska jernvägsnätet, antingen ett anslag af 100,000 kronor pr mil af jernvägens hela längd, hvarvid full ¹/₁₀ mil äfven skulle få medräknas, att utgå under 1883 och 1884, eller ett lån å cirka 1,900,000 kronor, motsvarande halfva beloppet af anläggningskostnaden, på de vilkor Riksdagen behagade bestämma.

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Utskottet, som i föreliggande punkt yttrat sig öfver ofvanberörda motioner, hade i anledning af desamma gjort följande hemställan:

“a) att Herrar P. Olssons m. fl., Carl Ifvarssons m. fl. och A. Th. Carlheim-Gyllenskölds förevarande motioner må på det sätt bifallas, att Riksdagen beviljar och ställer till Kongl. Maj:ts disposition:

dels till låneunderstöd för anläggning af jernväg, af samma spårvidd som den för statens jernvägar antagna, från Engelholm eller annan lämplig anknytningspunkt i närheten deraf vid jernväg i Skåne öfver Halmstad och Falkenberg till Varberg, under vilkor att arbetet å denna jernväg varder före den 1 Juli 1883 påbörjadt, ett högst halfva anläggningskostnaden efter af Kongl. Maj:t fastställt kostnadsförslag motsvarande belopp, dock ej öfverstigande tre millioner kronor, att utgå under de fyra åren 1883—1886 med en fjerdedel hvarterdera året;

dels ock, till låneunderstöd för åstadkommande af jernväg, af nyssnämnda spårvidd, från Varberg till Göteborg, under vilkor att arbetet å denna jernväg varder före 1886 års utgång påbörjadt, ett likaledes högst halfva anläggningskostnaden efter af Kongl. Maj:t fastställt kostnadsförslag motsvarande belopp, dock ej öfverstigande en million femhundredratusen kronor, att utgå under de år, Riksdagen, efter derom af Kongl. Maj:t gjord framställning, kan komma att framdeles bestämma;

b) att i fråga om berörda låneunderstöds erhållande och tillgodonjutande samt förräntande och amortering enahanda vilkor och bestämmelser skola i tillämpliga delar vara gällande, som af sistlidna års Riksdag, på sätt dess underdåniga skrifvelse den 27 April 1881 (N:o 64) utvisar, blifvit för åtnjutande af statsbidrag från den allmänna fonden till låneunderstöd för enskilda jernvägar fastställda; samt

c) att Herrar P. Olssons m. fl. och Carl Ifvarssons m. fl. förslag om beviljande af anslag utan återbetalningsskyldighet för åstadkommande af tyngre öfverbyggnad å ifrågavarande jernvägar ej må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.“

Enligt anteckning å utlåtandet hade Herrar *H. R. Törneblad* och *O. Evers* inom Utskottet reserverat sig vid ifrågavarande punkt.

Efter uppläsning af den del af Utskottets förslag, som innefattas i *mom. a*, lemnades ordet på begäran till

Herr *Helander*, som yttrade: Då våra väktare i Stats-Utskottet öfvergifvit sina vaktposter och gjort gemensam sak med de anfallande,

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

så lär det blifva en nödvändighet, att motståndarne till Utskottets förslag förena sina bemödanden, för att söka afvärja anfall.

Af den stora enigheten i Utskottet skulle man kunnat förmoda, att det här gälde låneanslag till en jernbana af synnerligen hög betydelse för hela vårt land. Att så emellertid icke är förhållandet, det anser jag redan vara ådagalagdt af sistlidna års Riksdag, som förklarade att samma bana icke kunde godkännas såsom statsbana. Hvar och en borde ock lätt kunna öfvertyga sig derom, att en bana, som lägges utmed ett stycke af hafskusten, omöjligen kan vara af någon särdeles vigt för det allmänna. Så vidt jag kan förstå, skulle ock samma bana, blifven till verklighet, komma att mera blifva en affledare för trafiken på statsbanorna, än i stånd att uti nämnvärd mån tillföra dem någon trafik. Både sistlidne riksdag och nu har man velat göra sannolikt, att åtminstone så till vida banan skulle blifva af allmän betydelse, som densamma i strategiskt hänseende vore förmånlig. Detta påminner mig om huruledes, för några år sedan, då det var fråga om rigtningen af norra stambanan och jag förordade den så kallade B-linien, jag antog att denna, såsom gående närmare kusten än den linie som sedermera antogs, i strategiskt hänseende vore att föredraga, hvilket antagande dock af en framstående militär inom Kammaren bestreds, under förklarande att det vore misstag tro, att en kustbana hade strategisk betydelse. Hade således den banan icke en dylik allmän vigt, så lär väl detta icke heller vara händelsen med den ifrågavarande. Den strategiska vigten, om den här eljest kunde förutsättas, skulle väl i allt fall i betydlig grad föringas deraf, att banan skulle få *lätt*, d. v. s. *svag* öfverbyggnad, och att man å densamma skulle tillåta så starka lutningar, som 1 : 60.

Alla torde vi känna, huru angeläget Stats-Utskottet brukar vara att se till, att ingen sak hos Riksdagen till bifall förordas, med mindre att densamma vunnit all nödig — understundom till och med onödig — utredning. Det kan derföre ej annat än på det högsta förundra mången, att Utskottet denna gång i så hög grad gått ifrån sina vanor, och förordat en sak, som i så hög grad saknar utredning, som den nu ifrågavarande. Så vidt jag kan påminna mig, har hvarken Stats-Utskottet eller något annat Utskott någonsin framlagt ett utlåtande, hvad utredningen beträffar, i så bedröfligt skick, som detta. Det gäller här understöd till en jernbana, som skulle få en längd af 22,6 mil. Af hela denna längd är det endast en mindre del, 8,8 mil, eller den södra ändan, intill Halmstad, som synes blifvit vederbörligen undersökt, och beräkningarna kontrollerade. I afseende å delarne Halmstad—Falkenberg, 3,9 mil, och Falkenberg—Varberg, 2,7 mil, upplyser Utskottet, att dessa delar blifvit undersökta af "enskild" ingenjör, men att beräkningarna ännu icke blifvit af vederbörande myndighet granskade, och hvad angår delen Varberg—Göteborg, 7,2 mil, upplyser Utskottet, att någon detaljerad kostnadsberäkning ej ännu lär vara upprättad. Oaktadt allt detta; oaktadt, så vidt jag kan finna, något bolag icke är bildadt för en stor del af banan, och oaktadt man icke finner nödigt, att å nämnde bandel påbörja arbetena förrän år 1886, tillstyrker likväl Utskottet att Riksdagen såsom låne-

*Angående
statslån för en
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)*

understöd åt denna bana må lemna ej mindre än 4¹/₂ millioner kronor. Då jag förutser att i denna sak kommer att uppstå en långvarig diskussion, och jag derföre ogerna vill besvara Kammaren med två anföranden, om det eljest kan undvikas, ber jag att redan på förhand till bemötande få upptaga de invändningar, som säkerligen icke skola uteblifva, på grund af hvad jag nu yttrat. Jag föreställer mig att man vill erinra om att det icke begäres större lån än som motsvarar halfva anläggningskostnaden; att denna kostnad blifvit mycket lågt beräknad, att man föresatt ett maximum, hvaröfver lånet ej skulle stiga, och att hela saken i sjelfva verket blott innefattar en begäran om att staten måtte mellankomma med sin kredit. Allt detta må vara mera eller mindre riktigt, så står det likväl fast, att en bana, som under större delen af året skulle komma att konkurrera med sjötrafiken, och det till hela sin längd, omöjligen i vårt land kan bära sig, och att alltså största sannolikhet är för handen, att staten skall förr eller senare nödgas öfvertaga banan, för att i all framtid med förlust densamma trafikera. Hvad trafikförhållandena beträffar, liksom i så mycket annat, saknas i Utskottets utlåtande hvarje tillstymmelse till utredning, hvilket, från Utskottets ståndpunkt betraktadt, nog varit det försigtigaste, men som dock är att beklaga af dem, som vilja grunda sitt omdöme på möjlig utredning.

För de omständigheter, vid hvilka jag hittills uppehållit mig, har Utskottet icke kunnat underlåta att redogöra. Påtagligen har dock Utskottet funnit att detsamma mera talade för afslag än för bifall till framställningen, och har Utskottet derföre funnit det nödigt att framdraga andra skäl, som kunde hafva en motsatt effekt. Utskottet synes derföre velat göra det troligt, att något löfte redan skulle blifvit gifvet, eller moralisk förbindelse lemnad om understöd åt denna bana. Det är tydligen af sådan anledning, som Utskottet vid slutet af utlåtandets 20:de sida anför följande: "Deremot och på sätt den af Riksdagen bifallna tredje punkten af Stats-Utskottets vid 1881 års riksdag utlåtande N:o 40 gifver vid handen, antogs att ifrågavarande jernväg kunde för det allmänna vara af sådan vigt, att dess anläggning såsom enskild bana lämpligen borde med statsunderstöd befrämjas — —". Här är visserligen ej uttryckligt sagdt, att det var Riksdagen som "antog" detta, ehuru man af ordställningen möjligen kunde sluta till ett sådant förhållande. I verkligheten var antagandet Utskottets eget, såsom man finner mot slutet af det åberopade utlåtandet. Jag kan ej finna att detta har annan betydelse än såsom trösteord till motionärerne, på sätt somliga Utskott för sed hafva, deröfver, att deras förslag blifvit afstyrkta, ehuru jag visserligen förmodar att Stats-Utskottet endast undantagsvis besvaras af en dylik barmhertighetskänsla. Huru som helst nödgas jag bestrida, att dessa ord innebära någon förpligtelse eller ens löfte från Riksdagens sida, desto mindre, som sjelfva saken af Utskottet då afstyrktes, och det var detta afstyrkande, som Riksdagen godkände.

Utskottet har nu tänkt sig möjligheten af att någon skulle vara nog elak och påvisa verkliga halten af det skäl, som Utskottet här framhållit, och förmodligen derföre insett nödvändigheten af att för-

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

stärka samma skäl, hvilket ock skett på det synnerligen märkvärdiga sätt, hvarom ett stycke midt på sidan 21 af utlåtandet innehåller följande, som är af beskaffenhet att väl förtjena upplåsas och noga uppmärksammas. Det heter der sålunda: "Då sistlidna års Riksdag stälde till Kongl. Maj:ts förfogande ofvan omförmälda fond af 5,000,000 kronor till låneunderstöd för enskilda jernvägar under åren 1882—1886, var det utan tvifvel Riksdagens afsigt, att ytterligare statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar ej skulle under nämnda femårsperiod anvisas i annat fall, än då något jernvägsföretag befundes vara af den omfattning och af sådan vigt för det allmänna, att dess understödjande medelst *särskildt* statsbidrag, utan nyssnämnda fonds anlåtande, kunde af en dylik företagens särskilda beskaffenhet föränledas."

Har nu verkligen Riksdagen tillkännagifvit en sådan afsigt att, på sidan om den der fem millioners-fonden, understödja äfven andra enskilda jernvägsanläggningar, och sålunda lemnat det farliga exemplet att, sedan man köpt sig fred från jernvägskriget, åtminstone under fem år, på samma gång omintetgöra freden och återinföra krigstillståndet? Härtill måste jag svara bestämdt nej. Jag har ganska noga genomläst Riksdagens skrifvelse N:o 64 förra året till Kongl. Maj:t, som innefattar det beslut som fattades att understödja enskilda jernvägsanläggningar. Det heter deri, att Riksdagen ej varit i tillfälle att åstadkomma tillfredsställande utredning om det ena eller andra jernvägsföretagens företrädesrätt till statsunderstöds erhållande och derföre ansett 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 ställdes till Kongl. Maj:ts förfogande för att under nästa femårsperiod till låneunderstöd för enskilda jernvägar användas. Beloppet af en dylik lånefond hade dock Riksdagen ansett kunna, med afseende på att behofvet dämera antagligen vore mindre än förut, till hälften, eller fem millioner, nedsättas. Sedan nu ifrågakomna bana redan derförut blifvit såsom statsbana afslagen, var det alltså tydligt att, om banan vidare skulle komma i fråga, densamma blefve af enskild beskaffenhet, och vederbörande alltså hänvisade till att, om understöd åskades, begära detta af den för ändamålet afsatta fem millioners-fonden. Detta är det verkliga sakförhållandet, och lärer den ofvan angifna Riksdagens "afsigt" sålunda befinnas tillhöra fantasiens område. När man behörigen uppmärksammar, huruledes Stats-Utskottet återopar sig på sin egen auktoritet sedan nästlidna år, för att derur draga slutsats om någon förpligtelse för innevarande Riksdag, på sätt jag nyss omförmält, så är det naturligtvis Utskottets mening att med sin auktoritet för i år vilja binda en kommande Riksdag, och synes af sådan anledning den här omnämnda "afsigten" vara tillkommen. Märken då väl, huru vidt sväfvande Utskottet tydt denna Riksdagens "afsigt"! Det skulle icke ens vara fråga om blott den bana, som nu ligger Utskottet så ömt om hjertat, utan om hvilken som helst annan, blott den är af tillräcklig "omfattning" och vigt, som ju alltid är möjligt att bereda. Innefattar icke detta i verkligheten ett upprop till jernväghungrige i alla landsdelar att fram-

träda och hålla till godo hvad som bjudes, men tänka att de, för all del måtte väl förvissa sig om att hafva rätt god aptit, så att de kunna taga dugtigt för sig, emedan det endast för sådan händelse kunde komma i fråga att de skulle få något med af det goda, när den lilla fem millioners-fonden endast vore till för småfolk och för dem hvilka voro nog enfaldiga att, i fråga om bidrag till jernvägar, tro på att blygsamhet är en dygd?

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Allt detta berättigar verkligen till det antagande, att under klämman i Utskottets betänkande skulle förstås, om ock ej i ord uttryckt, ett tillstyrkande om rätt för Stats-Utskottet att, efter sin tolkning af Riksdagens afsigt, vid en kommande riksdag förorda hvilken jernväg Utskottet som helst behagar, af tillräcklig "omfattning", kanske en östlig kustbana; kanske en jernväg i norr, en annan i söder, för mig obekant, men förmodligen af Utskottet så mycket bättre känd. Vid sådant förhållande vore det verkligen icke så underligt, om en eller annan funnes, som, med hänseende till framtidsutsigterna för af statsmedel understödda jernvägsanläggningar, kunde tycka att förhoppning och verklighet låge hvarandra temligen nära. Min tro är dock att, om ock så kunde i det närvarande ögonblicket tyckas, nog blefve, sedan understödet åt Hallandsbanan blifvit verklighet, skilnaden för andra tillräckligt stor emellan förhoppning och verklighet.

Jag slutar med att yrka, hvad utaf det sagda naturligtvis framgår, att hela den nu föredragna punkten må af Kammaren afslås.

I detta anförande instämde Herrar *Asklöf, C. Carlson, Rundgren* och *J. E. Ericsson* i Ahlberga.

Herr Ljunggren: Herr Talman: Jemte det jag i hufvudsak instämmer med den föregående talaren, skall jag be att få tillägga några få ord. För min del håller jag strängt på den af förra Riksdagen fastställda principen att ej i vidsträcktare mån än med det då beviljade anslaget af 5,000,000 kronor bispringa enskilda jernvägsanläggningar. Jag vill ej neka till, att fall kunna förekomma, som nödvändigösa undantag från den fastställda grundsatsen, men sådant undantag bör ej komma i fråga, såvida det ej är grundadt på en Kongl. proposition och således erhållit en så grundlig utredning som möjligt. Att hvarken det ena eller andra här varit händelsen, veta vi; ärendet har hvarken varit föremål för en Kongl. proposition eller undergått någon närmare utredning. Jag skulle *möjligen* kunna tänka mig att gå in på en sådan sak som denna, om jag derigenom kunde vinna någon säkerhet, att Riksdagen blefve befriad från dessa jernvägsstrider under de följande fem åren. Men jag är ej ens fullt säker derom. Om vi läsa sista punkten i Utskottets motivering, så finna vi, att der tydligen den faran framträder för Riksdagen, att ärendet, äfven om lånebidraget nu går igenom, kan återkomma vid nästa riksdag, till följd af behof af ytterligare bidrag för åstadkommande af en tyngre öfverbyggnad. Icke ens det hoppet således, att nu blifva saken helt och hållet qvitt, står kvar för dem, som möjligtvis skulle vilja bifalla Utskottets förslag. Jag skall be att få påpeka äfven en annan

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

sak, nemligen att bandelen Helsingborg—Engelholm hänvisas att, utöfver dessa 4 $\frac{1}{2}$ millioner, som Utskottet föreslagit för hela linien, förskaffa sig en liten del af fem millioners-anslaget. Den här banan skulle således blifva begåfvad både från höger och venster. I afseende på de strategiska skälen för denna bana har den föregående talaren redan yttrat sig derom, och jag vill för min del med honom instämma.

Jag skall inskränka mig till hvad jag nu yttrat och på grund deraf instämma med den föregående talaren i hans yrkande på afslag.

Herr Rydin: Jag hade väntat, att någon af Stats-Utskottets ledamöter skulle yttra sig, innan jag begärde ordet, men då så icke skett, skall jag yttra mig i den ordning jag blifvit uppropad.

I likhet med de tvenne föregående talarne anser också jag, att det väsentligaste felet, som kan anföras mot detta betänkande, är, att Stats-Utskottet tillstyrkt beviljande af ett lån åt den här ifrågasatta jernvägsanläggningen, utan att frågan förut blifvit understäld Kongl. Maj:ts pröfning. Det har icke blifvit afgjort, huruvida icke Kongl. Maj:t af de 5,000,000, som stå till hans disposition, skulle kunna understödja denna Hallandsbana antingen i dess helhet eller till någon del. Blott deri, att man helt och hållet saknar all utredning om, huru mycket af detta fem millioners-anslag för ifrågavarande ändamål skulle kunna användas, ligger ett skäl för afslag. Vidare vill jag fästa uppmärksamheten derpå, att Stats-Utskottet tycks hafva begått en ganska stor inkonsequens i det sätt, hvarpå det expedierat de öfriga jernvägsmotionerna. Jag vill ej tala om yrkandet i den motion, som rör Söderhamnsjernvägen; ty angående denna kunde man säga, att, då der är fråga om inlösen af jernväg till en statsbana, Kongl. Maj:t bort derom afgifva proposition. Men jag vill nämna den ifrågasatta banan från Hesselholm. Då heter det, att utredning saknas angående behöfligheten af denna jernväg. Och ehuru det der är fråga om en bana, som går ungefär i samma sträckning som den nu ifrågavarande, nemligen från Hesselholm till Landeryd, samt går alldeles parallel med den nu föreslagna, förklarar Stats-Utskottet, att det ej kan förorda bifall till densamma, emedan Kongl. Maj:t ej i ämnet afgifvit proposition; och oaktadt denna bana skulle blifva lika lång, som sträckan mellan Engelholm och Halmstad, anser sig Stats-Utskottet ej böra taga någon befattning med densamma, utan den hänvisas till fem millioners-anslaget.

Frågas, hvarföre icke Hallandsbanan skall hänvisas till samma anslag. Men om man nu lemnar detta derhän, gör man sig den frågan: om nu Riksdagen skulle ställa till Kongl. Maj:ts disposition medel, hvilken skola dessa tillhandahållas? Det vet man icke, ty det finnes icke något bolag. Skall Riksdagen taga eget initiativ och bestämma att utgifva ett lån utan att veta, hvilka personer skola hafva det? Jag frågar: kan ett så beskaffadt beslut vara i sin ordning? Man säger visserligen, att här är fråga om *en* bana, och då är det ju alldeles gifvet, att det skall blifva ett bolag, som skall taga hela halländska jernvägen om hand för att fullborda densamma, men det bola-

get finnes för närvarande icke. Hvad är det för bolag som finnes? Det är det, som vill bygga en jernväg från Helsingborg till Halmstad, något annat finnes icke. På sätt den föregående talaren visat, finnes ej heller utredt, huru stor kostnaden från Halmstad och vidare skulle blifva. Om man kastar en blick på sidorna 14 och 15 i Stats-Utskottets utlåtande, för att se, huru det förhåller sig med aktieteckningen, så finner man, att för byggandet af sträckan från Helsingborg till Halmstad tecknats omkring 2 millioner, men att för fortsättningen från Halmstad till Falkenberg teckningen "pågår", och att samma förhållande är med sträckan från Falkenberg mot Varberg och Göteborg. "Man har anledning förmoda", säger Utskottet, "att äfven dessa teckningar komma att uppgå till omkring halfva anläggningskostnaden". Det är på så beskaffade förmodanden, som Riksdagen skall bygga ett beslut om understöd åt en personlighet, om hvilken man icke vet, huru han ser ut, åt ett bolag, som icke är bildadt!

Tager man härafter i betraktande aktieteckningens fördelning, så finnes icke någon upplysning om, huru mycket enskilde personer tecknat. Utskottet har sammanslagit teckningarna från kommuner och enskilde personer, men man får icke veta, hvilka uppoffringar enskilde personer tänka göra i och för banan, och saknar således all ledning för bedömandet af storleken och värmen af de enskildes intresse för denna bana. Men kommunerna hafva ju dock tecknat aktier till betydligt belopp, torde man invända. Ja, huru det går till med kommuners teckningar, vet man nog; men här saknas till och med upplysning, huruvida de särskilda kommunernas beslut vunnit laga kraft, eller om de öfverklagats, eller om kanske Kongl. Maj:t ej funnit skäl lemna bifall till upptagande af de lån, som behöfva upptagas för aktieteckningens fullgörande. Med undantag i afseende å sträckan Helsingborg—Halmstad uppgår dessutom teckningen icke till hälften af den erforderliga summan.

Ytterligare kan anmärkas, att ej heller några upplysningar finnas, om huru vida ortförhållandena äro så beskaffade, att man kan hoppas, att en så beskaffad bana som den föreslagna kan bära sig. Visserligen förutsätter man och antager att så skall ske, och på sidan 22 af utskottsbetänkandet heter det också: "Det har redan blifvit förutsatt, att frågan om understödjande af en sådan jernväg kunde blifva föremål för en särskild pröfning", och vidare "de skäl, motionärerne i detta afseende anfört, lära svårligen kunna jäfvas". Jag har genomläst dessa motionärernes skäl, men icke funnit någon faktisk belysning af frågan, utan heter det endast, att "den ifrågasatta jernvägen skulle sinsemellan förbinda orter, som genom folkmängd och en i många afseenden långt drifven utveckling äfvensom genom naturliga tillgångar synas kunna gifva jernbanan en afsevärd trafik". Då emellertid Utskottet icke lemnat några upplysningar i detta hänseende, har jag sökt att skaffa mig ledning för mitt omdöme af de statistiska uppgifter, som funnits tillgängliga. Hvad först och främst *folkmängden* angår, uppgår den till 135,000 människor, medan banan, som skulle byggas, kostar åtminstone 9 millioner. Huru är det då med den ekonomiska ställningen i orten? I sådant afseende

Angående statslånen för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

finner man af 1878 års kommunalstatistik, att städerna Halmstad, Varberg och Falkenberg redan äro engagerade för 760,000 kronors lån. Om man vidare går till bevillningssammandraget för samma år finner man, att i Halland uppgick bevillningen för jordbruksfastighet till 16,241 kronor, för annan fastighet till 5,042 kronor och för rörelse och näring m. m. till 33,193 kronor eller sammanlagdt till 54,476 kronor. Ser man, med ledning af uppgiften om 1881 års bevillning, till huru högt belopp inkomsten uppgår, så finner man, att inkomsten af jordbruksfastighet, efter en beräkning af 5 procent af taxeringsvärdet, uppgår till 2,971,000 kronor, af annan fastighet till 615,000 kronor och af rörelse och yrke, inkomst af allmän och enskild tjänst oräknad, till 3,734,000 kronor eller inalles 7,320,000 kronor. Det är på denna årliga inkomst af 7,320,000 kronor, man vill bygga en bana, hvars anläggningskostnad uppgår till 9 millioner. Angående folkmängden, hvartill jag nu återkommer, finner man af tillgängliga statistiska uppgifter, att folkmängden i Halmstad uppgår till 8,505, i Varberg till 2,961, i Laholm till 1,496, i Falkenberg till 1,600 och i Kongsbacka till 620. Hvarken folkmängden eller förmögenhetsförhållandena synas sålunda gifva förutsättningar för en "långt drifven utveckling" och "naturliga tillgångar" för att gifva jernbanan "en afsevärd trafik". Ty antingen måste de af mig uppgifna taxeringsvärdena icke vara med de verkliga värdena öfverensstämmande, eller också finnas icke tillgångar till det omfång man beräknat.

Genast vid en hastig öfverblick af denna fråga måste man finna det i hög grad märkligt, att Stats-Utskottet kunnat tillstyrka ett så beskaffadt förslag, som det föreliggande. Jag hoppas också, att denna Kammare, i öfverensstämmelse med de principer, Kammaren förut vid flere tillfällen accepterat, också nu kommer att förkasta Stats-Utskottets förslag. Så minnes jag, huruledes, då under ganska ömmande omständigheter man för ett jernvägsbolag, hvars kostnad uppgick till öfver 50 millioner kronor, hvaraf staten blott lemnat en ringa andel såsom lån och hvars jernväg var nära färdig — blott ett par mil återstodo — begärde, att staten skulle inlösa dess obligationer till ett belopp af fem millioner kronor, denna Kammare på denna begäran svarade nej. Likaså, då det var fråga om Hallsberg—Motala-banan, hvarvid också särskilda, ömmande omständigheter förefunnos. Kommunerna befunno sig i ett svårt betryck, och man begärde icke annat, än att staten skulle inköpa banan för ett pris, hvarpå staten, enligt fullständig utredning, icke behöfde göra någon förlust, men denna Kammare svarade likväl nej. Jag frågar nu: hafva i detta utlåtande anförts sådana skäl, att Kammaren på grund af dem bör oakadt frågans outhärdliga skick bifalla motionärernes framställning?

Jag anser visserligen, att Halland lika väl som andra provinser i Sverige bör erhålla statsunderstöd för sin jernväg, ty enligt min tanke är det bättre att staten förmedlar jernvägslånen än att enskilda uppträda på marknaden och konkurrera. Men om man tager i betraktande, hur denna fråga står, så skall man finna, att det är ett intresse, som vill bygga bandelen Engelholm—Helsingborg, och ett intresse, som vill bygga fortsättningen från Helsingborg till Halmstad.

Näväl, låt dem få det. Jag anser, att vi böra se tiden an, om icke dessa båda bolag skulle kunna få erforderliga lån af de till Kongl. Maj:ts disposition redan ställda medel. Jag vill icke yttra mig om de skäl, som blifvit anförda utur det sätt, hvarpå Stats-Utskottet vid sistlidna års riksdag afstyrkte det då väckta förslaget om denna jernväg, som behandlades i samma betänkande, hvori Utskottet så noga begränsade rätten till lån ur denna fond, ty det vet hvar och en, att ett Utskotts motiv, helst då Utskottet slutat med afstyrkan af väckt förslag, icke hafva någon bindande kraft. Vi skola derföre hålla oss till hvad Stats-Utskottet tillstyrkte i fråga om jernväglån. Och när Stats-Utskottet då föreslog, att Riksdagen skulle bevilja en ursprungligen till högre belopp föreslagen, sedermera till fem millioner nedsatt summa till låneunderstöd för enskilda jernvägar, så frågas, om det kan vara skäl att genast påföljande riksdag öka denna summa med 4,500,000 kronor, och detta till ett bolag, som ännu icke är bildadt och som måhända aldrig någonsin kommer att blifva färdigbildadt. Hvad skulle följderna häraf blifva? Man säger, att man vill främja ett jernvägsföretag. A la bonheur, men hvad blir följderna? Jo, att man väcker aptiten, såsom nyss nämnades, och att, såsom en talare vid förra riksdagen yttrade, bolag bildas och aktier tecknas deri af personer, som icke hafva råd att betala dem. Man fantiserar om en trafik, som i verkligheten aldrig kommer att ega rum, och orterna skola blifva ruinerade. Hur gick det med den stora Berslagsbanan? Jo fastän den gick genom trakter med mera utvecklade näringar än ifrågavarande, och som behöfde jernvägar, så framkallade de deri fästade allt för stora kapital likväl en ganska svår kris, och Riksdagen måste träda emellan och hjälpa. Måste det då icke också möta stora svårigheter för invånarna i dessa orter att anskaffa medel till den föreslagna 22 mil långa jernvägen, såvida icke medlen skola ryckas från orternas naturliga näringar? Men gör man det, så skall en kris säkerligen icke uteblifva. Äro medlen, såsom en talare vid förra riksdagen uttryckte sig, petrificerade i jernvägen, så saknas medel för skötande af de näringar, af hvilkas utveckling landets helsa och välstånd beror.

På grund af hvad jag nu yttrat, yrkar jag afslag å Utskottets förslag.

Herrar *Wedberg* och *Fredenberg* förenade sig med Herr *Rydin*.

Herr *Abr. Rundbäck*: Då Herr *Talmannen* nyss förveklade mig med Herr *Emil Key*, så skyndar jag förklara, att jag ingalunda vill vara identisk med honom i denna fråga.

Hvad frågan för öfrigt vidkommer, så har, ju längre jag varit riksdagsman och ju mer jag fått att göra med jernvägsfrågor, den öfvertygelsen allt mer stadgats hos mig, att det är äfventyrligt för staten och landets finanser att allt för besinningslöst och obetänksamt fortgå med jernvägsbyggandet och med den utländska skuldsättningen. Den senare ökas oafåttligt. Räntor och annuiteter å våra utländska lån uppgå redan till mellan tolf och tretton millioner kronor, hvilken

Angående statslånfören jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Angående
statslånfören
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)

utgift måste vara ganska känbar för statsverket; och för hvarje mil-
lion vi låna ökas denna utgift icke så litet. Jag vill likväl säga, att
jag ingalunda är någon jernvägsnihilist. Jag erkänner gerna och vil-
ligt, att jernvägar nu för tiden äro ett nödvändigt behof för våra
landsdelar och förundrar mig därför icke öfver, att Halland så väl som an-
dra orter sträfvar efter att få en jernväg. Jag har också i allmänhet
med nöje varit med om alla beslut, som gått ut på att efter en viss
plan och efter vissa förutfattade principer fortgå med jernvägsbyggan-
det och med skuldsättningen. Sådana beslut hafva fattats i afseende på
fortsättandet af stambanebygandet norrut år 1874, och i fråga om
understöd åt enskilda jernvägsanläggningar har äfven Riksdagen åren
1871, 1876 och 1881 fattat dylika beslut, genom hvilka Riksdagen
stälde till Kongl. Maj:ts disposition för fem år i sänder en viss summa
att användas till understöd åt enskilda jernvägsföretag. Alla dessa
beslut har jag med nöje varit med om, men lika bestämdt har jag
motsatt mig alla afvikelser från de principer, Riksdagen sålunda en
gång fastställt. Nu stå vi emellertid inför en ny sådan afvikelse.
Visserligen förbiser jag icke, hvad Utskottet anfört genom att åberopa
sitt resonement i motiven till utlåtandet i fjor, då Utskottet af-
styrkte anslag till Hallands-banan, och genom hvilket resonement
Utskottet söker bevisa, att vi då lemnat denna fråga öppen och på
visst sätt gifvit på hand, att den skulle få framkomma igen. Jag
bestrider dock på det bestämdaste, att detta var Riksdagens mening.
Riksdagen afslog helt simpelt det begärda anslaget och gaf ingenting
på hand. Emellertid är det icke blott min obenägenhet för sådana
extra upplåningar, som det nu är fråga om, som gör, att jag är emot
Utskottets förslag i detta fall, utan det finnes äfven beklagligen många
flera giltiga anledningar för mig att rösta mot förslaget. När vi i
fjor stälde till Kongl. Maj:ts disposition 5,000,000 kronor för att an-
vändas till understöd åt enskilda banor, så faststälde vi vissa all-
männa bestämmelser, som Kongl. Maj:t skulle iakttaga vid utdelnin-
gen af detta anslag. Jag hade därför föreställt mig, att, när nu Riks-
dagen sjelf tager i sin hand att afgöra en fråga rörande understöd
till en enskild bana och således sjelf åtager sig den roll, som Riks-
dagen i fjor anvisade Kongl. Maj:t, Riksdagen väl också borde för
egen del följa och iakttaga samma grundsatser och samma beslut, som
den stadgat för Kongl. Maj:t. Speciellt hade jag trott, att Stats-
Utskottet, som i fjor föreslog dessa grunder, skulle, sedan de blifvit
af Riksdagen antagna, följa dem i år; men så är tyvärr icke alls för-
hållandet.

Bland dessa grunder och bestämmelser vill jag särskildt fram-
hålla några. Först och främst fordrade Riksdagen, att Kongl. Maj:t
icke skulle af de till understöd åt jernvägsbyggnader anvisade medel
få lemna bidrag, utan att ett bolag bildat sig, hvilket vore ansvarigt
för jernvägens byggande. Vidare att ritningar och profiler samt kost-
nads- och arbetsförslag blifvit uppgjorda samt granskade och god-
kända. Vidare föreskrefs, att Kongl. Maj:t icke skulle få lemna bi-
drag till större belopp än hälften af den fastställda anläggningskost-
naden, och att minst hälften af denna anläggningskostnad, skulle be-

stridas af enskilde, samt slutligen — hvilket för denna fråga är det viktigaste — att dylika anslag icke finge beviljas utan på vilkor, att bolaget förfogade öfver tillräckligt kapital för jernvägens fullbordande.

Angående statslånen för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Jag skall nu be att få visa herrarne, huru det förhåller sig med Stats-Utskottets iakttagande af dessa förbehåll och bestämmelser. Hvad då först beträffar vilkoret, att det skall finnas ett bolag, som är ansvarigt för jernvägens fullbordande, så finnes här icke något bolag för mer än en del af banan, eller sträckningen mellan Helsingborg och Halmstad, men, när Utskottet sjelf härifrån afsöndrar bandelen Helsingborg — Engelholm, spränger Utskottet med detsamma sönder det bolag, som der finnes. Men än värre är förhållandet härutinnan norr om Halmstad; der finnes en bansträckning — eller vägen mellan Halmstad och Göteborg, — som är fjorton mil lång, och der finnes icke något bolag; men ändå är Utskottet benäget att lemna bidrag till denna handel af statens penningar.

Ett annat vilkor var, att ritningar och profiler samt arbetsplaner och kostnadsförslag skulle vara uppgjorda öfver den blifvande jernvägen, och att dessa förslag skulle hafva undergått vederbörande myndigheters granskning och fastställelse. Att döma af Utskottets betänkande, tror jag att sådana planer blifvit icke blott uppgjorda utan äfven godkända för sträckningen mellan Helsingborg och Halmstad, dock kan jag icke af betänkandet se, huruvida förhållandet är sådant med de sträckningar genom Stafverhultsdalen, som på denna del blifvit föreslagna. Säkert är deremot, att för de fjorton milen norr om Halmstad finnes icke någon plan uppgjord. För delen mellan Halmstad och Falkenberg har visserligen en enskild ingenjör uppgjort ett kostnadsförslag, men norr derom finnes icke ett grand i detta hänseende vidgjordt, så vidt man kan döma af Utskottets betänkande.

Vidare föreskrefs för Kongl. Maj:t att han icke fick bevilja anslag till större belopp än halfva anläggningskostnaden. Huru har Utskottet förfarit i detta afseende? Jo, innan Utskottet vet, hvad hela anläggningskostnaden för den ifrågavarande jernvägen går till — ty, enligt hvad jag nyss nämnde, är det ännu omöjligt att utröna detta — föreslår Utskottet en viss summa, äfven om det framdeles skulle visa sig, att kostnaden för hela jernvägen icke blir fullt så stor som beräknats. Också har Utskottet trefvat sig fram och sväfvat på målet i denna fråga, då det å ena sidan sagt, att det och det skulle anslås i enlighet med de på fri hand uppgjorda fantasiberäkningarna, men å andra sidan för säkerhetens skull lagt till den beräknade kostnadssumman omkring 300,000 kronor, för att på det sättet kanske komma den verkliga kostnaden något närmare. Så går det, när man icke följer några principer.

Men värre är hvad jag nu vill omnämna. En mycket viktig bestämmelse i fjorårets beslut var den, att Kongl. Maj:t skulle vara förhindrad att bevilja understöd till enskilda jernvägar förr än vederbörande bolag visat, att åtminstone hälften af anläggningskostnaden för företaget vore genom enskild teckning anskaffad. Ser jag nu efter, huru det i detta fall förhåller sig med Göteborg—Helsingborgs-banan, uppgifves det väl, att för bandelen Helsingborg—Halmstad är tecknad

*Angående
statslån för en
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)*

ett belopp af två millioner kronor, men motionären säger tillika, att ungefär en million af denna summa är tecknad af personer, som äro boende invid den föreslagna linien Helsingborg—Engelholm, och då nu det af dem tecknade belopp uppgår till en million, föreställer jag mig, att då jernvägen mellan Helsingborg och Engelholm nu icke får vara med den öfriga sträckan om det här ifrågasatta understödet, desse personer, som bo vid denna linie, skola taga tillbaka sin teckning, för så vidt den gäller sträckan norr om Engelholm, och använda den till byggande af banan emellan nämnda båda städer. Återstår då en million för sträckningen Engelholm—Halmstad, men anläggningkostnaden för denna jernväg uppgår till i det närmaste tre millioner. Således är icke mera än en tredjedel af anläggningsskostnaden för denna linie på enskild väg tecknad.

I fråga vidare om linien Halmstad—Falkenberg upplyses, att för denna äro tecknade 766,800 kronor. Men anläggningsskostnaden för denna bandel skulle, enligt af enskild ingenjör verkställd beräkning, uppgå till 1,950,000 kronor. Äfven i fråga om denna del af den ifrågasatta jernvägen understiger teckningen sålunda icke obetydligt halfva anläggningsskostnaden. Hvad slutligen beträffar bandelen Falkenberg—Göteborg, en sträcka af nära tio mil, finnes, mig veterligen, någon enskild teckning alls icke gjord. Det är ju möjligt, att sådan verkliga skett, men vi, som nu hafva att fatta beslut, känna åtminstone icke på grund af de handlingar, som oss tillhandahållits, huruvida någon dylik teckning egt rum.

Och nu kommer jag till den allra viktigaste punkten i Riksdagens förlidna år meddelade bestämmelser, en punkt som är af stor vikt för Riksdagen att noga hålla på, nemligen att, innan ett bolag får understöd af statsmedel, det tydligt och klart skall visas, att det eger att förfoga öfver ett kapital, som, inbegripet statsunderstödet, är tillräckligt för banans färdigbyggande. Vi skola komma i håg, huru det gick med Bergslagsbanan, till hvilken staten, när banan ej eljest kunde fullbordas, fick tillskjuta emellan 6 och 7 millioner utöfver hvad som ursprungligen begärts, och det emot en ganska tvifvelaktig säkerhet. Samma förhållande torde komma att inträffa med denna jernväg. Vi veta, att för sträckan norr om Falkenberg inga bidrag ännu finnas, och att för sträckan söder om denna stad det tecknade beloppet understiger det minimum, som Riksdagen en gång bestämt. Jag vill i sammanhang härmed äfven nämna, att jag i går mycket öfverraskades, då jag i tidningen Nya Dagligt Allehanda läste en notis om att halländingarne förlidna år ingått till Kongl. Maj:t med begäran, det Kongl. Maj:t måtte till denna Riksdag aflåta proposition dels om beviljande af ett anslag utan återbetalningsskyldighet och dels om ett låneunderstöd till ifrågavarande jernvägsanläggning, men att Kongl. Maj:t afslagit denna anhållan, hufvudsakligen af det skäl, att bolaget icke kunnat styrka, att det förfogade öfver en så stor summa, som tillsammans med det begärda statsbidraget vore tillräcklig för banans färdigbyggande. Jag öfverraskades, sade jag, mycket af denna uppgift, och jag måste djupt beklaga, att regeringens ställning till denna fråga icke blifvit berörd i Stats-Utskottets betänkande. Jag för min del

har föreställt mig, att det låge ett stort intresse uppå att erfara, hvilken ställning regeringen intager till denna fråga, och huruvida regeringen haft tillfälle att ådagalägga sin ställning till densamma. Nu har jag, såsom sagdt, erfarit, att regeringen verkligen varit i tillfälle att visa denna sin ställning, och att den visat den på ett sätt, för hvilket hvar och en måste vara regeringen tacksam. Jag vet visserligen icke, om denna af mig omnämnda uppgift är sanningsenlig, ty jag litlar ingalunda obetingadt på tidningsnotiser, men jag ber därför att till Stats-Utskottets ärade ordförande få ställa den frågan, huruvida denna uppgift är riktig, och, om förhållandet varit bekant för Utskottet, hvarför upplysning härom blifvit i Utskottets utlåtande Riksdagen undanhållen. I de allra flesta frågor är det skäl att göra sig underrättad om regeringens tanke, och Stats-Utskottet har — såsom mig synes icke med orätt — ansett sådant nödigt äfven när fråga varit om beviljande af endast några hundra kronor, men framför allt bör denna grundsats gälla, då det, såsom här, är fråga om millioner. I ett sådant fall behöfver man väl göra sig underrättad om, hvad regeringen, som har tillfälle att se saken, för att så säga, i fogelperspektiv, tänker och säger om densamma.

Jag har nu sökt visa, att Stats-Utskottet i behandlingen af förevarande fråga helt och hållet emanciperat sig från att följa de grundsatser, som Utskottet sjelf förlidna år föreslog Riksdagen att fastställa till efterrättelse för Kongl. Maj:t. Jag vill nu ytterligare påpeka några andra omständigheter, som göra Utskottets betänkande i denna punkt till en högst märklig företeelse. Bland annat saknas der all utredning om den trafik, som för den ifrågasatta jernvägen är att förvänta. Motionärerne och Utskottet framkomma visserligen i detta afseende med några lösa påståenden, som alltid finnas till hands, när det är fråga om jernvägsbyggnader. Dessa må nu gälla hvad de kunna; hos mången af oss kan dock ganska lätt insmyga sig den misstanken, att denna bana, som under $\frac{2}{3}$ af året måste konkurrera med billiga och lifliga sjökommunikationer, skall få ganska svårt att reda sig.

Vidare finnes ingen fastställd plan för, huruvida denna jernväg skall byggas med lättare eller tyngre öfverbyggnad. Detta borde väl också vara bestämdt, innan man fattar något definitivt beslut om anslaget, ty derpå beror till ganska väsentlig del anläggningskostnaden. Också har Utskottet mycket försigtigt i slutet af sin motivering, på sid. 26, sagt att, för den händelse man bestämmer sig för tyngre öfverbyggnad, får Riksdagen å nyo taga frågan om ytterligare understöd åt denna bana i öfvervägande, och då får Riksdagen ytterligare lemna ett belopp af 100,000 kronor per banmil eller för hela sträckan ungefär 2 millioner kronor, och detta icke såsom lån utan såsom skänk. Kan banan detta oaktadt icke blifva färdigbyggd, kommer man väl igen för att få ett slutligt understöd, såsom det varit fallet med Bergslagsbanan.

Slutligen vill jag, såsom bevis på, huru oförsigtigt och obehöfligt det är att nu fatta beslut i denna sak, nämna, att, enligt Utskottets betänkande byggandet af den norra hälften af denna jernväg icke behöfver påbörjas förrän vid utgången af år 1886. Men med utgången

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

af år 1886 utlöper också den femårsperiod, för hvilken vi lemnat till Kongl. Maj:ts förfogande en viss summa för understödjande af enskild jernvägsbyggnad. Är det då icke skäl att uppskjuta afgörandet af denna fråga, till dess vi härnäst få anledning att åter fatta ett sådant femårsbeslut? Då kan ju denna Hallandsbana få anslag af de medel, som då komma att beviljas och då kan också allt, som nu är, helt och hållet outredt, vara klart och färdigt.

Jag har nu endast på grund af bestämda principer vid hvilka jag anser Riksdagen böra fasthålla, framför allt då det gäller millioner kronor, uppträdt mot anslag till denna Hallandsbana, men jag har visst icke gjort det af någon obenägenhet mot densamma, ty dels skulle jag gerna se, att denna bana finge så mycket som möjligt af de senast af Riksdagen beviljade fem millionerna, och dels skulle jag önska, att denna bana kommer i åtnjutande af ett betydligt understöd från de medel, som efter den nuvarande femårsperiodens slut kunna komma att beviljas. Men jag kan icke vara med om att tillspillo gifva alla grundsatser, för att fatta ett beslut, som vi säkert skulle komma att ångra och som inom hela landet skulle väcka en obehaglig uppmärksamhet.

På dessa grunder yrkar jag afslag på Stats-Utskottets förslag.

Herrⁿ Liss Olof Larsson: Jag har egentligen begärt ordet endast för att yrka bifall till Stats-Utskottets förslag; och jag ber således, att Kammaren icke måtte vänta, att jag skall upptaga till bemötande alla de invändningar, som gjorts mot detsamma. Det skulle vida öfverstiga min förmåga; och jag är äfven öfvertygad om, att de gjorda anmärkningarne skola af andre denna Kammares ledamöter besvaras. Jag kommer således att så att, säga, taga ur högen litet här och hvar af hvad som anförts mot Utskottets förslag, för att söka gendrifva detsamma.

Jag tillät mig redan i fjor, då Riksdagen beslöt att ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett belopp af fem millioner kronor för understödjande af enskilda jernvägar, att erinra, att det varit bättre om Riksdagen då, likasom under föregående femårsperiod, för detta ändamål lemnat Kongl. Maj:t ett större belopp, ty det vore att befara att sådana anspråk kunde ställas på denna fond, att de icke med skäl kunde tillbakavisas, och det vore derför olämpligt att bevilja ett så litet belopp som fem millioner kronor eller hälften af hvad som förut beviljats, och detta på samma gång som staten började att nedsätta sina anspråk på anslag för egna jernvägsbyggnader. Jag ansåg derför också, att staten innan dessa fem års förlopp skulle nödgas gifva större anslag till understödjande af enskilda jernvägsbyggnader. Det visar sig nu också, att redan i fjor något i denna väg föresväfvat Stats-Utskottet, då det säger, att den då ifrågavarande Hallandsbanan af 1881 års Riksdag antogs vara af sådan vigt, att dess anläggning såsom enskild bana borde med statsunderstöd befrämjas; i hvilket fall det dock icke vore för Kongl. Maj:t möjligt att till dess utförande med bidrag af statslån anvisa medel ur den då beviljande fem millioners-fonden, utan särskild framställning om ytterligare anslag för detta ändamål

borde till en blifvande Riksdag göras. Nu säger man emellertid, att denna fråga saknar nödig utredning. Derpå skulle kunna svaras, att då 1881 års Riksdag stälde fem millioner kronor till Kongl. Maj:ts förfogande, förelåg icke heller någon utredning i afseende på de banor, som skulle få understöd af dessa medel, utan denna fråga skulle öfverlemnas till Kongl. Maj:ts bedömande. Beträffande denna Hallandsbana föreligger efter mitt förmenande den bästa utredning, som kan ifrågasättas, nemligen det ådagalagda förhållandet att orten visat sig ega så stort intresse för densamma; mig förefaller det, att den bästa utredning om behovet af den ifrågasatta jernvägen är den omständigheten, att orterna visa sig så offervilliga.

Man har klandrat Utskottet därför, att i betänkandet icke lemnats någon utredning om den trafik, som för den föreslagna jernvägen kunde vara att påräkna. Jag har någon erfarenhet af, huru ytterst svårt det är att göra sådana beräkningar, och huru liten tillit man kan sätta till dem, vare sig de uppgjorts för en statsbana eller för en enskild jernväg. Det bästa beviset för denna banas behöfighet ligger dock, såsom jag förut nämnt, deri, att kommunerna, som närmast känna till förhållandena och befolkningens ställning i orterna, visat så mycket förtroende till företaget, att de vågat teckna aktier deri till halfva anläggningskostnaden, hvaraf synes mig vara till fyllest bevisadt, att banan behöfves, och att det således är en bana, som skall komma att erhålla trafik. Då man på det sätt kan underlätta tillkomsten af enskilda jernvägar, att staten lemnar låneunderstöd intill halfva anläggningskostnaden, samt dessa lån lemnas på sådana vilkor, att staten icke behöfver uppoffra ett enda öre, anser jag — och jag har äfven förut uttalat den åsigten — att staten bör lemna ett sådant understöd. Af revisionsberättelsen för år 1880 visar sig nu, att det sista statslånet kostar staten årligen effektivt 4,33 procent. På det här ifrågeställda låneunderstödet skulle vederbörande bolag erlægga 4,50 procent; och deraf torde vara klart, att staten i och för detta låneunderstöd icke skulle komma att göra någon uppoffring, för såvidt icke statens kredit skulle försämras, och det följaktligen hädanefter skulle för staten blifva svårare att skaffa penningar än hittills. Man kan härvid invända, att de vilkor, som för dylikt understöds erhållande bestämdes i fjor, skulle vara gällande äfven för detta bolag, eller att ränta icke skulle erläggas de tre första åren, och att staten således skulle få släppa till tre års ränta på lånet. Men då staten på 1880 års statslån betalar endast 4,38 procent — och jag föreställer mig att, om staten nu ytterligare skulle behöfva anskaffa penningar genom lån, räntan icke skulle blifva högre — och för ifrågavarande lån skulle erhålla 4,50 procent, tror jag att denna räntevinst skulle fullt uppväga den förlust, staten skulle göra genom att afstå de tre första årens ränta å lånet. Jag anser följaktligen, att staten icke löper den ringaste risk genom beviljande af ifrågavarande låneunderstöd, och att staten icke heller bör säga nej, sedan de enskilda orterna visat ett sådant nit för åstadkommande af denna kommunikationsled.

Angående statslånet för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Angående
statslån för en
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)

Två af de föregående talarne hafva sagt, att följden af ett bifall till Utskottets förslag skulle blifva den, att staten för eller senare finge öfvertaga banan. I det fallet vågar jag nu icke yttra någonting absolut. Men det vågar jag säga, att risken i det fallet är obetydlig; ty hvad skulle staten i så fall få öfvertaga? Jo, om staten utlemnade hela det begärda beloppet, $4\frac{1}{2}$ millioner kronor, skulle staten i stället få öfvertaga en jernväg af 20 miles längd. Jag för min del hyser ingen fruktan för en sådan eventualitet, lika litet som jag tror, att bolaget för $4\frac{1}{2}$ millioner skulle vilja afstå 20 miles jernväg till staten. Vi behandlade nyss frågan om en jernväg mellan Kilafors station & norra stambanan och Söderhamn. Denna lilla stump, som är knappast mer än $\frac{1}{7}$ så lång som nu ifrågavarande bana, skulle kosta nära 4 millioner kronor; och vid sådant förhållande tror jag icke att man löper någon fara, att staten skall få öfvertaga, för att få igen $4\frac{1}{2}$ millioner, en 20 miles jernväg, i hvilken staten dessutom för sitt lån skulle erhålla första inteckningen.

Vidare har man invändt, att ifrågavarande låneunderstöd icke borde beviljas af det skäl, att förslaget derom icke framkommit från regeringen. Häremot ber jag få bemärka, att det hvarken 1871 eller 1876 eller 1881 var Kongl. Maj:t, som gjorde framställning till Riksdagen derom, att Riksdagen skulle ställa till Kongl. Maj:ts disposition medel till understödande af enskilda jernvägsanläggningar. Det skedde på Riksdagens eget initiativ, genom enskilda motioner inom Riksdagen; och jag skulle för min del önska den dag vara aflägsen, då Riksdagen fordrar, att Kongl. Maj:t skall utreda frågor om enskilda jernvägsanläggningar och inkomma till Riksdagen med begäran om understöd till en eller annan sådan jernväg i orterna. Vi hafva i detta betänkande ett exempel på ett dylikt förfarande, nemligen i fråga om Hudiksvallsbanan, i afseende å hvilken begärts, att Riksdagen måtte ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett litet belopp för verkställande af nödiga undersökningar rörande behofvet af och lämpligaste vägen för en jernvägsförbindelse mellan Hudiksvall eller dess granskap och norra stambanan. Så var äfven förhållandet i fråga om Venersborg—Herrljunga-banan m. fl., då man också skulle ställa penningar till Kongl. Maj:ts disposition och bedja Kongl. Maj:t att undersöka och utreda frågan om tillkomsten af enskild jernväg. För min del är jag dock af den åsigten, att de enskilde böra verkställa dessa utredningar och undersökningar; men då de blifvit af enskilde verkställda, och man kommit till staten med begäran om understöd, samt staten pröfvat frågan och funnit företaget vara förtjent af understöd, då bör staten, för såvidt understödet lemnas på det sätt och under de vilkor, som Riksdagen i fjor föreslog, hvarigenom staten icke riskerar att förlora något derpå, icke säga nej, utan fast mera bidra till tillkomsten af en sådan bana; och jag tror att det hade varit lyckligt, om den principen tillämpats för länge sedan i stället för att oupphörligen fortsätta med stambanebyggandet.

Man har också klandrat Utskottet därför, att det icke framlagt någon utredning om, huru stor dels kommunernas och dels de enskildes aktieteckning är, en utredning derutinnan hade lätteligen kunnat

af Utskottet åstadkommas; men Utskottet kunde icke tro, att det skulle vara af intresse för Riksdagen att få veta, *hvilka* som tecknat sig för denna jernväg; man skulle kanske då äfven begärt att få en specifikation öfver det af hvarje person tecknade beloppet. Om blott ett bolag bildats, måtte det väl göra Riksdagen detsamma, om de heta Per eller Pål, om det är kommunen eller enskilde, som bildat detta bolag, endast man får penningar till fulla beloppet, och staten är betryggad att icke få vidkännas någon förlust dervidlag.

*Angående
statslånefören
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.*

(Forts.)

Man har vidare sagt, att man "låser fast pengarne" genom att anslå låneunderstöd åt enskilda jernvägar eller, som en talare på upsalabänken yttrade, man petrificerar dem. Med jernvägsbyggandet förhåller det sig för närvarande så, att staten bygger stambanor för 2 millioner kronor om året; och då äfven enskilde skulle kunna bygga jernvägar hvarje år för ett lika stort belopp, på det sätt att staten lemnar ett årligt låneunderstöd af en million af de 5 millioner, som i fjor ställes till Kongl. Maj:ts förfogande, skulle således för närvarande fyra millioner kronor läggas ned i jernvägsföretag, *utom* den nu ifrågavarande Hallandsbanan. Det är icke många år förlidna, sedan staten ensam årligen använde på jernvägsbyggnader dubbla beloppet, samt enskilde årligen byggde jernvägar, i värde motsvarande dessa 4 millioner flerdubbelt. På den tiden var jag också af den åsigt, att man forcerade jernvägsbyggandet för mycket, och att man tog alltför stora arbetskrafter från de öfriga näringarna till dessa byggnader. Men någon fara af denna beskaffenhet föreligger icke nu. I sammanhang med yttrandet att man skulle "fastlåsa penningar" i jernvägar — ett talsätt, som jag aldrig kunnat blifva klok på — vill jag omnämna, att man under de sista åren i Stockholm uppfört hus till ett värde af i medeltal icke 3 à 4 millioner utan 10 millioner kronor per år. Detta är ju också ett fastläsande af penningar, men icke har man hört den farhågan uttalas, att det skulle ske några olyckor i landsorten, för att man bygger hus i Stockholm, lika litet som om man byggde sådana på något annat håll.

Jag vill icke bemöta Herr Abr. Rundbäcks påstående derom, att Stats-Utskottet skulle hafva utelemnat något i sitt betänkande, ty då han i fråga derom vände sig direkt till ordföranden i Utskottet, anser jag mig icke böra gå dennes svar i förväg. Men Herr Rundbäck talade vidare om de svåra vilkor, som Riksdagen i fjor uppställde för dem, som ville komma i åtnjutande af låneunderstöd, och yttrade att i fråga om denna jernväg icke några af dessa vilkor voro uppfyllda. Utskottet säger emellertid nu, att alla de vilkor, som uppställes i fjor, skola gälla äfven för nu ifrågavarande jernvägsbolag. Enda skillnaden är den att då man i fjor, då vilkoren föreskrefvos, icke visste, om det fanns något enda bolag, som ville mot samma vilkor komma i åtnjutande af större eller mindre del af det då beviljade understödsbeloppet, 5 millioner, man deremot nu har en bestämd ort, som gör anspråk på att erhålla sådant understöd. Men, har man sagt, frågan, huruvida alla de sålunda föreskrifna vilkoren blifvit uppfyllda, skulle pröfvas af Kongl. Maj:t. Hvilken risk skulle väl Riksdagen löpa, i fall det s. k. Hallandsbolaget icke kunde uppfylla alla de stipulerade vilkoren? Risker kan väl

Angående statslånfören jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

icke blifva någon annan än den, att staten får behålla sina pengar, såsom förhållandet är med de i fjor beviljade 5 millionerna. Hvad blir följden, om icke något bolag anmäler sig att komma i åtnjutande deraf. Jo helt enkelt den, att staten har sina penningar kvar. Så är äfven förhållandet här; och jag tror således icke, att man kan beskylla Utskottet för att hafva förkastat några principer, som det förut hållit på. För min enskilda del får jag säga, att jag lägger icke ringa vikt på att få denna fråga afgjord. Frågan om en jernväg mellan Skåne och Göteborg har redan länge stått på dagordningen, och det förefaller mig, som om det vore af icke ringa vikt att få den löst under en tid, då den kan afgöras alldeles ensam och fristående från andra dylika frågor, synnerligast som statens rätt i alla hänseenden är betryggad.

Innan jag slutar, skall jag bedja att få tillägga endast ett par ord. Man har såväl inom som utom Riksdagen hört omtalas, och till och med sett uppgifvas i tidningarne, att halländingarne skulle utöfvat något tryck för att åstadkomma det resultat, hvartill Utskottet kommit. Jag kan naturligtvis icke svara för någon annan än mig sjelf, men det kan jag offentligt försäkra, att ingen af motionärerne vid något tillfälle sökt förmå mig att vara med om föreliggande förslag. Jag skulle önska, att alla betedde sig på samma sätt, då det är fråga om en sak, hvarför man särskildt är intresserad, och att man icke sökte inverka på dem, som skola bestämma eller delta i frågans afgörande. Jag har endast velat säga detta till svar på de så väl enskildt som offentligt uttalade beskillningarna för att i denna sak skulle hafva försiggått en liflig vigilans, samt försök blifvit gjorda att sammanbinda denna fråga med andra frågor, allt för att kunna ernå det resultat, hvartill Utskottet kommit. Åtminstone fritager jag mig från ett dylikt tillvägagående, och ej heller har någon människa försökt inverka på mig i detta fall.

Jag yrkar bifall till Stats-Utskottets hemställan i den föredragna punkten.

Herr von der Lancken. De förste talarne i denna fråga hafva enligt min tanke på ett så fullständigt sätt ådagalagt de skäl, som tala för afslag å denna punkt, att jag mycket väl skulle kunna inskränka mig till att instämma med dem. Men eftersom jag erhållit ordet, vill jag några ögonblick begagna mig deraf.

Jemväl mig har behandlingen af jernvägsfrågorna vid denna riksdag i hög grad förvånat. I andra punkten af föreliggande betänkande, der det är fråga om en Kongl. proposition och der det gäller för staten att endast sträcka ut handen för att skörda rika frukter af sina jernvägsanläggningar genom att förbinda desamma med andra kommunikationsleder, säger Stats-Utskottet oakadt den sakrika utredningen nej, Kammaren likaså, och regeringen tiger. Och i följande punkt, der det är fråga om att skaffa statens jernvägar i Norrland en väl behöflig förbindelse med hafvet och dymedelst i väsentlig mån höja utsigterna för desammas räntabilitet, der hafva Utskottet och Kammaren samma svar. Men i fråga om denna jernväg deremot säger

Utskottet ja, oaktadt, så vidt jag kan se och äfven flere föregående talare påpekat, utredningen med hänsyn till de flesta omständigheter, som vid beviljande af lån till ett jernvägsföretag böra tagas i betraktande, lemnar synnerligen mycket att önska.

Det förefaller mig som om den nu ifrågavarande jernvägen komme att erhålla en karakter helt afvikande från de öfriga jernvägarne i Sverige. I stället för att våra öfriga jernvägar merendels hafva sin sträckning från det inre af landet ut till kusterna och sålunda förmedla den trafik, som helt naturligt måste söka sig denna väg, blir denna en kustbana och skall alltså komma att uthärda en svår konkurrens med den vanliga trafiken på hafvet, hvilket på dessa trakter af vårt land är öppet större delen af året; och, som herrarne känna, har sjökommunikationen alltid företräde i fråga åtminstone om det tyngre godset.

I själfva verket kan den halländska banan ej betraktas annorledes än såsom komplex af jernvägsbitar mellan ortens städer; och hvarför icke dessa, i den mån de olika sträckningarne blefve påbörjade, skulle kunna få understöd af de 5 millioner kronor, som stälts till Kongl. Maj:ts förfogande i och för understöd af enskilda jernvägsanläggningar, kan jag icke inse, allra helst jag icke hört att något jernvägsföretag ännu åtnjutit bidrag af detta anslag.

En talare från Dalarne förmenar, att staten härvidlag icke kommer att göra någon uppoffring, ty staten lånar mot 4% och får 4½% tillbaka. Ja, får staten verkligen 4½% på detta lån, så blir det verkligen ingen uppoffring. Men det låter dock tänka sig, att staten kan komma att gå förlustig af icke allenast räntan utan äfven af kapitalet. Det fins jernvägar, som, oaktadt hälften af för dem beräknade anläggningskostnad är tecknad i aktier, likväl icke förmå förränta den andra hälften. Ja, det fins jernvägar, som icke lemna ränta å ¼, icke ens å ⅓% af anläggningskapitalet. Jag vill nu icke bestrida, att icke Halmstadsbanan kommer att arbeta under bättre förhållanden än de jernvägar, hvarpå jag syftar. Det är till och med sannolikt, att staten icke skall behöfva göra någon förlust på densamma. Men innan en riksdagsman fattar sitt beslut rörande en så pass vigtig fråga, som den förevarande, önskar han naturligtvis erhålla all den utredning, som kan åstadkommas. Riksdagen skulle här komma i samma situation, hvari Kongl. Maj:t befinner sig, då fråga uppstår att bevilja understöd af det nyssnämnda 5 millioner-anslaget. Men skillnaden är den, att under det Kongl. Maj:t har tillfälle att höra sin väg- och vattenbyggnadsstyrelse, sin trafikstyrelse och sin byggnadsstyrelse, så ha vi endast Stats-Utskottet att lyssna till. Men att göra anspråk på att Riksdagen, blott derföre att Stats-Utskottet utan vidare motivering finner en sak behöflig, ovilkorligen skall gå in på samma sak, det är en åsigt, som jag icke kan gilla.

Samme talare på dalabänken har framhållit, hurusom de senast för understöd af enskilda jernvägsanläggningar till Kongl. Maj:ts disposition ställda 5 millionerna likasom det för samma ändamål anvisade anslag af 10 millioner på grund af Riksdagens eget initiativ beviljats af Riksdagen. Ja väl; dessa millioner beviljades på enskildt initiativ,

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Holland till Göteborg.
(Forts.)

men om jag ej läst förhandlingarne vid de riksdagar, då anslagen erhöles, illa, så beviljades summorna just på det Riksdagen skulle undgå att ingå i bedömande af de många olika jernvägsförslag, som förelågo och för hvilka anslag i en eller annan form begärts.

Jag yrkar afslag å Utskottets hemställan i denna punkt.

Herr Emil Key: Jag skall börja i likhet med min kamrat i Stats-Utskottet, representanten på dalabänken, med det förklarande att, äfven om jag kunde sätta i fråga att få upptaga Kammarens tid, det skulle vara omöjligt för mig att besvara allt, hvad under diskussionen om denna fråga yttrats mot Stats-Utskottet. Jag skall dock bedja att till besvarande få upptaga en del af hvad här blifvit anfördt och derjemte söka bjuda goda skäl för hvad Utskottet föreslagit. Innan jag det gör, torde jag i förbigående få nämna att jag under de 16 år, jag haft äran att vara ledamot af denna Kammare, alltid, såvidt på mig berott och så mycket jag kunnat, sökt stäffa byggande af stambanor för statens räkning, men deremot sökt bereda framgång åt och befordran af enskilda jernvägsanläggningar med statsunderstöd. Hvad dylikt statsunderstöd angår, så ber jag få erinra att detta från år 1871 lemnats i olika former, dels såsom anslag utan återbetalningsskyldighet, dels såsom lån med återbetalningsskyldighet, dels ock till olika belopp i förhållande till jernvägens beräknade anläggningskostnad. Emellertid blefvo påtryckningarne allt starkare och starkare, och slutligen beslöt, såsom i dag redan nämnts, Riksdagen 1871 på *enskild motionärs initiativ* att ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett belopp af 10 millioner kronor för fem års tid, för att på vilkor, som Riksdagen funnit lämpligt föreskrifva, tilldelas enskilda jernvägar i låneunderstöd. Detta var första femårsperioden. Så kom år 1876. Då beviljades återigen 10 millioner kronor. Man fann sig nemligen väl af den första freden, om jag så får uttrycka mig, och man ville ingå ett dylikt vapenstillestånd ånyo. Riksdagen beviljade, såsom jag nämnde, detta år 10 millioner kronor för de följande 5 åren från och med 1877. Men då bestämdes tillika, att detta statens låneunderstöd skulle utgå intill högst $\frac{2}{3}$ af anläggningskostnaderna för jernvägen. Då erfarenheten emellertid visade, att stora svårigheter uppstått för de enskilda jernvägsbolagen att betala annuiteterna å de lemnade lånen, och att vilkoren för dessa icke voro betryggande mot förluster eller åtminstone mot risk för staten, beslöt man vid förlidna års riksdag icke blott att föreskrifva vida strängare vilkor för låneunderstöds erhållande, utan äfven att nedsätta detta bidrag till $\frac{1}{2}$ af banans beräknade anläggningskostnad. De belopp, som då ifrågasattes att för ändamålet ställas till Kongl. Maj:ts förfogande, voro dels 10 millioner kronor, dels 5 millioner kronor och dels det belopp, som Stats-Utskottet föreslagit eller $7\frac{1}{2}$ millioner kronor. Under diskussionen om ärendet i denna Kammare tog jag mig friheten yttra några ord, och jag ber att ur mitt då afgifna anförande få uppläsa en del, som kan vara betydande äfven för den fråga, vi nu förhafva. Vid nämnda tillfälle yttrade jag följande: "Då man af detta Stats-Utskottets betänkande ser, att hopsummeringen af alla de vid denna riksdag begärda lån och

anslag till enskilda jernvägsanläggningar visar ett belopp af 17,838,073 kronor 33 öre, och man i afton hört talas om anslag till låneunderstöd åt dessa jernvägar af dels 10 och dels 5 millioner, så lärer man vil få medgifva, att Stats-Utskottet sökt tillämpa det gamla ordspråket att "ställa kyrkan midt i byn". Mellan 10 millioner och 5 millioner ligger $7\frac{1}{2}$ millioner, hvilket i allt fall är betydligt mindre än det belopp, hvartill de i samtliga motionerna begärda anslagen uppgå eller, som jag nyss nämnde, öfver 17 millioner." Vidare tillade jag: "Nedsätter man beloppet till 5 millioner, så, med afseende på de behof af ökade kommunikationer, som öfver allt inom orterna göra sig gällande, fruktar jag verkligen, att mau måhända mindre än förut skall respektera den nya tidsperioden af 5 år och icke låta den förflyta, innan nya ansträngningar göras; sattes summan deremot till $7\frac{1}{2}$ millioner, som Utskottet föreslagit, kan Riksdagen mera hoppas att under loppet af 5 år få vara i fred för sådana anspråk. På samma gång man tillgodoser orternas behof, är det således äfven statsklokt handadt, om man genom ett anslag till sistnämnda belopp söker få denna tidsperiod af 5 år verkligen faststald och respekterad." Det är alldeles gifvet, att ju mera man söker hålla tillbaka dessa enskilda jernvägsanläggningar och sätta dem under det behof, som verkligen förefinnes, desto mindre respekteras denna femårsperiod och ju oftare återkomma försöken att bryta ett så beskaffadt fem års vapenstillestånd som vi, enligt hvad jag nyss nämnde, ingått 2 gånger förut. Det är derföre icke heller underligt, att frågan om ifrågavarande jernvägsfunderingar framkommit i år. Staten har förut byggt jernvägar för 6 millioner kronor årligen och lemnat bidrag till enskilda jernvägsanläggningar med 10 millioner kronor eller 2 millioner kronor om året. Staten har således nedlagt å jernvägsföretag tillhopa 8 millioner kronor årligen. Nu har förlidna års Riksdag blott beviljat 5 millioner kronor i bidrag till enskilda jernvägar, d. v. s. en million kronor om året, och byggandet af statens stambanor fortgår allenast med 2 millioner kronor årligen, alltså 3 millioner kronor om året. Det är icke en liten skilnad mellan 8 millioner kronor och 3 millioner kronor. Tro herrarne, att vårt lands behof af kommunikationsanstalter låter afspisa sig med en sådan plötslig minskning i anslaget till jernvägsanläggningar? Det går icke. Herrarne må säga nej, huru mycket som helst; landets behof är starkare än herrarnes nej-röster.

Nu skall jag bedja att få vända mig till representanten från Vexjö, hvilken, af fruktan måhända för att förvexlas med mig, i hast lemnat sin plats i min närhet. Han frågade mig, hvarföre Utskottet i sin motivering icke omnämnt, att Hallands läns landsting förlidna års höst ingått till Kongl. Maj:t med begäran om anslag till jernvägsanläggningen, men fått afslag å denna begäran. Jag skall söka att tillfredsställa hans nyfikenhet. Förhållandena i detta fall äro nu helt andra än då, så att den omständigheten, han påpekade, icke kan utöfva det minsta inflytande på denna sak. Landstinget begärde nemligen, att Kongl. Maj:t ville till innevarande Riksdag aflåta proposition dels om statsunderstöd utan återbetalningsskyldighet till minst dubbla beloppet af landstingets bidrag, dels ock om lån åt jernvägen till hälften

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Angående
statslån för en
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)

af dess anläggningskostnad. Här är deremot nu icke fråga om annat än beviljande af låneunderstöd till hälften af jernbanans anläggningskostnad. Vidare har Kongl. Maj:t förklaradt, "att, enär icke ens, såvidt visadt blifvit, säkerhet förefunnnes att, äfven om statsbidrag till äskadt belopp erhöles, ifrågavarande jernvägsanläggningar skulle kunna bringas till utförande, samt, hvad särskildt det sökta låneunderstödet angick, redan blifvit af Riksdagen för understödjande af enskilda jernvägsanläggningar medelst lån till det belopp i förhållande till anläggningskostnaden, som landstinget ifrågasatt, anvisadt för innevarande och närmast följande fyra år ett ännu icke disponerad belopp, Kongl. Maj:t icke funnit skäl att till Riksdagen aflåta nådig proposition i ärendet." Detta belopp var, såsom jag nämnde, fem millioner, men det här ifrågavarande är dels tre, dels äfven eventuelt en och en half milliön, således tillsammans $4\frac{1}{2}$ millioner, så att jag undrar verkligen icke på, att Kongl. Maj:t icke ville bifalla en sådan framställning, som den af Hallands landsting gjorda, hvilken med så stort belopp ingick i den summa föregående Riksdag beviljade till understödjande af enskilda jernvägar. Att Kongl. Maj:t skulle sjelf vilja bryta det sist ingångna vapenstillståndet samt komma till Riksdagen och göra framställning om beviljande af de begärda $4\frac{1}{2}$ millionerna, kunde man väl icke anse möjligt; och tro herrarne icke, att det skulle hafva blifvit klandradt och med skäl klandradt, om regeringen gjort en sådan framställning. Regeringen har således icke kunnat tillstyrka bifall till en framställning derom, att Hallandsbanan skulle få nästan hela det belopp, som under fem år beviljats till enskilda jernvägar, icke heller ifrågasätta att Riksdagen skulle fördubbla, hvad den blott ett år förut beviljat för kommande fem år; och detta regeringens handlingssätt kan man icke annat än gilla. Under hvilka förhållanden som helst kunde landstinget således icke få annat svar än det fick af Kongl. Maj:t, så mycket mer som der icke fans den aktieteckning, den undersökning eller de vilkor i öfrigt, som fordrades för att få statsunderstöd på de vilkor 1881 års Riksdag föreskrifvit för beviljande af understöd till enskilda jernvägar.

Vidare har samma ärade talare talat om att Stats-Utskottet till förmån för Hallandsbanan gått från de vilkor, Riksdagen förra året föreskrifvit för enskilda jernvägars understödjande. Jag ber om förlåtelse, men det har Stats-Utskottet *icke* gjort. De nämnda vilkoren skulle utgöra en förutsättning för anslaget erhållande, och detta visar sig deraf, att Utskottet i punkten b) på sidan 27 i betänkandet föreslagit: "att i fråga om berörda låneunderstöds erhållande och tillgodonjutande samt förräntande och amortering enahanda vilkor och bestämmelser skola i tillämpliga delar vara gällande, som af sistlidna års Riksdag, på sätt dess underdåniga skrifvelse den 27 April 1881 (N:o 64) utvisar, blifvit för åtnjutande af statsbidrag från den allmänna fonden till låneunderstöd för enskilda jernvägar fastställda." Om nu Hallandsbolaget icke fullgör eller icke kan fullgöra de vilkor, som sålunda blifvit föreskrifna, så får det inga penningar, ty det är endast under förutsättning, att det kan eller vill fullgöra dessa vilkor, som Stats-Utskottet föreslagit det begärda understödet. Uppfyller bolaget

icke villkoren, jag betonar det ännu en gång, får det inga penningar; således äro dessa vilkor föreskrifna såsom oeftergiftiga för understödets erhållande.

Vidare har man talat om den förlust, detta bolag skulle vålla stambanorna. Äfven här skall jag bedja att få meddela några uppgifter, som jag fått från fullt tillförlitligt håll. Derifrån har jag nemligen bekommit den uppgift, att inkomsten för gods och passagerare på banan mellan Göteborg och Malmö, fram och tillbaka, skulle enligt beräkning efter 1880 års uppgifter utgöra 46,475 kronor och efter 1881 års uppgifter 60,846 kronor. eller i medeltal för dessa två år omkring 53,000 kronor. Vidare skulle inkomsten af vägen mellan Malmö och Hessleholm fram och tillbaka utgöra 24,719 kronor samt af linien Landskrona—Eslöf fram och tillbaka 8,845 kronor. Detta är hela beloppet af den "stora förlust", som detta bolag skulle vålla staten, och herrarne finna således, att i jemförelse med de verkligt ofantliga summor, med hvilka statens jernvägar röra sig för året, detta belopp är försvinnande litet. Oaktadt nu detta är så ringa, måste dock derifrån dragas de inkomster, som statsbanan i alla händelser skall draga till sig till följd af de derstädes varande nattågen. Ingen person, som ställer sin resa så, att han vill begagna nattågen, kan fara på Göteborg—Helsingborgsbanan, utan måste gå på stambanan, till dess Hallandsbanan inrättar nattåg också; och när *detta* skett, kunna vi vara lugna för, att staten har säkerhet för de lån, som den lemnat

Ja. g vill ytterligare påpeka en omständighet, som jag glömde, då jag vände mig till talaren på vextöbänken. Han yrkade förra året på bifall till förslaget om beviljande af blott fem millioner och tillade dervid, att han helst såge, att allt enskildt jernvägsbyggande upphörde. Detta hopp trodde han väl icke skulle uppfyllas, men han anförde såsom ett exempel, hvarföre vi borde upphöra dermed, det sorgliga öde, som Motala—Mjölby jernvägsaktiebolag fick. Skilnaden var likväl, att aktieteckningen uti nämnda bolag uppgick till blott en *sjettedel*, då den deremot uti det nu ifrågavarande bolaget skall uppgå till *hälften* af anläggningskostnaden. Nu har man väl talat om, att icke ens detta belopp af halfva anläggningskostnaden skulle vara säkert nog, men det är den summa, som Riksdagen ansett vara fullgodt för enskilda jernvägsanläggningar förlidna år. Då togs halfva beloppet såsom full säkerhet, och samma vilkor är nu föreskrifvet för Hallandsbolaget i år, och detta är så mycket större säkerhet, som genom konverteringen af statens jernvägsobligationer räntan å desamma har nedgått till det belopp, dalarepresentanten nyss nämnde, eller $4\frac{1}{3}$ procent. Hallandsbolaget får likväl betala $4\frac{1}{3}$ procent i ränta, så att staten till och med kan sägas göra en liten räntevinst på denna affär.

Representanten från Kristianstad sade, att det gäller, om Hallandsbolaget kan betala sin annuitet, annars gör i allt fall staten förlust. Jag tror, att om han går igenom förteckningen på de enskilda jernvägar, som fått anslag af staten, och på uppgifterna om trafiken å dem, så skall han finna, att staten utan förlust skulle kunna taga flertalet af dessa jernvägar för hälften af deras anläggningskostnad.

*Angående
statslånfören
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)*

Angående
statslån för
en jernväg
från Skåne
genom Hal-
land till
Göteborg.
(Forts.)

Till och med om man skulle tänka sig den ledsamma eventualiteten, att staten till sagda pris nödgades öfvertaga Hallandsbanan, skulle staten icke behöfva hafva mera än $2\frac{1}{4}$ procent på anläggningskostnaden i inkomst för att vara under tak. Huru man ser saken, tror jag, att, om man vill understödja enskilda jernvägsanläggningar och kan göra det utan kostnad eller risk för staten, man bör göra detta, på samma gång man inskränker stambanebyggandet, såsom man gjort, från 6 till 2 millioner om året. Skulle man nu afslå denna framställning, så är jag viss på att frågan kommer åter, ty för denna bana är aktieteckningen gjord icke af enskilde, såsom talaren på kristianstadsbanken yttrade, utan af kommuner. Det är nemligen kommuner och landsting, som tecknat de flesta aktierna. Hela vägen utefter kusten stå kommunerna bakom med sin teckning. Tro herrarne, att kommuner, landsting och städer skulle kunna blifva insolventa för det räntebelopp, hvarom här är fråga — eller att ett så offervilligt intresse ej kommer åter till Kongl. Maj:t och Riksdagen?

Jag anser, att de skäl, som blifvit anförda i Stats-Utskottets betänkande, klart visa, att denna jernväg är en af de banor, hvars anläggande är, såsom jag förut antydt, en tidsfråga, och då tror jag vi kunna lika väl bifalla den i år som nästa år eller året derpå. Bifaller man förslaget, så kommer man icke upp till större belopp än som tvenne gånger förut varit bestämdt för enskilda jernvägar; man kommer ändock icke upp till de 10 millioner, som man då bifallit och respekterat. Jag anhåller på dessa skäl om bifall till Stats-Utskottets förslag.

Häruti instämde Herr *Ola Månsson*.

Herr Lyttkens: Det första, som vid dagens öfverläggning fäst at min uppmärksamhet, är den rad af talare som så skarpt och så varmt uppträd för att yrka afslag å denna för Halland så ifrigt önskade bana. Det är egendomligt att se, till hvilken kategori af samhället och Kammarerna dessa motståndare höra. Det skulle tyckas som om det vore en stor politisk fråga, icke något så enkelt som ett litet lån till byggande af jernväg. Det ser ut som gälde det något som särskildt kunde röra byråkratien, dess vara eller icke vara. Men, mine Herrar, detta är icke fallet; det är en helt enkel fråga, den huruvida ett bolag, som bildat sig för byggande af en jernväg i Halland, skall såsom andra jernvägsbolag få ett lån af staten eller icke.

Den förste talaren var nu mycket öm om statens intressen och dess väl, men då han icke är närvarande nu, skall jag icke bemöta honom eller hänvisa på andra tillfällen, då han yrkat på statsutgifter. Jag skall blott fästa mig vid två skäl, som blifvit framhållna emot detta förslag. Det ena är att något bolag icke skulle vara bildadt. Det är naturligt att de personer, som anført detta skäl, icke haft fullt reda på förhållandena. Jag skall då be att få underrätta om att hos Kongl. Maj:t för närvarande ligger ansökning om fastställelse å ordning för ett bolag under benämning Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag, som enligt reglementet har till ändamål att bygga en bana i första

rummet från Helsingborg till Halmstad och derefter utsträcka sin verksamhet stycke efter stycke ända till Göteborg, och att detta bolag har teckning för halfva beloppet af kostnaden för den del af banan, som det i första rummet afser att bygga. Detta bolag är således bildadt och har anhållit hos Kongl. Maj:t om fastställelse å sin bolagsordning samt begärt koncession å jernvägen. Det är naturligt att de herrar, som sagt att något bolag icke skulle vara bildadt, saknat kännedom om dessa förhållanden. Sedermera har bildat sig ett bolag, som afser att förena sig med det förstnämnda och som har teckning för delen Halmstad—Varberg. Detta bolag har i dagarne inlemmat sina bolagsregler hos Kongl. Maj:t för att få dem fastställda.

Det är vidare yttradt af Herr Abr. Rundbäck, att det vore för tidigt att medgifva detta anslag, emedan man ännu icke visste om Kongl. Maj:t underkänt alla de klagomål, som kunnat anföras öfver kommunernas beslut om teckning af aktier. Jag får då säga honom, att af de klagomål, som anförts inom kommunerna söder om Halmstad och hvilka alla afsett icke teckningssumman, utan grunden för uttaxeringen, finnes för närvarande, mig veterligt, icke något enda, som icke är afgjort. Men äfven om något sådant ännu skulle finnas oafgjort, hvad inverkar väl det? I min tanke rakt ingenting, ty om icke det tecknade beloppet uppgår till halfva den beräknade kostnaden, så få ju inga penningar af Kongl. Maj:t till bolaget utbetalas. Samme talare gjorde sig äfven skyldig till en misstydning af Utskottets förslag, då han påstod, att ingen tillförlitlig undersökning af linien egt rum, än mindre något kostnadsförslag blifvit uppgjort. Derpå vill jag svara honom, att såväl undersökningar som beräkning öfver kostnaden blifvit gjorda. Landstinget har nemligen redan för flera år tillbaka låtit med betydliga kostnader undersöka, uppmäta och kartlägga hela linien, men dessutom hafva beträffande den bandel, hvarom nu närmast är fråga, specialundersökningar anstälts på den grund, att olika rigtningar föreslagits, och olika såväl arbets- som materielpris råda nu mot då. Det är egendomligt nog att höra representanten från Vexjö vara så angelägen om, att vi halländingar icke må få något statslån för vår bana, då vi ju icke ifrågasatt annat, än att få låna af staten mot samma vilkor, som staten sjelf får vidkännas. Om vi hade begärt sådana förmåner, som medgifvits Vexjö—Alfveta jernvägsbolag, eller om vi hade trotsat på att fortfarande få åtnjuta dylika förmåner, då skulle jag hafva funnit hans klander fullt befogadt, och jag skulle då kanske sjelf instämt med honom. Men något sådant ha vi icke begärt, utan endast helt beskedligt att få statslån till halfva anläggningskostnaden, fastän många andra förut fått två tredjedelar. Han anmärkte äfven, att då ingen säker kostnadsberäkning blifvit uppgjord, skulle det kunna inträffa att, om Utskottets förslag antogs, vi finge lån utöfver halfva anläggningskostnaden, om nemligen denna kostnad blefve lägre än hvad Utskottet antagit. Jag får då säga, att det låter som om den ärade talaren icke hade läst Utskottets betänkande, ty hade han det gjort, borde han äfven hafva sett, att Utskottet tillstyrker lån till "ett högst halfva anläggningskostnaden motsvarande belopp, dock ej öfverstigande fyra och en half millioner kronor."

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Haland till Göteborg.
(Forts.)

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Här har äfven såsom ett klander framhållits, att någon teckning af någon betydelse icke egt rum från enskildes sida. Äfven denna anmärkning visar, att man icke synes rätt känna till förhållandena. Jag ber emellertid att få upplysa, att landstinget väl gått i spetsen för aktieteckningen och sedan hafva kommunerna följt efter, och det är väl icke tänkbart, att landstinget enhälligt och utan votering skulle fattat ett sådant beslut, med mindre tingets ledamöter varit fullt öfvertygade om behofvet och nyttan af detta företag; och icke heller skulle väl kommunerna hafva tecknat så betydliga bidrag, om icke deras ledamöter varit genomträngda af den öfvertygelsen, att det gälde en lifsfråga för provinsen. Men icke heller bidragen från de enskilde äro så obetydliga. Så skulle jag från Tjärby socken kunna nämna flera jordegare, som sitta med $\frac{1}{4}$ hemman och hvilka tecknat 1,500 kronor; en annan i samma förmögenhetsvilkor har tecknat 1,400 kronor, och många dylika exempel skulle kunna anföras, om jag hade teckningslistorna till hands. Väl är det sant, att der finnas andra stora jordegare, på hvilka man kunnat hafva berättigade anspråk, men hvilka undandragit sig att teckna bidrag, men man känner icke skälen för denna deras underlåtenhet. De kunna vara dels att flera jernvägar ifrågasättas inom Halland, och måhända vilja de spara sina bidrag för någon sidobana, af hvilken de kunna hafva större intresse, dels andra orsaker, men det kan väl från Riksdagens synpunkt vara likgiltigt, blott halfva anläggningskostnaden är tecknad.

Jag skall nu icke vidare ingå i någon vederläggning af de öfriga anmärkningar som här blifvit framställda, men vill endast tillåta mig att framhålla, att det verkligen finnes, jag vågar säga det, ett visst berättigadt anspråk från Hallands sida att komma i åtnjutande af något understöd af staten. Då för några år sedan här var fråga om anslag till Dalslandsbanan, uppträdde en talare med vida större förmåga än jag och åberopade såsom ett skäl för sitt yrkande, att staten skulle rent af skänka en million till den banan, den från historien kända sanningen att den provins, det då var fråga om att understödja, tillförene varit en tummelplats för krig och härjningar. För min del anser jag icke detta vara något skäl för ett dylikt understöd, men om det skulle så anses, hvilken provins har väl varit värre utsatt för härjningar än just Halland? Vi veta huru det tillgick under unions-tiden. Vi veta äfven, huruledes sedermera Erik XIV förhärjade hela provinsen, lemnande åt inbyggarna intet annat qvar än härjade åkrar och hem samt afbrända skogar, som allt sedan varit och förblifvit kala ljunghedar. Detta vill jag emellertid icke nu framhålla såsom något skäl, men deremot skall jag tillåta mig anföras en annan omständighet, som synes mig tala för att äfven vi halländingar nu böra kunna göra oss räkning på något understöd från vårt nuvarande moderland, det gamla, kära Sverige; och det är, att vi hitintills, så att säga, stått alldeles utanför alla de rika understöd för förbättrade kommunikationer, som kommit andra provinser till del. Se vi t. ex. på det rika Östergötland, så har det fått icke blott Göta kanal och Kinda kanal, utan äfven såväl stambana, som sedermera Halsberg—Motalabanan, allt utan något eget bidrag dertill. Äfven andra provinser ha

fått understöd till vägar, till hamnbyggnader och dylikt; men hvad har väl Halland fått? Om man ser efter på den karta, som för några år sedan utdelades här i Kammaren, och som medelst röda och blå linjer grafiskt utvisade de anslag till kommunikationer, som kommit landets särskilda provinser till del, så fans för Halland endast ett litet rött streck, betecknande en mindre landsvägssträcka. Sedan dess har väl Halland fått anslag till anläggande af en hamn och en bro och af anslaget till väganläggningar ett litet obetydligt belopp till sänkning af några backar uppe vid Smålandsgränsen. Men Halland har stått aldeles utanför alla de rika understöd till jernvägsanläggningar, som under årens lopp lemnats.

Detta lilla och fattiga Halland, hvars befolkning på senare tiden genom en ovanlig arbetsamhet, idoghet och sparsamhet drifvit upp sitt jordbruk så, som det gjort, har dock icke af staten erhållit någon hjälp. För att visa ej mindre detta, än äfven hurusom en jernbana genom denna provins icke blott är af behovet påkallad, utan ock skulle komma att få full trafik, skall jag be att få tynga protokollet med några sifferuppgifter. År 1879 utgjorde spanmålexporten från Halmstad 820,000 kub.fot och från Varberg 678,000 kub.fot, under det att den samma år från det stora Malmö och Ystad icke uppgick till dubbelt emot den ifrån Halmstad, ity att från Malmö exporterades 1,400,000 och från Ystad 1,493,000 kub.fot spanmål. All den spanmål, som från de halländska städerna utskeppas, måste emellertid tillföras dem på axel, men, kommer en jernväg der till stånd, så kommer spanmålen att på den transporterats. Beträffande sjöfarten, så eger Halmstad uti ång- och segelfartyg 2,300 tons, under det Malmö eger 3,700 och Ystad 1,800 tons. Virke utföres från Halmstad 1,536,000 kub.fot, Malmö 466,000, Ystad blott 5,000 kub.fot. Att Halmstad kan uppvisa en så stor handelsflotta, torde väl bevisa att det har en ganska betydlig export, och den som sett den rörelse, som för närvarande är rådande i dess hamn, skall icke kunna betvifla att, när en jernbana der kommer till stånd, den skall få tillräckligt stor trafik för att ditföra allt, som nu exporterats derifrån, så att banan skall kunna betala räntan på statsskulden och kanske mer dertill.

Man har sagt att de kommuner, som tecknat bidrag till den ifrågavarande banan, möjligen icke skulle kunna gå ut med att inbetala dem. Jag skall icke besvara Kammaren med att anföra alla de siffror, som angifva folkmängdens storlek, egendomarnes taxeringsvärden m. m. i dessa kommuner, utan vill blott uppgifva slutsummorna, fullt öfvertygad om att dessa skola visa huru obefogad den nyssnämnda farhågan är. De socknar, hvilka banan skulle komma att direkt genomlöpa, hafva en folkmängd af tillsammans 122,000 invånare, deras taxeringsvärde uppgår till 78,000,000 kronor, och af åker finnes der en areal af 200,000 tunnland och en skörd af 785,000 tunnor spanmål. Med dessa siffror för ögonen tror jag icke att någon har skäl att betvifla dessa socknars förmåga att inbetala det af dem tecknade aktiebeloppet, synnerligast när man derjemte vet att de med högst få undantag icke förut åsamkat sig någon kommunalskuld. Det är nemligen å landet endast en och annan socken, som för uppförande af skolhusbyggnad eller dylikt upptagit ett obetydligt lån på tio års amortering, men

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg. (Forts.)

detta är också all den skuldsättning, som här egt rum. Med nyss anförda siffror tror jag mig ock hafva ådagalagt, att trafiken på den föreslagna jernbanan både bör och kan blifva så stor, att staten aldrig behöfver riskera att icke få ränta på det penningelån, med hvilket den skulle understödja banans anläggning. Huru det i detta fall komme att slå ut för kommunerna och enskilde att få full ränta å sina teckningar, torde vara svårare att säga, men jag tror att hvarken landstinget eller kommunerna gjort sig räkning på att få full ränta att börja med, utan åtnöja sig, om de ej få stort annat än den indirekta vinsten. De äro beredda att göra ganska betydliga uppoffringar, blott de af staten erhålla det begärda låneunderstödet, så att de kunna få jernbana genom provinsen. Skulle emellertid staten vägra att lemna detta understöd, så är jag för min del öfvertygad om att Halland, hvilket så ifrigt och skarpt betonat, att det är beredt till direkta uppoffringar, och att det vill visa detta, icke genom blotta fraser, utan genom verkliga penningebidrag, icke skall vänta i åratal på att få den bana, det önskar, utan att det då tvingas att, för att nå detta mål, kasta sig i utländingens händer. Men hvad detta betyder, deraf tror jag att Sverige har tillräcklig erfarenhet genom sina enskilda jernvägsföretag, då det måst lemna en stor del af sådana obligationer till utländingen mot endast 62 procent af det nominella värdet, fastän de löpa med 5 procents ränta. Kan detta vara en nationalvinst eller till fördel för landet? Vi halländingar skulle naturligtvis genom ett sådant offrande åt utländingen få påtaga oss en större börda, men detta underkasta vi oss icke gerna, då vi hafva fått bidraga till alla andra jernvägar, och vi hafva fått gifva hela vår bevillning och mera dertill för att betala räntan på omkostnaderna för dem. Men, säger man, Halland har haft nytta af dessa jernvägar. Nej, det har tvärtom haft direkt förlust af dem, ty Halmstad och Varberg hade förut ett mycket större handelsterritorium, än de numera hafva. Vår spanmålshandel gick förut på Småland, men sedan denna provins efter stambanans anläggande börjat hemta sin spanmål från Skåne, hafva vi måst skicka vår vara på annan marknad, och i följd af den derigenom ökade fraktkostnaden blir vinsten för den halländske jordbrukaren mindre än den var förut, och halländska städernas handel på Småland har till en stor del upphört.

Af alla dessa skäl skulle jag anse, att det orättvisaste beslut, som Andra Kammarerna någonsin kunde fatta, vore att neka Halland den hjälp, det nu begär, i synnerhet som denna begäran ju icke innebär annat än att få ett lån mot $4\frac{1}{2}$ procents ränta. När man icke begärt annat, när man icke begärt sådana orimliga förmåner, som de, hvilka kommit t. ex. Vexjö—Alfvesta-banan till del, när man icke begärt att få millioner till skänks, såsom fallet var vid Vexjö—Karlskrona—samt vid Oskarshamnsbanan och Dalslandsbanan; när man icke begärt att få låna $\frac{2}{3}$ af anläggningskostnaden, utan blott hälften deraf och på vilkor i öfrigt att icke få tillträda lånet förr än Kongl. Maj:t funnit att jemväl andra hälften blifvit fulltecknad, när man ej begär sådana lånevilkor som Gefle—Dalabanan m. fl. erhållit, så synes mig som om man väl kunde hafva anledning att fordra ett bifall till det förslag

som föreligger, så mycket hellre som vi, såsom jag visat, så högst väsentligt och under så många år måst deltaga uti kostnaderna för öfriga jernvägsanläggningar i vårt land.

Jag yrkar på dessa skäl bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Nils Petersson: Då jag deltagit i det beslut, hvartill Utskottet kommit och följaktligen ämnar yrka bifall till detsamma, så anser jag det också vara min skyldighet att redogöra för de skäl, som föranlett mig att biträda ett sådant beslut, helst som det ej torde vara för de fleste af denna Kammares ledamöter obekant, att jag aldrig någonsin helt och hållet biträdt framställningar om anslag till jernvägsanläggningar, utan alltid påyrkat en och annan jemkning i dessa anslag, allt efter sig företeende omständigheter. Jag har nemligen ansett och jag anser fortfarande, att staten bygger jernvägar alldeles för dyrt; och jag har påstått att staten på dessa anläggningar obetänksamt kastar bort penningar, såsom t. ex. på expropriationer och dylikt, som öfvermåttan högt öka anläggningskostnaderna för hvarje bana.

Då framställer sig kanhända den frågan: är det här några särskilda förhållanden, som kunnat föranleda mig att biträda föreliggande förslag? Jag svarar härtill *ja*; och frågar man hvilka äro dessa förhållanden, hvilka äro de vilkor, som måste förutsättas för att ett bifall till Stats-Utskottets förslag må anses fördelaktigt? så får jag förklara, att jag anser det vara fullkomligt riktigt att staten nu upphör med att bygga flera stambanor, då enskilde vilja åtaga sig att bygga jernbanor, der dessa skulle läggas; och då i förevarande fall ett enskildt bolag vill tillsläppa hälften af kostnaden mot erhållande af andra hälften såsom lån mot lika hög ränta, som den staten har att påräkna å andra utlånta medel, så anser jag det vara fullkomligt i sin ordning att staten i dylika fall lemna bidrag, och det till snart sagdt huru stort belopp som helst. Det bidrag af 5,000,000 kronor, som nu är ställt till Kongl. Maj:ts disposition, anser jag vara allt för litet. Jag skulle för dylika ändamål verkligen vara beredd att bevilja hvilket belopp som helst, till och med om det gälde 100 millioner kronor, ty derigenom finge vi jernvägar i landet, som göra lika stor nytta så väl för staten som för den enskilde, utan att staten gör några uppföringar, dock med vilkor att man för dessa medels anskaffande icke upptoge några utländska lån, utan tillgång dertill bereddes genom utfärdande af inhemska obligationer, som jernvägsbolagen skulle vara skyldiga att emottaga och hvilka obligationer skulle emitteras med premier för att göra dessa obligationer begärligare för folket, än spel på utländska lotterier. Om man sloge in på den vägen, så tror jag att staten skulle med stor fördel få jernvägar byggda.

Frågar man nu hvarför jag icke inom Utskottet uppställt uppbyggande af inhemska lån såsom vilkor för bifall till Utskottets hemställan, så får jag upplysa derom, att jag verkligen uppställt detta vilkor samt att jag velat på dessa skäl och grunder bifalla föreliggande förslag. Det är, mine Herrar, icke första gången, utan under snart tjugou års tid, som jag framhållit desamma, men jag har alltid stannat i minoriteten — och så har det skett äfven nu. Det låter visserligen hårdt,

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Angående statslånfören jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

då jag påstår att staten skänker bort millioner på sina jernvägsföretag, men framtiden skall visa att jag har rätt i mitt påstående. Dessa äro skälen, hvarför jag biträdt Utskottets förslag; och jag vill, för att icke längre upptaga tiden, endast tillägga det förklarande, att det icke är för något enskildt intresse, utan för att beträmja det allmännas bästa, som jag ber att få tillstyrka bifall till samma förslag.

Herr Hæggström: Herr Talman! Vid genomläsande af Stats-Utskottets föreliggande förslag rann mig i minnet ett gammalt ordspråk, som säger: »det går underliga till här i verlden och — på Öland», hvilket ordspråk jag gerna skulle vilja tillämpa här och säga, att det går underliga till här i verlden och inom *Stats-Utskottet*, ty något förunderligare betänkande, än detta, har jag, under de 14 år, jag haft äran tillhöra denna Kammare, hittills icke skådat. Det har hittills varit ett genomgående drag hos Stats-Utskottet att städse söka stäfja enskilde motionärens förslag i afseende på jernvägsbyggnader; och i detta hänseende hafva alla förständige män måst gifva Utskottet rätt. Så länge Utskottet vidhållit denna princip, har det stått på god och säker grund; nu har Utskottet emellertid kastat denna princip öfver bord, och förunderligast af allt är, att när man på detta sätt svängt om åsichter, så visar det sig, att i Utskottets betänkande, der man hittills alltid varit van att finna åtminstone *någon* reservant från denna Kammare, nu icke förekommer en enda sådan, utan alla tolf utskottsledamöterna från denna Kammare hafva varit euse om att bryta mot det gamla och goda systemet. Detta har på mig gjort ett sorgligt intryck; men jag får försöka att mot införandet af denna nya princip bjuda skäl så godt jag kan. Här har talats mycket om att Stats-Utskottet förra riksdagen begick ett misstag, då det icke tillstyrkte beviljande af då ifrågasatta 10,000,000 kronor till understöd för enskilda jernvägsanläggningar. Jag tror också att det var ett misstag att så icke skedde; men då detta beslut fattades så nyligen, som i fjor, så kan det icke vara lämpligt att nu frångå det samma och till stöd för ett sådant beslut åberopa "Kammarens värdighet", denna skall, enligt hvad här omhandlas, just i dag komma att sättas på prof. Det kan icke vara Kammaren värdigt att, sedan den i fjor nedprutade äskadt anslag af 10,000,000 kronor för nyssnämnda ändamål till 5,000,000, redan i år anvisa ytterligare 4¹/₂ millioner, åtminstone borde de skäl, som talat för en så utomordentlig handling, hafva varit särdeles kraftiga. Men går jag till Utskottets betänkande, så finner jag der icke några skäl tala *för*, men väl sådana, som tala *emot* en dylik åtgärd.

Här har en talare sagt, att Riksdagen har moralisk skyldighet att ingå på ifrågavarande förslag och har till stöd därför åberopat följande yttrande, som förekommer på sidan 20 i betänkandet: "Deremot, och på sätt den af Riksdagen bifallna tredje punkten af Stats-Utskottets vid 1881 års riksdag utlåtande N:o 40 gifver vid handen, antogs, att ifrågavarande jernväg kunde för det allmänna vara af sådan vikt, att dess anläggning såsom enskild bana lämpligen borde med

statsunderstöd befrämjas, i hvilket fall och enär, med afseende å banans längd och betydliga anläggningskostnad, det ej vore för Kongl. Maj:ts möjligt att till dess utförande med bidrag af statslån anvisa medel ur den af 1881 års Riksdag beviljade allmänna fonden till låneunderstöd för enskilda jernvägar, särskild framställning till en blifvande Riksdag om statsbidrag till jernvägens utförande såsom enskild bana ansågs vara erforderlig“.

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Ja, hade det verkligen stått så i Stats-Utskottets utlåtande i fjor, så medgifver jag att Riksdagen på sätt och viss varit bunden af detta uttalande; men i föreliggande betänkande förekomma, som jag redan sagt, mycket underliga saker, och underligast bland dem synes mig den omständigheten, att Stats-Utskottet icke har rätt refererat sitt eget yttrande i fjor; ty i sist nämnda yttrande förekommer en mycket märkvärdig mellanmening, hvilken Stats-Utskottet icke gerna kan hafva glömt, utan väl måste antagas hafva afsigtligt utlemnadt. Det heter nemligen i nämnda utlåtande: “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“ etc.

En närmare utredning, ja — det är just *det* som gör skilna'n så stor — men den klausulen har Utskottet nu funnit lämpligt att förtiga! Om en närmare utredning föreläge genom en Kongl. Maj:ts proposition, och om det verkligen visade sig att jernvägen i fråga vore af den vigt för Halland, som man påstår, då skulle äfven jag vara med om låneunderstöd dertill, och jag skulle säga att det vore en allmän moralisk skyldighet att biträda hvarje under sådant förhållande ifrågasatt understöd, men här fattas just denna vigtiga förutsättning. Huru förhåller det sig t. ex. med bolaget för linien Varberg—Göteborg? Finnes ett sådant bolag bildadt för åstadkommande af denna linie? Jag har åtminstone icke funnit detta i Stats-Utskottets betänkande, ehuru man hade kunnat vänta att sådant åtminstone varit der omtadt; deremot förekommer i betänkandet den märkvärdigheten, att man ifrågasatt att begära lån för en bana, som ännu icke blifvit undersökt, och ändock utgör denna bandel en längd af 7 mil och 8.000 fot, eller en tredjedel af hela den ifrågasatta vägen. Skall man då verkligen vilja förmå Riksdagen att på så lösa grunder utkasta $4\frac{1}{2}$ millioner kronor, äfven om detta sker under form af lån? Utskottet har sjelft förklaradt att uppgifna anläggningskostnaden 9,000,000 kronor — deraf hälften skulle belöpa på aktieegarne och andra hälften bestridas genom ifrågavarande lån — är lågt beräknad. Antag vidare, att anläggningen skulle med hägnadskostnader, med expropriationer och dylika utgifter uppgå till tolf millioner kronor och att banan således icke skulle kunna komma till fullbordan utan ytterligare tillskott, så skulle ytterligare efterräkning tillkomma för fyllandet af denna brist, hvilket också Stats-Utskottet antydt i sista meningen före Utskottets kläm, hvilken måhända sedermera skulle kunna åberopas såsom grund för ytterligare anspråk på statsbidrag, om man sväljer den här kamelen, så stor som den är. Det heter nemligen: att Utskottet ansett tillräckliga skäl icke

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

“vara“ för handen att nu ingå i pröfning, huruvida ytterligare statsbidrag i en eller annan form, för tyngre öfverbyggnads åstadkommande, skulle böra meddelas“. Bemärken, mine Herrar, det uttrycket: “i en eller annan form“. Om det förhållande, som Utskottet här tänkt sig, skulle inträffa, så nöjer man sig kanske icke längre med lån, utan då blir det fråga om ett rent statsbidrag. Att emellertid motionärerne talat varmt för förslaget, deröfver vill jag icke förundra mig.

Ehuru jag således nödgas yrka afslag å detta betänkande, förklarar jag dock upprigtigt, att jag, derest Kongl. Maj:t inkommer med ett förslag om lån åt jernvägsföretag inom Hallands län, gerna skall för min del, om jag då har äran vara ledamot af denna Kammare, rösta för ett sådant ordentligen utredt förslag. Ty nekas kan icke, att Halland är jemförelsevis vanlottadt i afseende å kommunikationer. Man måste rättvist medgifva, att så är förhållandet, men deraf följer väl icke, att man skall tillsläppa penningar till hvilket förslag som helst, huru löst hopfogadt det än må vara.

En af motionärerne talade om, att det gjorde honom ondt, att en ledamot från det rika Östergötland instämt i yrkandet om afslag. Han omnämnde i sådant hänseende, huru väl lottadt Östergötland vore och huru illa lottadt Halland. Östergötland hade nemligen fått stambana och kanaler, hvarjemte staten inköpt Motala—Mjölbybanan. Deri har han fullkomligt rätt; men deremot var hans minne kanske för kort, då han frågade: men hvad har då Halland fått? Jag vill då erinra derom, att det icke var särdeles länge sedan Riksdagen lemnade en half million till fullbordande af Halmstad—Nässjöbanan, hvilken eljest blifvit ofullbordad, ett öde, som sannolikt förestår äfven den nu ifrågavarande banan.

Jag tror till och med att redan en skrifvelse från Kongl. Maj:t föreligger, att dessa penningar skola utbetalas, emedan den nämnda banan är färdig. Vidare vill jag erinra, att Varberg—Borås-banan fått —om icke i likhet med Halmstad—Nässjö-banan anslag — åtminstone lån, den som andra bibanor. Hvad för öfrigt den här kustbanan beträffar, så får jag säga, att det förefaller mig som Hallands behof af jernvägskommunikationer bättre skulle tillgodoses genom en eller ett par banor, gående från kusten österut mot södra stambanan än utefter kusten, der man har ångbåtskommunikation 8 à 9 månader om året. Ty ingen lär kunna bevisa, att det skall blifva möjligt för en jernväg att konkurrera med en ångbåtsled, som kan hållas öppen så länge som 8 à 9 månader om året. Dertill kommer en annan omständighet, som också bör tagas något i betraktande. Det förefaller nemligen litet egendomligt att staten skall låna penningar åt en konkurrent; och det är alldeles gifvet att banan Göteborg—Halmstad—Helsingborg skall blifva en mycket svår konkurrent med den nu befintliga trafikleden Göteborg—Falköping—Nässjö—Malmö. Och att låna penningar till en konkurrent, det anser jag icke heller lämpligt.

Det vore åtskilligt mera att säga, men jag vill icke längre upptaga tiden, då jag förmodar att många flere talare ämna yttra sig.

För min del och på grund af det anförda nödgas jag för närvarande yrka afslag å Utskottets betänkande.

Den vidare öfverläggningen angående förevarande fråga uppskötts till kl. 7 e. m., då detta sammanträde, enligt derom utfärdadt anslag, komme att fortsättas; och åtskildes Kammarens ledamöter kl. $\frac{3}{4}$ 3 e. m.

In fidem

H. A. Kolmodin.