

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1882. Första Kammaren. N:o 34.

Lördagen den 29 April, f. m.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Justerades protokollen för den 21 och 22 i denna månad.

Anmälades och bordlades Stats-Utskottets Memorial N:o 44, med förslag till åtskilliga stadganden, hvilka böra införas i det nya reglementet för Riksgäldskontoret.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till afgörande Stats-Utskottets den 22 och 25 innevarande April bordlagda 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.

1 punkten.

Bifölls.

2 punkten.

Herr Statsrådet Hederstierna: Stats-Utskottet har i sitt betänkande förklarar sig finna »ganska naturligt, att Kongl. Maj:t, då arbetena å tvärbanan nu nalkas sin fullbordan, velat bereda Riksdagen tillfälle att i denna fråga uttala sin åsigt». Detta skulle dock efter min uppfattning icke hafva varit naturligt, derest Kongl. Maj:t icke tillika hyst den åsigt, att den ifrågavarande banan vore af vigt för staten och de orter den berör, och om icke Kongl. Maj:t förväntat att för sin framställning i ämnet vinna Riksdagens bifall. Jag skall nu bedja att med återopande i öfrigt af de skäl, som jag till stats-

*Föreslagen  
bibana från  
Hjerpens till  
Bonäsets  
lastageplats.*

*Föreslagen  
bibana från  
Hjerten till  
Bonäsets  
lastageplats*  
(Forts.)

rådsprotokollet anført och som finnas bifogade den Kongl. propositionen, få bemöta de motskäl, som af Utskottet blifvit framdragna. Jag har i detta mitt yttrande till statsrådsprotokollet erinrat, att det på grund af terrängförhållanden icke lyckats att leda tvärbanan intill det ifrågasvarande vattendraget och att man derföre måst afvika från den princip, som eljest alltid följts vid jernbanas utstakning, att nemligen söka sätta jernvägen så mycket som möjligt i beröring med vattenkommunikationer i den trakt, der den går fram, samt att det derföre syntes vara af vigt att genom ett särskildt sidospår förena tvärbanan med detta stora, segelbara sjösystem, såväl för att bereda orten genom tillfälle till lättare kommunikationer en lyftning, hvaraf den mycket väl är i behof, som äfven för att tillföra tvärbanan en ökad trafik. Dervid anmärker nu Utskottet, »att den föreslagna bibanan visserligen skulle komma i beröring med ej obetydliga vattendrag, men att dessa vanligen lära under en stor del af året vara tillfrusna och för kommunikation oanvändbara». Detta torde dock vara förhållandet med alla vattendrag i Sverige; men det oaktadt gälla de mycket såsom kommunikationsmedel och komma väl äfven framdeles att så göra.

Jag har i samma yttrande till statsrådsprotokollet redogjort för några uppgifter, som blifvit mig lemnade i fråga om de resurser, som finnas i den ort, dit denna bana skulle leda. Stats-Utskottet säger, »att det icke finnes någon utredning om den verkliga beskaffenheten af de skogs- och andra produkter, hvilka antagits kunna till försling ifrågakomma å denna bibana», och Utskottet påpekar derjemte, att denna trafik bör komma tvärbanan till godo, äfven om icke något sidospår utlägges till Bonäset. Särskildt erinrar Utskottet i afseende på trävarurörelsen, som hufvudsakligen afses vid beräkning af trafiken å denna bana, att densamma i alla fall koume stambanan till godo, då det finnes flottled från Hjerten till Bonäset. Det är visserligen sant, att några beräkningar öfver den påräkneliga trafiken icke äro uppgjorda och att icke heller några fullständiga uppgifter äro lemnade, hvarpå en sådan beräkning skulle kunna grundas. Men först och främst äro sådana beräkningar i allmänhet mer eller mindre otillförlitliga. Och vidare synes det mig, att man skulle kunna gå en annan väg för beräkning, huruvida det lönar sig att anlägga det föreslagna bispåret. Man skulle nemligen kunna beräkna den ungefärliga kostnad, som med bandelens trafikerande vore förenad, och vidare tillse, i hvad mån den blifvande trafikinkomsten kunde antagas betäcka denna kostnad äfvensom ränta och amortering å det belopp, hvartill bandelens anläggande uppgått. Jag har i sådant syfte anmodat chefen för Jernvägstrafikstyrelsen att uppgöra en kalkyl öfver dessa trafik kostnader. Jag skall icke trötta Kammarern med att i detalj redogöra för denna hans beräkning, utan blott bedja att få meddela, att enligt densamma skulle den högsta dagliga trafik kostnaden uppgå till trettio kronor. För att endast med transport af sågadt virke betäcka denna kostnad fördras en daglig tillgång af omkring 13 standard virke. Under förutsättning att transporten pågår 6 månader om året representerar detta en kvantitet af omkring 2,400 standard sågadt virke, motsvarande en årlig afverkning af mellan 40,000 och 50,000 stycken sågtimmer. Att de vidsträckta

skogsområden, som omgifva Kallsjön, Anjan och Julveln, kunna lemna betydligt större årlig afverkning, borde ej vara tvifvel underkastadt; men redan genom denna relativt ringa afverkning och deraf härflytande transport på den ifrågavarande jernvägen blefve den årliga trafikkostnaden fullkomligt betäckt, utan att man tager hänsyn till de öfriga produkter, som med all visshet böra på denna bana komma att befordras, såsom t. ex. den mycket omtalade och förkättrade kopparmalmen. Under sådana förhållanden synes det mig, att man kan med full sannolikhet antaga, icke allenast att trafikkostnaden skulle bliwa betäckt, utan äfven att trafiken skulle lemna tillgång till erläggande åtminstone af en del utaf räntan å anläggningskostnaden och att i alla händelser banan skulle bereda ökad trafik åt den stora tvärbanan från riksgränsen till TorpsHAMMAR.

*Föreslagen  
bibana från  
Hjerpjen till  
Bonäsets  
lastageplats.  
(Forts.)*

Utskottet säger vidare att sådana bibanor, som här äro i fråga, hafva till sin egentliga uppgift att tillgodose lokala, icke allmänna intressen och utgöra således i regeln ej ett lämpligt föremål för statens verksamhet såsom jernvägsbyggare. Deri vill jag gifva Utskottet fullkomligt rätt. Vore här blott fråga om en bibana i ordets vanliga bemärkelse, skulle det icke komma i fråga, att staten skulle bygga densamma. Men afståndet från Hjerpens station till Bonäset är så kort, att en bibana med särskild trafik och förvaltning icke kan der komma till stånd; och denna bana är således blott att betrakta såsom ett grenspår till ett nära liggande vattendrag, såsom vi redan hafva vid Kils station i Vermland fram till sjöarne Fryken, hvilken bandel jemväl af staten trafikeras.

Vidare anmärker Utskottet att inom orten visat sig föga intresse för denna bana och att de uppoffringar, som orten velat göra, äro alltför obetydliga. Äfven deri vill jag gerna gifva Utskottet rätt. Men detta kan hafva sin förklaringsgrund i den ortens ringa utveckling och glesa befolkning. Deremot torde det vara svårt att förklara, hvarföre ortens representanter i allmänhet icke anse detta företag önskvärdt och snarare synas motverka än understödja förslaget derom.

Utskottet invänder vidare, att den omständighet, att uppkomna besparingar skulle kunna användas för ändamålet, ej i och för sig bör innefatta skäl för bibanans byggande. Det är naturligt att kostnaden blifver densamma, antingen den utgår af besparade medel eller anslag. Men det väsentliga skälet för banans byggande nu ligger deruti, att man dervid kunde använda och tillgodogöra sig åtskillig besparad materiel, hvarigenom anläggningskostnaden betydligt nedbringades.

Slutligen återupprepar Utskottet äfven ett vid föregående Riksdag anmärkt förhållande, att äfven om besparingar nu uppkommit, anläggningskostnaden i alla fall blifvit betydligt större än beräknadt varit. Detta har sin naturliga förklaringsgrund i den förändring i arbetspris, som egt rum under tiden från det första kostnadsförslagets uppgörande och till arbetets effektuerande. Och man behöfver härvid blott taga hänsyn till att om priset å de 7 millioner dagsverken, som beräknats för Norra stambanans byggande, blott ökas med 50 öre för hvarje, så gör det en tillökning på det hela af 3,500,000 kronor.

Fastän utsigterna äro ringa för framgång af förslaget, då Stats-

*Förelagen  
bibana från  
Hjerpens till  
Bonäsets  
lastageplats.* Utskottet enhälligt tillstyrkt afslag derå, vill jag likväl, då jag fortfarande anser ifrågavarande grenspår vara af vigt icke allenast för den ort, den skulle beröra, utan äfven för den jernväg, till hvilken det skulle leda en ökad trafik, i min egenskap af ledamot af Kamraren anhålla om bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

(Forts.)

Grefve Lagerberg: Då detta så kallade jernvägsbetänkande föredrogs i Stats-Utskottet, var jag af tjänstförrättning hindrad att närvara; och jag vill därför nu för Kamraren tillkännagifva, att om jag hade deltagit i dessa frågors behandling inom Utskottet, så skulle jag med nöje hafva understödt så väl den s. k. Hallandsbanan som den nu ifrågavarande bibanan mellan Hjerpens station och Bonäset. Jag är på de skäl, som finnas anförda i Kongl. Maj:ts proposition och som af Herr Civilministern nu blifvit ytterligare betonade, öfvertygad om, att det är nyttigt och nödvändigt att denna bana blifver byggd. Jag kan icke godkänna de skäl, som Stats-Utskottet anfört. De äro hufvudsakligen, såsom Herrarne finna, trenne. Det första af dessa skäl, att förslaget skulle vara af Kongl. Maj:t framlagdt endast för att inhemta Riksdagens mening i saken, kan jag på inga villkor godkänna. Jag tager nemligen för alldeles gifvet, att framställningen är gjord i den afsigt, att Riksdagen skulle behjerta densamma och dertill lemna sitt bifall. Det andra skälet, som Utskottet anfört, är att man icke bör nedlägga några kostnader på denna bandel, emedan den nog kommer att byggas i alla fall. På det sättet kan man affärda hvilket förslag som helst. Och det tredje skälet är slutligen, att man missräknat sig på kostnaden för den stora norrländska stambanan och tvärbanan och att, om man nu lyekats göra någon besparing, så borde man därför ingalunda använda densamma till byggande af en, efter min uppfattning, ganska nyttig bibana, som skulle tillföra stambanan betydlig trafik. Jag tycker, att alla dessa skäl äro underhaltiga; och för min del ber jag att få förena mig i Herr Civilministerns yttrande och yrkar bifall till Kongl. Maj:ts proposition samt afslag å Stats-Utskottets förslag i den förevarande punkten.

Herr Asplund: Det är först efter mycken tvekan, som jag beslutit mig för att begära ordet i denna fråga. Jag har i allmänhet funnit det vara rätt obehagligt för en Orts representant att i en fråga, sådan som den förevarande, söka förfäkta ortens intressen. Dertill kommer, att motståndet inom Utskottet finnes vara så starkt och så enigt, att utsigterna att kunna genomdrifva ett bifall till Kongl. Maj:ts proposition förefalla mig ganska ringa. Men den särskilda ställning jag intager till den ort, som skulle gagnas af banan, har dock slutligen manat mig att uppträda, för att åtminstone få beklaga, att Stats-Utskottet kommit till den uppfattning, som föranledt det resultat, betänkandet i föredragna punkten utvisar.

Jag har så mycket mer anledning att beklaga detta, som jag verkligen lyser en grundad öfvertygelse derom, att Utskottets uppfattning måste anses vara i väsentlig mån ensidig. Det visar sig nemligen af betänkandet, att Stats-Utskottet betraktat denna bana

såsom en uteslutande på förefintliga »traffikanledningar» beroende hibana eller lokalbana, hvars anläggande tillkomme icke staten, utan den enskilda företagsamheten inom orten. Så kan jag icke betrakta saken. Jag tror, att den afsigt, som regeringen haft med denna bana, varit helt annan, än att, såsom Utskottet synes antaga, söka att bereda stambanan en ökad trafik. Jag vågar tvärtom för min del antaga, att syftemålet med förslaget i första rummet varit att underlätta ortens trafik och sålunda påskynda dess utveckling.

När statsmakterna beslöto att bygga stambanor, uppställes vissa hufvudregler i afseende å deras sträckning. Rikets Ständer afläto till och med en särskild skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran, att Kongl. Maj:t skulle anbefalla jernvägsbyggnadsstyrelsen, att, när en i hufvudsak beslutad bansträckning närmade sig ett större vattensystem, så vidt möjligt dit framdraga banan eller åtminstone söka bereda trafiken från detta vattensystem största möjliga lättnad genom att medelst annan lämplig åtgärd sätta detsamma i förbindelse med jernvägen. Jag kan icke föreställa mig, att Rikets Ständer, när de gäfvo denna föreskrift, dermed förnämligast åsyftade att bereda stambanan en ökad trafik, utan fasthellre att inom orterna kring vattendraget framkalla och påskynda den utveckling, som lättade kommunikationer i allmänhet och särskildt medelst jernvägar måste åstadkomma. En sådan uppfattning har också, på sätt den första talaren visade, städse gjort sig gällande, så att, när stambanan närmade sig ett större vattendrag, men lokala förhållanden hindrade att draga banan fram till detsamma, man dit kastat ut en grenbana, för att sålunda sätta vattensystemet och jernvägssystemet i förbindelse med hvarandra. Så är också förhållandet här. Lokala hinder hafva uppstått för Jemtlandsbanans närmande intill det stora vattensystem, som bildas af Kallsjön och der ofvan belägna stora sjöar. Jag är öfvertygad, att, derest det funnits någon teknisk möjlighet att, utan allt för stora kostnader eller allt för stort men för den genomgående trafiken, draga banan fram till sjösystemet, så skulle Kongl. Maj:t, med det uppdrag, Kongl. Maj:t fått, att mellan bestämda hufvudpunkter afgöra banans sträckning i öfrigt, helt visst derom hafva förordnat. Men när här, alldeles på samma sätt, som vid sjöarne Fryken i Vermland, lokala hinder mötte, så var det naturligt, att Kongl. Maj:t skulle önska att, lika som det skedde vid nyssnämnda sjösystem, med en grenbana sätta hufvudbanan i förbindelse med vattensystemet. Det är sannolikt, att om afståndet mellan Hjerpens station och Bonäset varit kortare, Kongl. Maj:t också skulle ansett sig kunna med de besparingar inom anslaget, som förefunnos, utan särskild framställning till Riksdagen utlägga ett sådant spår ända fram till vattendraget.

Nu svarar Utskottet i denna del af frågan, att Kallsjön endast en kort tid af året är öppen. Den förste talaren har redan påpekat, att förhållandet är i det närmaste enahanda med de flesta af våra sjöar. Och jag ber särskildt att få upplysa, att Kallsjön, till följd af sitt stora djup lägger sig sent, till och med senare än Storsjön, oaktadt Kallsjön ligger ej obetydligt högre öfver hafvet. Det är sant, att den går sent upp, men man må å andra sidan icke heller

*Föreslagen  
bibana från  
Hjerpens till  
Bonäsets  
lastageplats.  
(Forts.)*

*Föreslagen  
båna från  
Hjerppe till  
Bonäsets  
lastageplats.  
(Forts.)*

förglömma, att vattendraget äfven under vintern kan trafikeras. Det är också en sanning, att ortens utveckling ännu icke är så betydande. Men hvad en jernvägs omedelbara beröring med ett vattensystem skulle kunna verka, behöfver jag icke för Kammaren söka utreda. Otvifvelaktigt skulle utvecklingen blifva snabb. Vid Kallsjön ligger Huså kopparverk. Jag har låtit mig angeläget vara, under den tid jag vistats i Jemtland, att följa tillverkningsförhållandena vid detta verk. Och jag kan upplysa, att om under de senare åren tillverkningen derstädes minskats, så har det skett blott i afvaktan på den lättare kommunikation, som jernvägen skulle medföra. Det visade sig nemligen icke vara möjligt att der uppe ibland fjellen med de svåra transportförhållandena, som der hittills varit rådande, drifva en stor tillverkning utan förlust. Huså kopparverk, som har ofantligt stora jordpossessioner, har derföre i stället, under afvaktan på de bättre tider, jernvägsförbindelsen skulle medföra, allt mera slagit sig på jordbruk i en ej obetydlig omfattning och sökt på det sättet reparera den förlust, som en allt för högt uppdreven koppartillverkning i förhållande till den svåra afsättningen medfört.

Dessutom ega dessa trakter, fastän de ligga så högt bland fjellen, i sin jordmån stora utsigter till en välsignelserik utveckling, om befolkningen, såsom den bör, egnar sig åt en utvidgad ladugårdsskötsel. Der finnas i dessa hittills förbisedda fjellbygder vidsträckt lägenheter, tjenliga för gräsodling; och gräsodlingen bland fjellen är så gynnad af naturförhållandena och ladugårdsskötseln der i följd häraf till den grad lönande, att det är all anledning antaga, att med lättare kommunikationer till de sjöar, som bilda det ifrågasvarande vattensystemet, allt större antal inbyggare skall komma att slå sig ned kring sjöstränderna och en jemförelsevis mycket snabb utveckling inom orten äfven af denna anledning vara att påräkna. Dessutom har jernvägsbyggnadsstyrelsen fäst uppmärksamheten på den vattenkraft, som ligger i Hjerpströmmen, utmed hvilken banan skulle framgå. Det är icke osannolikt, att flere industriella verk och inrättningar, framför allt pappersmasse-fabriker, der skulle kunna med fördel uppstå, hvilka likaledes komma att bidraga till ortens utveckling, på samma sätt som koppar- och sågverken, hvilkas uppblomstring skulle komma icke allenast egarne, utan äfven omnejden till godo.

Efter min tanke borde således Utskottet i första rummet hafva sett på den nytta, som den lilla grenbanan skulle kunna utöfva i afseende på ortens utveckling, och först i andra rummet borde det blifva fråga om, i hvad mån den trafik för närvarande kunde vara att påräkna, som skulle betäcka kostnaden för banans anläggning och trafikerande.

Den förste talaren har upplyst Kammaren derom, att det endast skulle erfordras en årlig trävarutransport på banan, motsvarande 50,000 sågtimmer, för att kostnaden för banans trafikerande skulle vara betäckt. I afseende å trävarurörelsen på denna bana har jag länge varit ganska tveksam och en tid till och med delat den åsigt, som uttalats af Stats-Utskottet. Jag trodde nemligen icke, att trävarurörelsen skulle kunna lockas upp på jernvägen, då den hade

till sitt förfogande flottbart vatten, på hvilket den kunde frakta ned sitt virke till Hjerpens station. Det är emellertid mycket svårt att beräkna trävarurörelsens vägar. Jag har också på de sista dagarne fått en särskild anledning att just i detta hänseende kasta min tveksamhet öfver bord och finner att den var långt ifrån så befogad, som jag trodde. Jag har nemligen varit i tillfälle att samtala med en trävaruexportör, som har sina sågar och sin verksamhet i Sundsvall och som på de senare åren, sedan det blef bestämdt att jernvägen skulle gå genom Jemtland, köpt ej obetydliga skogar kring det vattensystem, hvarom nu är fråga. Han har, efter förfrågningar i Trafikstyrelsen angående utsigterna till en nedsättning i nu bestämda fraktsatser på tvärbanan vesterut, då ringa förhoppning härom förefunnnes, kommit till den oväntade uppfattningen, att det för honom icke skulle löna sig att skicka trävirket från dessa skogar öfver till Trondhjem, oaktadt skogarne ligga så långt vesterut i Jemtland, att man alltid hyst den säkra förvissning, att all skog, som der afverkades, skulle komma att gå till vesterhafvet. Tvärtom har denne trävaruexportör funnit det med nuvarande fraktsatser för honom medföra större fördel att föra afverkningen från nämnda skogar på jernväg till Sundsvall, framför allt, om banan mellan Hjerpen och Bonäset kommer till stånd. Anledningen, hvarför han kommit till detta resultat, ligger i främsta rummet deri, att han har sina sågverk i Sundsvall, hvadan för den särskilda affären åtgärder måste vidtagas, för densammans bedrivande genom ett afdelningskontor i Trondhjem. Men att det för min sagesman kunde löna sig bättre att från Bonäset taga till och med oförädlade trävaror på jernväg till Sundsvall, än på flottled, beror åter väsentligen derpå, att han sålunda skulle vinna ett års tidigare skeppning. Han antager nemligen att då få utskeppa varan samma år, som den är huggen i skogen. Härtill skulle, efter hans förmenande, Bonäsbanan icke oväsentligt medverka, enär svårigheter mötte för virkets upptagande å tvärbanan så väl i Lithen vid Hjerpens station, som i Ockesjön, utan ämnade han, i saknad af Bonäsbanan, flotta virket till Storsjön och först derifrån föra det på jernvägen, men kunde sålunda äfventyra den påräknade tidsvinsten; och sålunda kunde hela frågan om den ifrågavarande jernvägstransporten komma att förfalla. Ehuru hans skogar i den ifrågavarande trakten blott utgöra en obetydlig del af ortens hela skogsareal, ansåge sig denne sågverksegare nästan kunna garantera, att från dem skulle under tio år kunna beredas banan en årlig trafik på omkring 50,000 sågtimmer. Der hafva vi således just det belopp timmer, hvars transport å grenbanan mellan Bonäset och Hjerpen skulle betäcka banans trafikutgifter, hvaremot inkomsten af all den öfriga trafiken skulle liksom det inkomstbelopp, samma virkes transport å jernvägen nedanför grenbanan inbringade, kunna användas till amortering. Man ser således, att beräkningarne på trävarurörelsens gång äro ganska svåra och att man följaktligen icke med någon visshet bör förutsäga, att den ifrågavarande banan icke skulle få någon trävarutrafik och dermed öka trafikinkomsterna å hufvudbanan. Dessutom finnas många andra anledningar att äfven för närvarande påräkna en god trafik å banan; men jag skall icke vidare

*Föreslagen  
bibana från  
Hjerpens till  
Bonäsets  
lastageplats.  
(Forts.)*

*Föreslagen  
bibana från  
Hjerpén till  
Bonäsets  
lastageplats.*  
(Forts.)

inlåta mig derpå. Enligt min uppfattning ligger det väsentliga skälet för den ifrågavarande grenbanans anläggning deri, att när hufvudbanan kommit i grannskapet af ett stort vattensystem, så hade den bort dragas dit direkte eller ock förbindas dermed på nu föreslaget sätt, för att bereda lättad trafik och verka välgörande på ortens utveckling.

Man har mot förslaget jemväl anmärkt, att orten sjelf synes hysa så ringa intresse för denna bana. Derom kan jag meddela de mest exakta upplysningar; ty jag har gjort mig mödan att resa upp till denna ort, för att utröna intresset för banan och hvad som från ortens sida kunde göras för densamma. Jag fann då, att intresset ingalunda var så ringa, som de gjorda anbuden för bidrag kunde synas utmärka; men den lilla befolkningen ligger så spridd, mellan många hemman finnes det knappast vägförbindelse och en del bland dessa hemman äro så långt aflägsna från den punkt, der banan skulle vidtaga, att på grund af dessa omständigheter enighet mellan intressena var svår att åstadkomma. Det var ifrågasatt, att befolkningen i orten skulle utan ersättning lemna all för banan erforderlig jord och leverera till banan allt trävirke, som behöfdes för densammans anläggning; men den mera fjärrboende befolkningen befarade då att nödgas köpa sin andel i tillskottet af de närmare boende. Och detta har minskat förmågan att visa intresset i handling.

Den första talaren beklagade, att representanterna för denna ort — jag fattade det så, som om han menade representanterna inom Riksdagen — långt ifrån att understödja, snarare motverkat förslaget om denna bana. Hvad mig beträffar, behöfver jag derom icke säga något; men jag ber att få upplysa, att om något sådant verkligen har inträffat, härleder det sig derifrån, att det inom provinsen finnes ett annat lokalt jernvägsintresse, som hyser den i min tanke ogrundade fruktan, att, om föreliggande förslag bifalles, något understöd för det andra intressets egen jernväg skulle blifva svårare att erhålla. Och då denna sist åsyftade jernväg med all visshet skulle redan nu kunna erbjuda utsigter till långt större trafikinkomster, än den nu föreslagna, så har inom provinsen uppstått en strid, som gifvit sig luft uti ortens två tidningar, af hvilka åtminstone den ena, efter hvad jag har anledning förmoda, blifvit till en annan ledamot af Riksdagen utdelad för att motverka den bana, hvarom nu är fråga. Den andra banan är, såsom sagdt, en verklig lokalbana med sådana trafikutsigter, att den otvifvelaktigt komme att bära sig. Den kan följaktligen såsom privatbana åstadkommas och den har icke det syfte, som den nu ifrågavarande att i första hand bidraga till utveckling af en ort, som eljest icke på lång tid kan få någon jernväg.

På grund af hvad jag nu anfört, anhåller jag att med den första ärade talaren få instämma i yrkandet om bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Grefve Sparre: Jag har varit regeringen tacksam för det den framlagt detta förslag till Riksdagens bepröfvande. Flera gånger har statens jernvägsbyggnadsstyrelse framlagt förslag om byggande



af en bibana till Bonässets lastageplats vid Kallsjön, och framhållit, att denna bana blefve dyrare, om man skulle uppskjuta dess anläggande tills längre fram. Skälet dertill är, såsom den förste talaren anförde, att det fins en del öfverblifna materialier, som med fördel kunde användas till honom, och byggdes den *nu* i sammanhang med tvärbanan genom Jemtland, blefve den följaktligen billigare. Det är naturligt, att, om ett sjösystem, så stort som detta, vore beläget i andra lyckligare gynnade bygder i vårt land, då hade man visserligen icke undandragit sig att uppsöka detsamma. Men dels det nordliga läget och Kallsjöns höjd öfver hafvet, dels den glesa befolkningen har gjort, att Utskottet icke ansett, att sådana förhållanden föreligga, som torde framkalla någon sådan åtgärd nu från statens sida, och att denna bana icke skulle kunna bära trafik kostnaderna, än mindre återgålda kostnaderna för dess anläggande. Det har varit tveksamhet att öka de kapital, som blifvit nedlagda på jernvägsbyggnader i Norrland, som har gjort, att Utskottet icke ansett sig böra nu tillstyrka bifall till den Kongl. propositionen. Dertill kommer, att för denna trakts hufvudsakliga produkter, skogsalster, finnes flottled från Kallsjön ned till stambanan vid Hjerpen. Hvad dessutom dessa oannämnda öfverblifna materialier angår, så pågår jernvägsbyggnad för statens räkning icke långt bort — vid Bräcke — och om man än får vidkännas transportkostnaden torde de dock med fördel kunna användas der. Skulle det visa sig att en ökad utveckling kommer att ega rum, som betingar lättade förbindelser, kan ju den föreslagna bandelen då byggas. Hela affären ställer sig för mig sålunda som en fråga om endast transportkostnaden. Men då jag har ordet, skall jag be att få betona hvad som förekommit i sista stycket af Utskottets motivering. Det berör, såsom den förste och äfven den andre talaren anmärkte, den beräkning af de ökade kostnaderna för norra stambanans och tvärbanans anläggning, som Utskottet hemtat ur 1880 års Stats-Utskotts betänkande N:o 16. Jag önskar nemligen, att icke något missförstånd må ega rum med anledning af denna Utskottets redogörelse. Det är icke allenast de ökade arbetskostnaderna i allmänhet, som orsakat de ökade kostnaderna för norra stambanan, utan saken beror till en väsentlig del på helt andra förhållanden, och till stor del på Riksdagens egna beslut. På så sätt ökades kostnaden först och främst derigenom, att, sedan kostnaden beräknats år 1873 till 35 millioner, så beslöts att tvärbanan skulle blifva bredspårig i stället för smalspårig, hvilket ökade kostnaden med 650,000 kronor, och för denna ökade kostnad tror jag att staten har fullständig valuta. Riksdagen har ytterligare anvisat 5,400,000 kronor till ökad rörlig materiel, och om jag lägger dertill att, i stället för att banan var beräknad att anläggas med jernräler af 15 skålpunds vigt, man nu användt räler af 19,40 skålpunds vigt, och i stället för stigningar af högst 1 på 60, man nu har sådana af högst 1 på 100, utom der banan närmar sig norska gränsen, samt att man byggt jernbroar i stället för träbroar, så har visserligen kostnaden betydligt ökats, men också banans trafikvärde och trafikförmåga betydligt stigit öfver hvad den skulle varit, om endast 35 millioner, som först blifvit beräknade, dertill användts.

Emellertid får jag anhålla om bifall till Utskottets förslag. Det

*Föreslagen  
bibana från  
Hjerpen till  
Bonässets  
lastageplats.  
(Forts.)*

*Föreslagen* förefaller mig nemligen, som om man med anläggandet af denna *bibana från* lilla bana, gerna kunde dröja, då traktens hufvudsakliga produkter *Hjerpren till* ändock skaffa sig väg till stambanan. *Bonässets*  
*lastageplats.*

(Forts.)

Herr Wallenberg: Det är med tvekan, som jag anser mig böra uppträda emot den Kongl. propositionen i en fråga sådan som denna, emedan min åsigt är, att man bör låta Kongl Maj:t taga initiativet och icke lemna fritt spelrum i dylika frågor åt enskilda motionärers framställningar. Men denna fråga är af den beskaffenhet, att jag icke kan finna, att den kan förlora på ett uppskof. Jernvägsbyggnadsstyrelsen säger, att den vill bygga med »öfverskott», men har icke kunnat uppgifva, huru stort öfverskottet är. Mig synes, att, då i de utredda sifferförhållandena rörande denna bana, det redan har slagit slint i beräkningen på tio millioner kronor, man icke bör vara så ledsen öfver, att det nu uppkommit ett litet öfverskott, och att man icke behöfver anstränga sig för att blifva detta öfverskott så fort som möjligt qvitt. Det är ganska riktigt af Stats-Utskottet anmärkt, att icke ens till 2,000 kronor uppgår det af Kalls socknemän erbjudna bidraget. Det visar kortligen, att intresset i orten är ganska ljumt, och att man således icke på något erbjudet bidrag kan stödja sin mening om banans räntabilitet. Jag har för öfrigt ett särskildt skäl, hvarföre jag anser det vara nyttigt, om Riksdagen gifver Stats-Utskottet rätt och uppskjuter denna fråga, nemligen att, när man nu har byggt denna tvärbana, men det ännu fattas en bit, som synes böra först blifva bredspårig, nemligen mellan Torpshammar och Sundsvall, och då man vet, att Jemtland, genom den till norsk hamn fullbordade banan, blir draget till Norge, så bör man se till att banan till Sundsvall försättes i det skick, som den bör vara, för att kunna uppehålla täflan mellan svensk och norsk exportföretagsamhet. Dessutom tycker jag af de sakförhållanden, som föreligga, att det icke tör vara så brådtom med att anlägga den ifrågasatta bibanan och att den lilla vrån vid Kallsjön gerna kan få vara i fred. Den omständigheten att det vid tvärbanan ligger materiel, som är användbart, kan ej utgöra tillräckligt skäl för en bibanas byggande. När dessa materialier ligga vid en statens jernväg, och de tillhöra staten, så får jag bekänna, att jag icke kan förstå, hvarföre de icke kunna föras till Bräcke och användas på Sollefteå-banan.

Jag anhåller om bifall till Stats-Utskottets hemställan i denna punkt.

Herr Bennich: Då min ärade medrepresentant för Jemtland redan så fullständigt utvecklat de skäl, som tala för bifall till Kongl. Maj:ts proposition i detta fall, kunde jag måhända hafva afstått från ordet. Jag ber dock att få fästa uppmärksamheten på några omständigheter, som visserligen icke blifvit af honom förbigångna, men som kunna behöfva att litet mera accentueras. Såsom herrarne sannolikt känna, utgör Åreskutan först och främst en ganska betydande bergssträcka och vidare är den nästan äfven allt inpregnerad af koppar. Det är en öfverflödande rikedom, fast den ligger spridd i körtlar, som erfordrar för bearbetning billigare arbetskrafter, billigare

bränslemateriel och billigare transportmedel än som under förra förhållanden stått till buds. Derjemte är den koppar, som Åreskutan innehåller, ovanligt god, så att den efter hvad jag af sakkunnigt folk erfarit, öfverträffar nästan all annan koppar i hela världen. Nu är det gifvet, att, om man med jernvägens tillhjälp kan skaffa mera och billigare arbetsfolk till orten, om man med jernvägens tillhjälp kan skaffa mer och billigare bränslemateriel än som eljest varit möjligt och om man vidare med tillhjälp af jernvägen kan transportera från Huså eller Åreskutan den der tillverkade kopparn, så bör kopparproduktionen derstädes komma att tinga en mycket stark fart. Men kopparn flyter icke på vattendragen ned till Hjerpen, utan behöfver ett fastare stöd för transportereringen

*Föreslagen  
bibana från  
Hjerpen till  
Bonäsens  
lastageplats.  
(Forts.)*

Den andra omständigheten, som jag också ber att särskildt få betona, är att ifrågavarande ort är synnerligen rik på granskog och att denna särdeles väl lämpar sig för papperstillverkning. En sådan tillverkning medelst de starka vattenfall, som finnas just i Hjerpströmmen, skulle kunna bringas upp till en stor industriell utveckling, ja, så stor, att den, snart sagdt, kunde förse hela världen med pappersmassa och det af bästa slag. Men pappersmassa flyter icke heller på vattendragen, utan den behöfver ett annat transportmedel. Jag tror, att dessa två industriarter, kopparförädlingen vid Huså och pappersmasstillverkningen vid Hjerpströmmen skulle genom jernvägsanläggningen kunna uppbringas till en sådan höjd, att den nu ringaktade orten komme att intaga en mycket framstående plats i vårt industriella lif.

Att våra protektionistiska ifrare för svensk industri icke fästa stort afseende vid sådant, det finner jag naturligt. Det är icke genom dylika hjälpmedel, utan genom skydd mot främmande täflan som de vilja åstadkomma all företagsamhet.

En talare åberopade, att det ringa bidrag, som orten sjelf hade erbjudit, vittnade om ljumt intresse för företaget. Jag undrar, hvilka bidrag Sveriges befolkning i andra delar af landet, som hafva fått stambanor, lemnat till jernvägarne. Jemtland är, såvidt jag vet, hittills den enda ort i Sverige, som gjort några uppoffringar för att få stambantrafik. De andra hafva ådagalagt sitt intresse för saken genom inbördes kif om hvem som skulle få jernvägen till sin port, men att dertill lemna bidrag, det har just icke kommit i fråga. Att en befolkning, som är fåtalig, som ligger spridd på en stor yta och som tryckes af de svårigheter, hvilka äro förenade med saknaden af beqväma kommunikationer, icke kunnat ikläda sig stora förbindelser, det är ju helt naturligt. Men lät detta folk blifva mäktigt och rikt genom industriell utveckling, så kommer det också att bidraga till fyllande af statens behof, liksom det hittills fått i sin mån skatta till statens jernvägar i andra delar af landet.

En annan talare har förmenat att det icke kunde vara så angeläget att också med jernväg komma till denna skogstrakt, utan att man gerna kunde låta den vara i fred så länge. Ja väl, det kan man ju göra. Man kan ju låta bli att uppsöka den rikedom, som finnas i denna trakt, till dess det kommer en annan generation, som bättre förstår att värdera den. Men hvarföre hafva vi byggt jernvägar i

*Föreslagen  
bibana från  
Hjerpen till  
Bonäsets  
lastageplats.*  
(Forts.)

andra skogstrakter? Jo, för att tillgodogöra dess skogar. Men denna skog, säger man, vilja vi lemna i fred. Det är en motsägelse, i ett sådant resonnement, som ingalunda anstår Riksdagen. Hela frågan är icke af någon stor betydelse, kan man ju tyeka; men det är icke heller fråga om en stor utgift, så snart vi tala om jernvägsbyggande. Att hela tvärbanan skulle komma att erhålla värdefulla tillflöden från denna lilla, nu föreslagna grenbana, derom är jag öfvertygad, äfvensom att det icke skall dröja länge, förrän vi skola finna, att vi slösat bort en dyrbar tid genom dröjsmålet att anlägga densamma. Jag anhåller om bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Friherre Klinekowström: När man uppmärksamt hör Herr Bennich yttra sig, måste vi skyddsvänner gratulera oss att hafva fått en så renhårig protektionist ibland oss, att döma af det sätt, hvarpå han pläderade för Areskutans kopparmalm och ville bereda denna malmfyndighet skydd för dess tillgodogörande genom statens mellankomst och på de skattdragandes bekostnad. Det har ännu ingen protektionist tillåtit sig så som han, och skulle flertalet af Kammarens ledamöter vara protektionister, hvilket jag med visshet vet att de icke äro, då skulle denna fråga med glans gå igenom på sätt Herr Bennich önskar.

Man bör vara Statsutskottet i sanning stor tack skyldig, för det Utskottet i denna punkt på ett så lyckligt sätt utredt frågan och kommit till det resultat, som jag hoppas, att äfven Riksdagens flertal skall komma till. Man kan verkligen icke gifva det lofordet åt Utskottet rörande alla punkter i detta betänkande. Hvad nu först beträffar regeringens åtgörande och propositionen till Riksdagen i denna fråga, så finner man med bedröfvelse, att det är jernvägsbyggnadsstyrelsen, som icke på några vilkor vill lemna Kongl. Maj:t i fred för att upptaga denna fråga. Jernvägsbyggnadsstyrelsen har nu icke första gången, utan äfven förut, på sätt som upplyses i betänkandet, plågat Kongl. Maj:t med upprepad anhållan att få regeringen att aflemna en proposition om en bibana mellan Hjerpen och Bonäset. Men regeringen har afvisat den. Slutligen kom nu jernvägsbyggnadsstyrelsen senast den 19 December 1881 med ny begäran, grundande sig på det vanliga lockbetet, att det fans material öfrigt efter tvärbanans byggande, som icke kunde på ett fördelaktigt sätt användas, om densamma icke nu, innan stambanearbetet fullständigt slutade, finge användas till den föreslagna bibanan. Regeringen har gifvit efter för en sådan framställning på väl litet grundade skäl, och det måste jag verkligen på det högsta beklaga. Det har förut af en talare blifvit framhållet, att intresset för denna banas utgående från tvärbanan genom Jemtland har visat sig så litet i de orter, som skulle draga den största, om icke hela vinsten af banan, att äfven det ensamt för sig bör mana Riksdagen att icke nu bifalla en sådan bananläggning. De stora koppar- och sågverksaktiebolagen, hvilkas framtid på ett så blomstrande sätt nyss af Herr Bennich, hvilken såsom f. d. landshöfding i Jemtlands län derom bör ega all den sakkunskap, som stätt honom till buds, blifvit framhållen, hafva särskildt medgifvit, att all nödig mark för denna bana, som kommer att till-

försäkra dem så ofantliga fördelar, skulle få utan ersättning användas. Men derjemte har det blifvit utmåladt på ett sätt, som starkt påminner om berättelserna ur *Tusen och en natt*, rörande den stora beredvillighet, som äfven den kommun, genom hvilken bibanan skulle föras, nemligen Kalls socknemän, hafva vid särskilda tillfällen lagt i dagen. Lyckligtvis har här Stats-Utskottet utredt denna stora beredvillighet från Kalls socknemäns sida rörande denna jernväg, och den bestiger sig till en summa af knappast 2,000 kronor, och det är så godt som ingenting i en utgift, som går löst på något öfver en half million, oaktadt regeringen ansett sig kunna nedpruta densamma till 450,000 kronor. Jag tror att denna jernväg tvärt om kommer att gå upp till 6 å 700,000 kronor. Bland åtskilliga andra lockmedel, som här hafva blifvit framhållna för Riksdagen, så talas, å sidan 4, om hurusom departementschefen fäst uppmärksamheten derpå, att äfven medelst bruksdrift alstrade varor, bland hvilka han räknade *ladugårdsprodukter*, skulle kunna tillföra bibanan och äfven stambanan genom Jemtland en stor inkomst! Det var något nytt för mig att bruksdriften äfven sysselsätter sig med ladugårdsskötsel. Jag hade icke trott det. De, som för öfrigt känna de obygdor, hvarigenom banan skulle löpa, isynnerhet dem, som ligga närmast norska gränsen, der få eller inga odlade trakter finnas, inse nog att både med hänsyn till antalet invånare och den öppna jorden inom Kalls sockens distrikt det skulle vara omöjligt för en sådan bana att i minsta mån kunna bära sig för att betala ränta och amortering på anläggningskapitalet. Det är dessutom förhållandet att, såsom äfven ganska riktigt framhållits af Stats-Utskottet, jemte denna jernväg går en flottled för allt det tyngre trävirket ända ned till den Jemtländska tvärbanan, och det kan väl icke nekas, att täflan med en sådan flottled i längden skall blifva mycket svår för tvärbanan eller för bibanan utan att förlora allt för mycket af sin trafikinkomst. Det låter sig också icke göra. Det har blifvit äfven af regeringen framhållet, beklagligen så, att man icke kan annat än vara bedröfvad deröfver, att det fins 180,000 tunnland skog i Jemtland och omkring dessa vattendrag, och denna skog vill regeringen, förmodar jag, snart hafva sköflad för att jernvägen derigenom skall få nödig trafikinkomst. Det sägs, att annars skulle skogen ruttna ned. Men jag ber att få lägga märke dertill, att ännu är icke Norrbottenslagen etablerad för Jemtland, så att inga hinder finnas för Jemtlandingarne att äfven sköfla ungsbogen, såsom det hittills skett i både Vesterbottens och Norrbottens län. Skulle Norrbottenslagen äfven komma att tillämpas på Jemtland, då blefve det en annan sak, då vore man säker att blott den mogna skogen skulle huggas ned och försäljas.

På dessa skäl, till hvilka visserligen flere skulle kunna läggas, men då jag icke vill uppehålla Kammaren med ett längre föredrag, får jag vördsamt anhålla, att Kammaren behagade bifalla Stats-Utskottets förslag i denna punkt.

Herr Nordenfelt: Då jag med min röst bidragit till det slut, hvartill Utskottet kommit, anser jag mig äfven skyldig säga några ord till försvar för detsamma. Först vill jag dock nämna några ord

*Föreslagen  
bibana från  
Hjerppe till  
Bonüssets  
lastageplats.  
(Forts.)*

*Förelagen om Utskottets motivering. Lätteligen kunna herrarne inse, att, om bibana från Hjerpen till Bonüssets lastageplats.*  
(Forts).

om Utskottets motivering. Lätteligen kunna herrarne inse, att, om hvar och en skulle i afseende å motiveringen yrka på sin mening och reservera sig, så snart han icke i allo gillade hvad i den anfördes, Utskottets förhandlingar skulle blifva alltför långa; och det antal reservationer, jag ändock nödgats anföra, skulle växa mer än det kunde vara af intresse för Kammararens ledamöter att taga del af. Jag inskränker mig nu till att förklara, att jag icke i allo gillar Utskottets motivering, men själfva slutet har jag deremot ifrigt påyrkat och det hufvudsakligen af följande skäl. Jag medgifver, att, om hufvudbanan kunnat direkt föras till Kallsjön, hade det varit skäl att därför göra någon uppoffring, och jag medgifver, att, om man kunde hoppas att vinna någon betydlig ökning i trafiken å stambanan genom denna nu ifrågasatta bibana, det kunde vara skäl för dess anläggande på statens bekostnad. Men då man icke kunnat komma närmare dessa sjöar än på ett afstånd från dem af nära en mil, och då efter mitt förmenande man alldeles icke kan påräkna att trafiken å stambanan skall väsentligt ökas genom att bibanan kommer till stånd, hafva båda de skäl fallit, som för mig skulle varit afgörande. Kallsjön är tillfrusen ovanligt lång tid af året, den isbelägges visserligen sent, men går proportionsvis ännu senare upp; och under hela den tid sjön är isbelagd kan den anses som en ödemark, ty jemtlands-representantens påstående, att man med fördel kan köra sjön om vintern, är ingalunda riktigt. Till följd af att töväder under vintern i dessa trakter så sällan inträffar, yr snön ständigt öfver isvägarne, så att desse ej kunna med fördel användas. Under hela vintern lär således mycket litet vara att vinna för trafiken på stambanan från dessa sjöar. För öfrigt, om denna bibana verkligen har den betydelse, man vill tillägga den, hvarför kunna då icke enskilde bygga den och trafikstyrelsen sedermera åtaga sig trafiken derå.

Det påstås, att landet skulle hafva stor fördel af denna bana. Det kan jag icke inse. Det är icke någon bördig mark, hvarom här är fråga; alla försök till landtbruk här hafva visserligen icke gifvit någon vinst, knappt så mycket att dermed kunnat födas några dragare, men icke mer. Marken ligger ej på kalkgrund såsom en del af det öfriga Jemtland. Man talar vidare om, att ladugårds-skötseln skulle utvecklas, och det kan vara en sanning; men hvad kostar det nu att landvägen föra dess produkter det lilla vägstycke, hvartill man sedan skulle använda jernvägen. Häri kan icke ligga något grundadt skäl för byggandet af denna jernväg. Så säger man, att koppartillverkningen har en stor framtid. Kopparmalmen deruppe är dock ovanligt fattig och kan ej med fördel smältas förr än den blifvit anrikad, hvilket förmånligast lär kunna ske vid Hjerpeströmmen emellan Kallsjön och Iljerpens jernvägsstation, hvarest tillräcklig vattenkraft finnes för malmens anrikande, och sedan återstår endast en kort transport till nämnda station. Jag har någon kännedom om koppartillverkningen, jag har förlorat pengar på sådan tillverkning och vet huru svårt det är att draga någon vinst af kopparmalm till och med då den är mycket rikare än här är fallet. Att man skulle hafva någon egentlig fördel af att föra arbetarne upp en mil längre

på jernväg, tror jag icke. Hvad är en mil att gå för arbetare? Det samma gäller om transport af sprängmaterialier. Det låter vackert, men betyder icke något. Vill man göra pappersmassa, så är det naturligtast att låta trävirket föras ned på vattendragen till Hjerperströmmens vattenfall, der tillverka massan och sedan köra den den korta väg som är kvar. Timret går billigast på flottleden. Fördelaktigare är det äfven för stambanan att föra trävaror till Trondhjem eller Sundsvall, sedan de blifvit försågade till plank vid Hjerpens station, än såsom timmer, i hvilket senare fall fraktinkomsten för stambanan blefve lägre. Således kan jag ej inse, huru för stambanan skulle kunna uppstå någon väsentligt ökad trafikinkomst genom denna bana; men deremot skulle kapitalkontot ökas, eller den summa, på hvilken man skall betala ränta.

*Föreslagen  
bibana från  
Hjerpens till  
Bonäsets  
lastageplats  
(Forts.)*

Det är sagdt, att personer, som deruppe köpt stora skogar, lifligt påyrka banans anläggande. Det är naturligt, att banan för dem skulle vara fördelaktig, men huru det skulle ställa sig för staten, är ej lika klart. Man har talat om att köra timmer från Kallsjön till Sundsvall, men det tror jag icke kan bära sig. Vägen är för lång. Att timmer kan köras denna väg kan ej bestridas, men till hvad pris? Det måste blifva förlustbringande.

Det har påpekats flere gånger, att detta blott är en liten grenbana och att vi redan hafva flere sådana; men denna skulle dock blifva 33,200 fot, således nära en mil lång och är betydligt längre än alla grenbanor som förut blifvit utförda. Den andra bibanan i Jemtland, som är föreslagen, är icke så mycket längre och vida fördelaktigare för staten.

Jag är bestämdt emot att lemna andra bidrag till detta slags bibanor uppe i landet än i form af hjälp till enskilda företag. Ett annat förhållande är med utfartsvägar, såsom Söderhamns och Sundsvalls-banorna.

Om vi nu skulle hylla det systemet, att staten bör bygga bibanor inne i landet, som möjligen gifva utsigt till ökad trafik på stambanorna, komme vi in på en farlig väg. Detta vore väl en obetydlig början, men det kunde lätt blifva en farlig fortsättning. Jag yrkar bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Carlson: Lika med den ledamot af Stats-Utskottet, som först bland dem hade ordet, har jag varit af den tanke, att Kongl. Maj:ts proposition borde bifallas. Jag har icke kunnat reservera mig, emedan jag icke var närvarande, då beslutet i frågan fattades i Stats-Utskottet, men min öfvertygelse har varit och är, att det företag, som här är i fråga, är i hög grad förtjent att af Riksdagen befrämjas; det stora, enkla, påtagliga skälet är, att, om stambanan i Norrland i afseende på det ekonomiska har någon bestämmelse, denna är just att väcka de slumrande krafter, som der i så rikt mått förefinnas och lofva en stor framtid.

Här är fråga om, huruvida stambanan bör sättas i jernvägsförbindelse med ett sjöområde af 23 kvadratmils vidd, naturligtvis — efter hvad också är vitsordadt — rikligen beväxt med skog, äfven företeende anledningar till ladugårdsskötsel, hvarom jag ej vill vidare

*Föreslagen tala då länet landshöfding derom redan lemnat upplysningar, och  
bibana från der äfven tillfälle finnes till industriel verksamhet. Det förefaller  
Hjerpens till mig, att, då man för en så obetydlig summa som den nu ifrågasatta  
Bonäsets kan framkalla så betydlig kraft, som här otvifvelaktigt är att finna,  
lastageplats. det för staten är så mycket större skäl att göra det, som det kan  
(Forts.) ske utan någon ny uppoffring.*

Endast i största korthet skall jag upptaga några af de skäl, som blifvit anförda mot bifall till den Kongl. propositionen särskildt af den näst föregående talaren. Han sade, att, om man kunnat draga stambanan till detta stora, vackra sjösystem, han icke skulle haft något emot det, äfven om det förorsakat en ökad kostnad. Men hvad gör väl skilnaden, om jag vinner samma mål med mindre kostnad för staten? Om jag icke kan föra fram stambanan utan en större utgift, men kan leda ett grenspår för en mindre, hvarför skulle jag icke göra det senare?

Derest man af denna bibana kunde hoppas ökad trafik för stambanan, skulle samme ärade ledamot varit med om att bygga den. Det synes mig att under diskussionen upplysningar blifvit lemnade, som tillräckligt ådagalägga att det föreslagna grenspåret ökar denna trafik.

Chefen för Civildepartementet har ju uppläst en trafikstyrelsens promemoria, enligt hvilken det icke skulle behöfvas mer än 30 kronor om dagen för att betäcka trafikutgifterna, och landshöfdingen i Jemtland har visat, att det belopp virke, man behöfver för att betäcka denna kostnad, kan presteras af en enda exportör. Dertill kommer — hvad äfven förtjenar någon uppmärksamhet — att det icke är fråga om inkomsterna endast för den särskilda trafiken på denna lilla bandel, utan man bör betänka, att hvarenda kolly, som går fram på den, kommer att öka inkomsten af en vida längre sträcka af statens stambana, som vidare skall begagnas. Om virket går åt norska sidan, dit afståndet är minst, lemnar det dock der redan *åtta* gånger så stor trafikinkomst som på biten mellan Hjerpens station och Bonäset.

Exempel finnas på detta slags grenspår; så mellan sjöarne Fryken och Kil. Man säger nu, att man kan lika väl köra varorna på axel mellan Bonäset och Hjerpens, som föra dem på jernväg. Men hvarför är icke förhållandet det samma på sträckan mellan Fryken och Kil, der både afståndet är kortare och vägen bättre? Jo därför, att en oafbruten jernvägsförbindelse är af den största betydelse för trafiken.

Man säger också, att naturen deruppe är så karg. Derom är endast det att säga, att den är alldeles så karg som för öfrigt i större delen af de trakter, denna jernväg genomlöper. Det är dessa traktens natur. Der är skogar, en spridd befolkning, ladugårdsskötsel och icke åkerbruk, men detta innebär intet skäl att ej väcka den utveckling, som der kan vinnas.

Hvad åter invånarnes ringa beredvillighet angår, så är det gifvet, att en till den grad gles befolkning som denna icke kan med den värme understödja ett företag som en tätare befolkning, hvilken befinner sig ett visst välstånd och till hvilken redan spridt sig så-



dana förhållanden, som göra att den med lätthet sammanträder och med enighet erbjuder sig till bidrag.

Hvad slutligen beträffar de tvifvel, man hört uttalas om, huruvida dessa 450,000 kronor verkligen förefinnas, lär väl Chefen för statens jernvägsbyggnadsstyrelse, som jag sett anmäla sig att erhålla ordet, derom kunna lenna upplysningar. På afdelningen inom Utskottet var man öfvertygad om dessa medels befintlighet, ehuru man icke kunde utföra det i siffror af det skäl, att innan de materialier äro sålda, som utgöra den hufvudsakliga tillgången, man icke med säkerhet vet hvad det går för.

I fråga om kostnadssummans tillräcklighet, hvarom en talare yttrat tvekan, lär väl äfven byggnadsstyrelsens vitsord vara tillräckligt.

Jag får på alla dessa skäl yrka att Kammarern med afslag å Utskottets förslag ville bifalla Kongl. Maj:ts proposition.

Herr Beijer: Då dikussionen rörande denna fråga redan räckt så länge, skall jag försöka yttra mig kort. En talare har beskytt jernvägsbyggnadsstyrelsen, att den icke låtit Kongl. Maj:t vara i fred, utan upprepade gånger framkommit med förslag om denna banas byggande. Jag får med anledning häraf upplysa, att Rikets år 1863 församlade Ständer i underdånig skrivelse till Kongl. Maj:t anhöllo, att Kongl. Maj:t täcktes anbefalla styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader, att, då stambanan berörde sjöstäder eller andra sådana ställen, der tillfälle förefunnes att utan alltför stora omvägar och kostnader leda banan till passande lastageplats, hos Kongl. Maj:t föreslå de åtgärder, som kunde vara af behovet påkallade för att på ett för trafiken minst kostsamt sätt bereda tillfälle till varors lastning och lossning i dertill tjenlig hamm eller lastageplats. Styrelsens åtgärder äro således påkallade af denna Rikets Ständers begäran och Kongl. Maj:ts i följd deraf meddelade befallning, och styrelsen har endast handlat sin pligt likmätigt, då den hos Kongl. Maj:t anmält förhållandet. Hon har gjort det flere gånger och slutligen nu, då man icke kunde dröja längre, utan definitivt beslut måste fattas, huruvida denna bana skulle byggas eller icke byggas.

Hvad stambanans riktning beträffar, så har man i allmänhet lyckats att sätta stambanan i direkt förbindelse med befintliga vattendrag; men här har sådant icke varit möjligt; ty här mötte ett betänkligt hinder, som icke kunde undanrödjas, nemligen Åreskutan. Om nu denna sträcka mellan Hjerpens station och Bonäset varit af den längd och i öfrigt sådan, att man kunnat tänka sig, att banbyggnad der kunde blifva föremål för enskild spekulation, hade jernvägsbyggnadsstyrelsen helt visst icke ifrågasatt något byggande för statens räkning. Men jag frågar: kan man rimligen tänka sig, att ett bolag skulle bildas för att bygga en bana, som icke har fullt en mils längd och trafikera den. Exempel finnas för öfrigt redan att staten byggt bibanor af detta slag.

Så har förhållandet varit emellan Kils station och Fryksta, emellan Degerfors station och sjön Möckeln, emellan Södertelje öfre och nedre stationer.

*Förestagen  
bibana från  
Hjerpens till  
Bonässets  
lastageplats.  
(Forts.)*

Genom denna bibana skulle stambanan sättas i förbindelse med en betydlig vattenkraft, utmed Hjerpströmmen, och med en stort vattensystem, som sträcker sig i två riktningar dels vesterut och dels norrut; och just därför, att det å bansträckan genom Jemtland icke kan blifva fråga om någon särdeles stor trafik, bör man enligt min åsigt väl söka att på allt sätt förbättra den genom att till stambanan draga all den trafik, som kan upphemtas.

Nu kan väl sägas, att det icke är någon brådska med denna bana, att man ännu kan dröja någon tid, innan man bygger den. Det kan man visst göra, men då man nu är i tillfälle bygga banan billigare än någonsin, tycker jag för min del, att det icke är skäl vänta dermed.

Den omständighet, att banan skulle byggas med besparingar, har Utskottet ej velat anse utgöra skäl för dess byggande. Något skäl måtte det dock vara, fastän icke fullt skäl, det medger jag, men något skäl måste det väl vara att under sådana omständigheter nu företaga denna banbyggnad. Det är sant, att det kan vara af större vigt att få jernbanan mellan Sundsvall och Torpshammar af samma spårvidd som statens banor och att möjligen äfven andra lika viktiga bibanor finnas; men detta hindrar icke att ej äfven den nu ifrågasatta banan kan vara fördelaktig.

Jag yrkar bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr Stjernspetz: Med anledning deraf att jag vistats i de trakter, hvarom här är fråga, för topografiska kartarbeten och på kartan affattat, bland andra, just de ställen, der den föreslagna jernvägen skulle framgå, ber jag att få yttra några ord i frågan.

Det var en talare, som nämnde, att banan icke skulle kunna konkurrera med flottleden. Till min uppgift hörde äfven att uppmäta djupet och bredden samt undersöka bottens beskaffenhet af den ström, i hvilken flottningen bedrifves, och det visade sig då, att denna var alldeles upplyd af en mängd stora stenar till följd deraf att den gräft sig ned i en sandås, uti hvilken sådana stora stenar varit befintliga. Denna omständighet måste föranleda, att vid flottningen en mängd timmer sönderslås, i synnerhet som fallet är 190 fot högt på den lilla sträckan från Kallsjön till Hjerpens station. Det är därför min öfvertygelse, att de, som fått ned sitt timmer i Kallsjön, med största begärlighet skulle taga upp det vid Bonäset och vida hellre forsla det på jernvägen derifrån än låta det blifva sönderslaget i den strida forsen.

En talare har uttryckt sin förvåning öfver, att orten visat så ringa intresse för företaget; men jag ber få påpeka, att transportererna i dessa trakter äro oerhördt dyra. Då jag var der, hörde jag uppgifvas, att en karl med sin häst kunde om vintern förtjena 20 till 25 kronor om dagen. Också voro lefnadsförnödenheterna i förhållande derefter dyra; men folket tyckte, att det i alla fall var en god arbetsförtjenst, och de insågo icke, att arbetet i jorden och skogen skulle varit vida fördelaktigare för dem än att förstöra sina egna och dragarnes krafter på de dåliga vägarne, hvilket för öfrigt blott gaf dem en högst tarflig och knapp bergning. Häraf förstod jag

emellertid, att de icke kunde vara synnerligen intresserade för en jernvägsanläggning som de trodde skulle borttaga deras medel för lifsuppehållet. Men Herrarne kunna väl förstå, huru svårt det skall vara för *hvarje* industri att kunna uppstå eller existera i sådana trakter, der en karl med häst kostar 20 till 25 kronor per dag, hvarföre också den glesa befolkningens nästan enda näringsfång är att insamla de råämnena, trä och malm, som naturen skänker utan något synnerligt arbete. Detta höga pris visar till fullo af hvilken vigt och nödvändighet för ortens utveckling en jernväg skulle vara.

*Föreslagen  
bibana från  
Hjerpens till  
Bonäsets  
lastageplats.  
(Forts.)*

Man har äfven invänt, att den föreslagna jernvägen vore så kort, att befolkningen mycket väl kunde köra sina produkter den sträckan. Men Kallsjön och de andra sjöarne, som stå i samband med denna, sträcka sig ända till 15 mil norrut och om invävarna från dessa trakter vilja hemta varor vid jernvägsstationen eller skicka sådana dit, så kunna de väl på sjöarne komma på sina farkoster till Bonäset, men hvem skall väl forsla deras varor deremellan och stationen? Om deremot jernvägen komme till stånd, kunde de sjelfve vid lastageplatsen Bonäset ombesörja varornas afsändande på jernvägen.

För öfrigt är det icke någon obetydlig fråga, då den gäller en areal af omkring 20 kvadratmil, eller en landsdel ungefär lika stor med halfva Halland enligt uppgiften i Kongl. Maj:ts proposition; efter mitt förmenande är yttinnehållet, som skulle hafva fördel af jernvägen, likväl betydligt större till följd af de vattendrag, som tillflyta de stora sjöarne.

Jag beklagar mycket denna trakt, att den icke i Stats-Utskottet haft några *personligen* i saken intresserade, som kunnat verka för dess bästa.

Vi hafva i fråga om andra banor sett de personliga intressena särdeles verksamma.

Här finnas visserligen inga sådana; men *för mig* gäller Kongl. Maj:ts utredning och begäran om Riksdagens medverkan för åstadkommandet af denna lilla bandel *betydligt mera* än de personliga intressen, som inom Riksdagen kunna göra sig gällande för att få vissa lokala fördelar befrämjande. Jag anhåller om bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr Ekman, Carl: Nog har jag ofta varit i tillfälle att af egen erfarenhet finna, hurusom bevekelsegrunder, som just icke kunna uttalas i en motivering, hafva föranledt framställningar från Stats-Utskottet; men i sådant fall brukar alltid Utskottets framställning vara åtföljd af reservationer. När jag tog i handen det betänkande, Stats-Utskottet här afgifvit rörande Kongl. Maj:ts proposition om jernvägsbyggnader och enskilda motioner, som i sådant afseende blifvit väckta, föreföll det mig högst besynnerligt, att den framställning, som Utskottet gjort, icke var åtföljd af mer än två reservationer, af hvilka blott den ena bestämdt angifver hvad som önskas i stället för Utskottets hemställan i den punkt, vid hvilken reservationen är fogad. Då man genomläser detta betänkande, finner man genast, att allt, som under vanliga förhållanden skulle anses vara utredt genom

*Föreslagen  
bibana från  
Hjerten till  
Bumäsets  
lastageplats.  
(Forts.)*

undersökningar, verkställda af de myndigheter, hvikas pligt det bör vara att i främsta rummet yttra sig öfver hithörande frågor, blifvit af Utskottet afstyrkt, men att deremot en stor fråga, som Utskottet sjelft vid sista riksdagen förklarade vara af den beskaffenhet, att Utskottet ansåg sig icke kunna yttra sig om densamma, utan att en fullständig utredning först blifvit af Kongl. Maj:t verkställd, blifvit af Utskottet tillstyrkt. Ilvilket stöd ledamöterna af Kamrarne under sådana förhållanden skola kunna hemta af den utredning, som inom Utskottet ästadkommits, kan jag för min del icke fatta, utan man måste söka bilda sig sin mening så godt man kan på grund af de öfriga handlingar i frågan som föreligga. Det slut, hvartill jag för min del kommit efter en sådan granskning af föreliggande handlingar, är, att bland de föreslagna jernvägsbyggnaderna den, hvarom Kammaren nu öfverlägger, är en sådan, som bör erhålla Riksdagens bifall. Andra personer hafva här yttrat sig, som ega mera sakkännedom än jag, och isynnerhet synas mig de upplysningar, som af den näst föregående talaren blifvit meddelade och hvilka ådagalägga, att det måste vara svårt att verkställa timmerflottning i den starka och strida fors, som bildar sig vid Kallsjöns utlopp, — dessa upplysningar synas mig gifva anledning till det antagande, hvilket redan bekräftats af erfarenheten, att jernvägen kan med framgång täfva med elfvarne i fråga om transport af timmer.

För öfrigt lärer det väl icke gerna kunna förhålla sig så, som en föregående talare yttrat, att man under vintern icke skulle kunna använda sjöarne i Jemtland till transporter af varor från och till jernvägsstationen. Det kan ju hända, att kommunikationerna kunna någon tid vara afbrutna; men icke lärer väl sådant höra till regeln.

Då det jemväl blifvit upplyst, att man sträfvat efter att kunna draga tvärbanan så, att den komme i beröring med nu ifrågavarande vattensystem, men att detta icke låtit sig göra, så synes mig alla skäl tala för att man genom anläggandet af denna lilla bibana sätter stambanan i förbindelse med nämnda vattensystem.

På grund häraf anhåller jag om proposition på bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr Wallenberg: Jag medgifver, att denna jernvägsanläggning kan lända till fördel för orten; men jag kan icke inse, att det kan lända till skada eller olägenhet för landet, om man väntar med anläggningen, till dess banan från Torpshammar till Sundsvall blir färdig såsom bredspårig. Detta är mitt huvudargument, hvarför jag icke för närvarande kan bifalla detta förslag.

Med anledning af hvad en talare yttrat om koppargrufvorna i Jemtland kan jag upplysa, att, då silfvergrufvorna upptäcktes i Mexico och södra Amerika, blef ifvern för silfvergrufvor så stor i Spanien, att man såg silfver framglimta ur nästan hvarje sten, och företagsamheten blef så stor, att det sedan blifvit ett allmänt ordspråk, att vi de spanska inom landet belägna silfvergrufvorna har mera silfver blifvit nedlagdt än som tagits derutur. Så förefaller det sig äfven med dessa koppargrufvor; der äro mera pengar nedlagda än hvad som tagits derur i koppar. Nog kommer det att

dröja mansåldrar, innan något resultat kan visas, som gör att denna omständighet väger något i vågskålen vid afgörandet af den nu förevarande frågan.

Jag tillstyrker fortfarande bifall till Stats-Utskottets förslag.

*Föreslagen  
bibana från  
Hjerppe till  
Bonäsets  
lastageplats.  
(Forts.)*

Herr Nordenfelt: Jag vill endast till mitt föregående anförande tillägga, att, då jag förliden sommar var vid Hjerpens station, såg jag der en ångsåg nära stationen, och denna såg uppgafs taga största delen af sitt timmer från Kallsjön. Afven förefinnas helt nära samma station betydliga vattenkrafter.

Efter härmed slutad öfverläggning gjorde Herr Grefven och Talmannen enligt de derunder framställda yrkandena propositioner, först på bifall till Utskottets förevarande hemställan och sedan på afslag derå och bifall till Kongl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning, samt förklarade sig anse den förra propositionen vara med öfvervägande ja besvarad.

Votering begärdes, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och anslogs en omröstningsproposition af följande lydelse:

Den, som bifaller 2:a punkten i Stats-Utskottets Utlåtande N:o 42, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslås punkten och bifalles Kongl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning.

Omröstningen företogs, och vid dess slut befunnos rösterna hafva utfallit sålunda:

Ja — 62;  
Nej — 50.

### 3 punkten.

Herr Widmark, Carl Olof: Då den fråga, som nu är föredragen, på det lifligaste berör den orts intressen, derifrån jag är, kan jag icke stillatigande vara med om ett beslut i öfverensstämmelse med Utskottets hemställan, hvilken innebär icke ett afgörande utan endast ett uppskof med frågan. Jag ber att få förutskicka en kort beskrifning öfver uppkomsten af Söderhamn—Bergvikens jernväg, dess ändamål och beskaffenhet. År 1861 fullbordades jernvägen mellan Söderhamn och Bergvik, med ändamål dels att förbinda trakterna i Helsingland kring Bollnäs med hafvet, dels att underlätta trävaru-

*Angående  
jernvägsför-  
bindelse  
mellan Kila-  
fors och  
Söderhamn.*

Angående  
jernvägsför-  
bindelse  
mellan Kila-  
fors och  
Söderhamn.  
(Forts.)

rörelsen, som försvårades eller hindrades af betydliga forsar och laxfisken i Ljusnans nedersta lopp, som, om, jernväg anlades, ej behöfde användas för flottning. Den åstadkoms med lätthet och på sådant sätt, att endast en tredjedel af anläggningskostnaden tecknades såsom aktier och öfriga två tredjedelar af byggnadsmedlen anskaffades genom lån. Beräkningarne öfver banans trafik slogo öfver all förväntan väl ut, i det att banan lemnade större inkomster än någon annan bana i Sverige. Den har sålunda kunnat med lätthet årligen i väsentlig mån öka sin rörelsemateriel; den har kunnat med lätthet betala räntor och amortering; den har kunnat lemna god utdelning till aktieegarne på deras tillskott och sålunda förefinnes för aktieegarne full visshet derom att, när amorteringen är avslutad, banan skall komma att gifva en ovanligt hög ränta. Oaktadt dessa stora fördelar äro aktieegarne likväl beredda på en sådan uppoffring, som nu ifrågasättes; de vilja åyttra jernvägen till staten utan någon väsentlig förtjenst och utan att se på de stora fördelar, de nu hafva, och härtill manas de af den stora och viktiga förbättring, trafikförhållandena inom orten skulle vinna, om, sedan stambanan numera dragits upp genom landet, en förbindelse kunde åstadkommas med denna och denna förbindelse kunde utsträckas till den egentliga hamnen vid Östersjön.

De för saken intresserade hafva först tänkt, att ändamålet kunde vinnas på ett annat sätt än genom anlåtande af statens mellankomst. För att gå försigtigt tillväga tänkte de nemligen, att man till en början endast skulle framdraga jernvägen från Söderhamn till Bergvik medelst en smalspårig bana till Kilafors; men då koncession begärdes å denna anläggning, svarade Kongl. Maj:t, att den icke borde medelas på den grund, att banan borde vara bredspårig. Sedermera har en annan framställning gjorts ifrån orten, antingen att staten skulle besluta sig för att sjelf anlägga en stambanegren derstädes eller ock, om sådant icke kunde bifallas, att koncession måtte beviljas å en bana mellan Bergvik och Kilafors. Så föreligger nu frågan och fullständig utredning af densamma är åstadkommen. Det har visats, att all sannolikhet förefinnes för att banan skall erhålla icke blott lika stor trafik som den nuvarande, utan ändå större genom anläggandet utmed norra stambanan af sågverk, hvilkas produkter skulle taga denna utfartsväg. Det har visats, att stambanan skulle komma att kunna konkurrera med den intill densamma belägna flottleden. Jernvägstrafikstyrelsen har till och med sagt, att det vore alldeles icke osannolikt att, om statsbanan utsträcktes till Bergvik och Söderhamn och dymedelst gäfve tillfälle åt den enskilda företagsamheten att genom bibanor sätta sågverken vid Ljusne samt den enskilda jernvägen Marma—Sandarne i direkt jernvägsförbindelse med Ljusneelvans öfre vattenområde, statsbanan skulle till sina transportföremål få räkna allt det virke, som från nämnda vattenområde nedginge utefter Ljusnan till hafvet. »Allt» är kanske för mycket sagdt; ty förhållandet är, att timmerkvantiteten, som flottas på Ljusnan, vissa år uppgår till 4 millioner timmer och detta är verkligen en så stor mängd, att den tål att delas på och att

ändock jernvägen kan få en ofantlig trafik, äfven om endast hälften deraf skulle komma att forslas på densamma.

Sälunda är enligt min åsigt den föreslagna jernvägen af sådan egenskap, att den direkt skulle komma att lemna en högst betydlig vinst och att den indirekt komme att framkalla en betydlig trävaru-transport. Häremot kan invändas, att det icke är statens ändamål att se på vinsten i fråga om jernvägsanläggningar utan på den indirekta fördel, som består i näringarnes underlättande; men manne icke just här sådana förhållanden äro för handen och detta i den allra högsta grad, då det här gäller att sätta lif i statens egen industri och medverka dertill, att norra stambanan uppfyller sitt ändamål?

Man kan äfven invända, att det är lika bra, om den enskilda företagsamheten bygger denna jernväg. Jag tror äfven, att företaget i sådant fall skulle för de personer, som utförde detsamma, blifva vinstgifvande och lyckobringande; men det är naturligt, att detta då icke kan tilltagas i samma skala, utan att man då nödgas till en framtid uppskjuta en sådan förbättring som jernvägens utsträckning från Söderhamn till Stugsunds hamnplats. Allt vore på en gång vunnet, om staten till sin egen fördel beslöte sig för denna bandel, och icke kan det vara skäl att åt den enskilda företagsamheten lemna denna bandel, den viktigaste länken i ett bansystem som sammanbinder inlandet med Östersjön, och å hvilken alla transportföremålen från vidt skilda delar af landet så att säga samlas och sammanföras. Om staten rör om både stambanan och denna grenbana, så får staten fria händer att sjelf ordna en så vigtig och betydande trafik som den, hvilken här skulle uppstå.

Här är frågan i alla delar utredd; här fattas enligt mitt förmenande intet annat än Kongl. Maj:ts eget afgörande. Jag erkänner, att det ligger vikt på, att icke Riksdagens beslut afklipper det afgörande, som bör tillkomma Kongl. Maj:t. Då nu här föreslagits flere utfartsvägar från stambanan, nemligen dels till Söderhamn, dels till Hudiksvall och dels till Sundsvall—Torps-hammarbanans förändring till bredspårig, så är enligt min uppfattning den utväg alldeles riktig, som Herr Nordenfelt uti sin reservation föreslagit, eller att medlen för Söderhamnsutfartsvägens byggande ställas till Kongl. Maj:ts disposition, att användas endast i den händelse Kongl. Maj:t vid slutlig pröfning af frågan anser nödigt, att staten sjelf bygger banan. Derigenom vinnes, att frågan kan blifva snart afgjord och att det icke behöfver dröja länge med företagandet af denna bibanas anläggande, vare sig såsom en statsbana eller såsom en enskild bana, hvilket också vore för orten gagneligt.

På grund af hvad jag nu yttrat yrkar jag bifall till den af Herr Nordenfelt afgifna reservation.

Herr Nordenfelt: Jag beklagar mycket, att denna fråga icke så tidigt vunnit den utredning, den nu har, så att Kongl. Maj:t hunnit att pröfva densamma förr, än den kommer till afgörande hos Riksdagen. Jag är nemligen öfvertygad om, att, om en sådan pröfning förut egt rum, resultatet deraf skulle blifvit ett kraftigt understöd

*Angående  
jernvägsför-  
bindelse  
mellan Kila-  
fers och  
Söderhamn.  
(Forts.)*

Angående  
jernvägsför-  
mellan Kila-  
fors och  
Söderhamn.  
(Forts.)

från Kongl. Maj:ts sida för den nu ifrågavarande banbyggnaden. Det är en sanning, att priset på den nu ifrågasatta banan i dess helhet, nemligen deri inberäknadt det stora byggnadsarbete, som måste utföras och de många spår, som böra anläggas för att få banan, fullgod och för ändamålet passande, har blifvit högt; men trafikstyrelsen bekänner ock, att intet förslag har varit så fullständigt. Deruti är nemligen upptaget alla möjliga spår, som kunna komma i fråga och riklig rullande materiel. Mig har varit anförtrodt att leda dessa undersökningar och göra upp detta förslag, och jag vet att jag gjort det så, att beloppet skall räcka väl till, samt att trafikstyrelsen icke skall hafva tillfälle att ytterligare nedlägga kapital på denna bana. Jernvägsbyggnadsstyrelsen har äfven godkänt detta förslag. Det föreligger en fullständig trafikutredning af trafikstyrelsen, hvilken kommit till det resultat att banan skulle gifva 5 procent netto. Jag har här i min hand en revisionsberättelse för den del af banan, som skulle köpas in, och den visar att, om man tager i betraktande alla afskrifningar och behållningar m. m., hade banan under 1880 gifvit 149,541 kronor *verklig* nettobehållning; ty att bolaget behagat skrifva af en del af vinsten på kapitalkonto och en del till reservfond m. fl. dylika afskrifningar, hindrar icke att netto-behållning på trafiken varit den uppgifna.

Denna bana skulle på ett kraftigt sätt befördra inkomsten på den del af den norra stambanan, som deraf närmast beröres. Der finnas många trafikanledningar, hvilka icke kunna komma till nytta, därför att utfartsvägar till hafvet saknas i närheten. Vi hafva t. ex. Bergviks bolag, som ensamt har 149,000 tunnland skog ntefter norra stambanan. Dessa skogar gifva årligen omkring 200,000 timmer, hvilka nu flottas. Jag vill icke säga att alla dessa timmer skulle komma på jernvägen, men de bättre af dem skulle forslas på det sättet, därför att timmer förlorar i värde genom lång flottning, en del kommer dessutom att blifva kvar i flottleden och detta gör ränteförlust. Det har redan varit satt i fråga att taga upp timret och köra det en sträcka på jernväg och släppa det i sjön Bergviken, men bolaget ville då icke betala så mycket att denna transport skulle lemna någon fördel. Annorhunda blefve förhållandet om timret kunde föras till hafvet direkt på jernväg. Ljusnan, som banan följer, förde fram sista året omkring 3,000,000 timmer. Utmed banan anläggas sågar för att skicka plank på jernvägen, oaktadt de måste lastas om vid Kilafors, föras på sjön Bergviken och sedan på den lilla jernvägen vidare till hafvet.

Om det vore att förmoda att ett tillräckligt kapitalstarkt enskildt bolag ville bygga denna bana och bygga den på sådant sätt och på sådana vilkor, att den vanliga samtrafiktaxan blefve gällande, vore ett uppskof icke så mycket att befara. — Gefle—Dala banan trafikeras så billigt man kan önska, och trafiken der går bra. Men det finnes icke någon sannolikhet för att få till stånd ett sådant bolag. Hvarje års uppskof är en ren statsförlust, en minskad statsinkomst af den norra stambanan. Man kommer enligt min åsigt icke ifrån att bygga denna bana, frågan är, hvad vinner man med ett uppskof? Jo, förlust och intet annat. Vidare kan det mycket väl hända, att en ändring



i det af staden Söderhamn gjorda anbudet kan ske. Der äro ganska många partier. Jernvägen går nu norr om stadsån, och det vore meningen att flytta öfver den söder om denna å för att få en användbar stationsplats och komma till en bättre hamn vid Stugsundet. De, som bo söder i staden, tycka icke om att få jernvägen inpå sig. Det var en ganska knapp majoritet för denna flyttning. Om en förändring af partiernas krafter inträder kunna villkoren till ett annat år blifva sämre; och utan Söderhamns medgifvande blir det dyrt eller nästan omöjligt att genom expropriation framgå igenom en betydlig stadsdel.

*Angående  
jernvägsför-  
bindelse  
mellan Kila-  
fors och  
Söderhamn.  
(Forts.)*

Likaledes är detta Söderhamns jernvägsbolag så konstrueradt, att det beror på några få delegare, om bolaget får upplösas eller ej. Det behöfs blott ett litet affall från den nuvarande majoriteten för att det fattade beslutet skall falla. Man kan å andra sidan säga, att de hafva stort intresse att få banan och att de skola göra samma uppoffringar ett annat år. Men det finnes ett mycket starkt intresse för att söka åstadkomma en svagare jernväg på enskild väg för att förtjena på högre taxor. Huruvida de kunna få koncession, återstår att se; men om de få det, blir det sannolikt en svag eller en smal-spårig bana och uppfyller icke ändamålet att få en billig utfartsväg från norra stambanan.

Huru jag således ser saken, finner jag blott att skada och förlust skall åstadkommas genom ett uppskof och icke någon fördel. Man skulle kunna tänka sig att, en annan bana skulle uppfylla ändamålet, men en bana t. ex. till Hudiksvall blir dyrare, emedan vägen är mycket längre, och till Sundsvall fins visserligen en bana, men den ligger för mycket i norr. Det är för stor väglängd mellan Geflebanan och Sundsvallsbanan för att trafiken med fördel kan söka sig väg endast till Sundsvall eller Gefle. Utskottet har icke funnit annat mot detta förslag, än att Kongl. Maj:t icke afgifvit proposition i ämnet. Ett likadant förhållande har dock icke hindrat Utskottet att i en senare punkt göra en framställning; men man sade, att, enär här vore fråga om en statsbana, borde framställning komma från Kongl. Maj:t. Jag nekar icke till att så kunde hafva skett, men jag kan heller icke se, hvilken skada det skulle medföra att säga, att om Kongl. Maj:t vid pröfning finner att banan bör byggas, pennningar finnas hos Riksgäldsfullmäktige till Kongl. Maj:ts disposition. Dessa pennningar behöfva icke upplånas, om Kongl. Maj:t icke finner att banan är nyttig eller nödvändig. På det sättet tror jag att Kongl. Maj:ts rätt att pröfva frågan är besvarad. Han har tillfälle att göra huru han vill. Jag skall icke uppehålla Herrarne med ett längre anförande, utan yrkar bifall till den af mig afgifna reservationen.

Herr Grefven och Talmannen tillkännagaf, att anslag utfärdats till detta sammanträdes fortsättande kl. 7 e. m.

Grefve Sparre: Jag ber att först få uttala såsom min mening att det är en bjudande nödvändighet att förse norra stambanan med lämpliga utfartsvägar, om man af denna bana skall kunna

Angående  
jernvägsför-  
bindelse  
mellan Kila-  
fors och  
Söderhamn.  
(Forts.)

påräkna den trafik, den skäligen bör kunna lemna. Det förefaller mig, att, när det är icke mindre än 265 kilometer mellan Ånge och Storvik, det deri ligger ett bestämdt påpekande, att man måste söka utfartsvägar för den trafik, staten hufvudsakligen kan erhålla på sin norra stambana — skogsalster — och som i annat fall, fruktar jag, kommer att följa vattendragen. Sedan jag uttalat detta, ber jag få tillägga, att dessa utfartsvägar naturligtvis måste hafva samma spårvidd som stambanan; ty om man skall genom omlastning fördyra transportkostnaderna, komma dessa utfartsvägar icke att verka hvad dermed afsetts. Jag önskar derföre lifligt, att sådana utfartsvägar må komma till stånd af samma spårvidd som statens banor, och måhända kan jag äfven tillägga, att det är af vigt, att åtminstone några af dessa komma i statens egna händer, emedan, då staten disponerar utfartsvägarne, staten bättre kan tillgodose trafiken på de öfriga stambanorna. Om således någon Kongl. proposition hade varit afgifven till Riksdagen om anslag till denna jernväg, skulle jag gifvit min röst för densamma; men jag har icke ansett möjligt att, då frågan ännu icke varit föremål för Kongl. Maj:ts pröfning, bifalla hvad här är föreslaget. Då fråga är om inköp af denna bana för *statens* räkning, om dess ombyggnad för *statens* räkning och om dess förlängning för *statens* räkning, har jag icke trott, att Riksdagen nu bör eller kan taga initiativ i frågan, och icke ansett, att ens i den form det nu är föreslaget så borde ske. Detta har varit mina skäl, hvarför jag i Utskottet tillstyrkt afslag på förslaget och nu i Kammarken tvingas att göra detsamma.

Herr Söderhjelm: Den här föreslagna jernvägsförbindelsen mellan Kilafors station på norra stambanan och Söderhamns stad har, enligt hvad Utskottets betänkande gifver vid handen, varit föremål för så fullständig undersökning och så omsorgsfull pröfning af vederbörande myndigheter, så väl hvad angår banans sträckning, byggnadssätt och kostnad som trafikförhållanden och räntabilitet, att det torde vara obehöfligt att vidare derom yttra sig. Likaledes har trafikstyrelsen kraftigt framhållit af huru stor vigt och betydelse denna grenbana är icke blott för Söderhamns stad och den trakt, hvarigenom banan skulle komma att gå, samt hela provinsen Helsingland och dess förnämsta industrigren trävarurörelsen. utan äfven, och uti ej ringa grad, för norra stambanans egen trafiktillväxt. Fördelen af denna bana synes mig således vara till fullo ådagalagd, äfvensom den särskilda fördel, som skulle uppkomma om banan byggdes för statens räkning, emedan deraf skulle följa en billigare trafiktaxa och bekvämare trafik än som är möjligt, der flera bandelar trafikeras hvar för sig. Stats-Utskottet har också kommit till det slut att det finner: »frågan om norra stambanans ändamålsenliga förbindande med Östersjön vara af framstående vigt». Kommer nu härtill, att ett enskildt bolag länge varit färdigt att öfvertaga byggandet af den felande delen mellan Bergvik och Kilafors och att detta bolag icke önskar något bättre än att den begärda concessionen beviljas, må man med skäl fråga, hvad som härvidlag ännu återstår, och hvarför icke Utskottet ansett sig kunna förorda denna bana eller åtminstone

afgöra frågan, om det nya bolaget skulle få bygga den. Men Utskottet upplyser att frågan är »beroende på Kongl. Maj:ts pröfning». Nåväl, är då för denna omständighets skull nödvändigt att utförandet uppskjutes till en obestämd framtid — eller åtminstone fördröjes ännu ett år? Jag ber att ännu en gång få uppmärksamma, att här icke är fråga om en undersökning af ifrågavarande jernvägs sträckning och byggnad, kostnad och afkastningsförmåga, ej ens om möjligheten att åstadkomma densamma; utan hvad som här är af nöden det är att en gång få afgjort, om ett enskildt bolag tillåtes bygga den återstående jernvägsdelen; och hvad jag såsom en bland representanterna för den ifrågavarande bygden anser vara min skyldighet att för Kammaren framhålla, det är angelägenheten af att byggnadsarbetet sättes i verket *snarast möjligt*, ty denna jernväg är, snart sagdt, en lifsfråga för Söderhamns samhälle och af den största betydelse för hela provinsen, och uppskjutandet med denna banbyggnad är ingalunda betydelselöst, när såsom här kommunikationsväsendet och näringslifvet i en hel provins hämmas och tillbakahålles i sin naturliga utveckling.

Af dessa skäl och på grund af de öfriga förhållanden reservanterna anført, synes det mig, som om det endast skulle vara förestafvadt af nödig och klok omtanke, om Riksdagen nu skulle besluta att ställa till Kongl. Maj:ts disposition det för denna jernvägsbyggnad erforderliga penningeanslaget. En ärad ledamot af Stats-Utskottet har nyss anført, hurusom det är af vigt, att Utskottet icke fäster afseende vid enskilda motionärers förslag i fråga om statsinstitutioner. Jag får bekänna, att jag för min del äfven hyllar denna princip, dock för så vidt nemligen vid tillämpningen af densamma icke något statens intresse uppenbart försummas, hvilket tyvärr torde vara händelsen i detta fall. Dessutom har jag svårt inse, huru reservanternes förslag kan i minsta mån gå Kongl. Maj:ts initiativ i förväg, ty hvarigenom har denna jernvägsfråga kommit till den punkt, på hvilken hon nu befinner sig, om icke just på regeringens tillskyndan? Har icke Kongl. Maj:t föranstaltat om denna jernvägslinies undersökning? Har icke Kongl. Maj:t vidare inledt förberedande aftal om inlösen af den redan färdigbygda jernvägsdelen Bergvik—Söderhamn och har icke slutligen Kongl. Maj:t infordrat vederbörande myndigheters utlåtanden i frågan. Om nu efter en sådan utredning Kongl. Maj:t pröfvar skäligt, att denna jernbana införlifvas med statens jernvägsnät, blir skillnaden den, att om denna motion afslås, på sätt Utskottet tillstyrkt, frågan återkommer vid en blifvande riksdag, för att möjligen ytterligare uppskjutas, hvaremot, om reservanternas förslag antages, byggnadsarbetena kunde påbeggynas, så snart Kongl. Maj:t finner sådant skäligt och lämpligt. Det kan visserligen å ena sidan sägas, att individens rätt och fördel måste vika för statens, men å andra sidan kan äfven med fog erinras, att det dervid bör tillses, att icke de enskildes lofliga ansträngningar förtryckas mera än nödvändigheten fordrar; och från denna synpunkt är det, som jag för min del på det lifligaste yrkar bifall till reservanternas förslag.

*Angående  
jernvägsför-  
bindelse  
mellan Kila-  
fors och  
Söderhamn.  
(Forts.)*

Angående  
jernvägsför-  
övindelse  
mellan Kila-  
fors och  
Söderhamn.  
(Forts.)

Efter härmed slutad öfverläggning gjorde Herr Grefven och Tal-  
mannen enligt de derunder framställda yrkandena propositioner, först  
på bifall till Utskottets förevarande hemställan och sedan på afslag  
derå och bifall till den mot ifrågavarande punkt afgifna reservation,  
samt förklarade sig finna den förra propositionen besvarad med öfver-  
vägande ja.

Då Herr *Söderhjelm* nu begärde votering, uppsattes, justerades  
och anslogs följande omröstningsproposition:

Den, som bifaller 3:dje punkten i Stats-Utskottets Utfåtande  
N:o 42, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslås punkten och bifalles den deremot afgifna  
reservationen.

Omröstningen företogs, och vid dess slut befunnos rösterna hafva  
utfallit sålunda:

Ja—70;  
Nej—38.

#### 4 punkten.

Herr Wallenberg: Jag ännar visst icke uppträda mot det slut,  
hvertill Utskottet kommit, ty denna undersökning torde i alla fall  
kunna åstadkommas och bekostas med de för Kongl. Maj:t tillgäng-  
liga medel. Men jag ber att få begagna tillfället att säga att jag, bland  
de utfartsvägar, jag anser behöfliga, anser denna vara *en af de vig-  
tigaste* och i vikt närmast jemförlig med Torpshammar—Sundsvalls-  
banan. Det är nemligen ytterst angeläget att vi få utfartsvägar icke  
blott till redder, utan äfven till verkliga *hamnar*, hvilket är något  
helt annat.

Öfverläggningen ansågs härmed slutad, och punkten bifölls.

#### 5 punkten.

##### Mom. a).

Ifrågasatt  
understöd  
för anlägg-  
ning af  
jernväg från  
Skåne genom  
Halland till  
Göteborg.

Herr Törneblad: Då jag funnit mig föranlåten att icke biträda  
den åsigt, som uttalats af Stats-Utskottets öfvervägande pluralitet och  
särskildt af de flesta af mina embetskamrater och meningsfränder från  
denna Kammare, tillhör det mig så mycket mer att framlägga de skäl,  
som för mig varit bestämmande vid detta sätt att förfara. Det är en  
pligt, som jag i detta afseende har känt så mycket tyngre, som jag

är den förste att egna mitt fulla erkännande åt de välvilliga grunder, som i detta afseende ledt Stats-Utskottets pluralitet, hvilka grunder jag för min del anser vara hemtade från deltagande för den ort, som visat så ovanliga prof på offervillighet för jernvägarne. Detta deltagande har ytterst sitt upphof i allmän välvilja för utvecklingen af våra jernvägar, en välvilja, som jag för min del i princip också delar. Då jag således, i likhet med Stats-Utskottets pluralitet, anser, att vårt land äfven för framtiden kan hafva behof af att det enskilda jernvägsnätet utvecklas på ett naturligt och tillfredsställande sätt, och således i afseende å *ändamålet* är med pluraliteten ense, tillåter jag mig dock att vara af något olika tanke i fråga om de *medel*, genom hvilka detta ändamål bäst och säkrast befordras, eller sättet, hvarpå hithörande frågor böra behandlas. Vi erinra oss måhända alla, att, då behofvet af jernvägar i vårt land först gjorde sig fullt gällande, inom Riksdagen många förslag väcktes och många intressen bröto sig mot hvarandra, hvart och ett främjande sitt ändamål, till dess de möjligen kunde i en eller annan form förena sig med eller mot hvarandra. Det var utan tvifvel en ganska klok väg, Riksdagen beträdde, då den ansåg sig böra lemna anslag till understöd åt enskilda jernvägar till regeringens disposition, på det att regeringen skulle kunna med alla henne till buds stående medel företaga en grundlig pröfning af dylika frågor och egna åt desamma den särskilda fullständiga utredning, som kunde genom myndigheternas tillhjälp åstadkommas, den upplysta och fördomsfria granskning, som af inga lidelser eller tumlande meningar på den politiska valplatsen skulle kunna störas. Men med detsamma Riksdagen lemnade denna fullmakt åt regeringen, uttalade Riksdagen också tydligt den åsigten, att undantag från beviljandet af låneunderstöd åt enskilda jernvägar endast i sällsynta fall kunde förekomma, så att sådant skedde endast efter gemensam pröfning af Riksdagen och regeringen. Sådana undantag hafva skett, särskildt när fråga varit om direkta anslags beviljande till en eller annan jernvägsanläggning. Stats-Utskottet har också vid förliden riksdag erkänt rättigheten af denna grundsats, särskildt i fråga om den jernvägsanläggning för hvilken låneunderstöd nu är begärdt. Stats-Utskottet yttrade nemligen förlidet år, i sammanhang med beviljandet af de millioner, som ställdes till regeringens disposition under de närmaste fem åren, och hvilkas belopp, något som jag är den förste att beklaga, blef så nedsatt, att det icke räckte äfven till denna bana — Stats-Utskottet yttrade då, säger jag, följande: »Ehuru Utskottet således ingalunda förbisett den vikt, som denna jernvägsanläggning, synes ega, anser Utskottet sig likväl ej kunna tillstyrka Riksdagen att med ytterligare utvidgning af stambanesystemet i de södra delarne af riket besluta dess utförande för statens rikning såsom stambana». Af detta framgår att Utskottet icke ansett det statsintresse, som med denna jernväg kunde vara förbundet, så öfvervägande, att staten borde utföra jernvägens byggande. Utskottet fortsätter vidare: »Deremot vill Utskottet ingalunda förneka, att ju icke en närmare utredning af ärendet skulle kunna ådagalägga, det ifrågavarande jernväg vore för det allmänna af sådan vikt, att dess anläggning såsom enskild bana lämp-

*Ifrågasatt  
understöd  
för anlägg-  
ning af  
jernväg från  
Skåne genom  
Halland till  
Göteborg.  
(Forts.)*

*Ifrågasatt  
understöd  
för anlägg-  
ning af  
jernväg från  
Skåne genom  
Halland till  
Göteborg.  
(Forts.)*

ligen borde med statsunderstöd befrämjas. I sådant fall och enär, med afseende å banans längd och betydliga anläggningskostnad, det ej torde vara för Kongl. Maj:t möjligt att till dess utförande med bidrag af statslån anvisa medel ur den allmänna fond till låneunderstöd för enskilda jernvägar, som Utskottet ännar föreslå, lærer särskild framställning till en blifvande riksdag om statsbidrag till jernvägens utförande såsom enskild bana vara erforderlig.» I detta utlåtande ber jag särskildt att få framhålla de ord, i hvilka Utskottet säger sig ingalunda förneka, att icke en närmare *utredning* af ärendet skulle kunna ådagalägga, att ifrågavarande jernväg vore särdeles vigtig. Vigten är således här i främsta rummet lagd på en blifvande utredning och motionärerne hafva också i viss mån erkänt detta, då de anföra: »Med detta uttalande och då den stora allmänna betydelsen för vårt land af en vestkustbana icke lærer kunna förbises, hade det varit önskligt att regeringen tagit något initiativ till denna jernvägs åstadkommande, men, da så icke skett, torde denna jernvägsfråga med skäl kunna föreläggas Riksdagen, på sätt Stats-Utskottet i sitt anförda utlåtande antydt.» Att motionärerne framhållit önskligheten af att regeringen i denna fråga tagit något initiativ, finner jag från deras synpunkt fullt berättigadt. Det är alldeles gifvet, att om denna fråga hade blifvit, efter grundlig utredning af vederbörande myndigheter, för Riksdagen framlagd af regeringen, den då hade stått i helt annan ställning än nu är fallet, så mycket mera, som regeringen då hade varit i tillfälle att jemföra behöfvet af denna bana och behöfvet af andra banor, som under den närmaste framtiden torde blifva nödvändiga för att tillföra nya bidrag till vår stambana, banor, om hvilka vi äfven under denna dags diskussion blifvit lifligt erinrade; och denna jemförelse är så mycket mera af behöfvet pakallad, som det icke torde vara alldeles utan våda, att alltför hastigt öka den stats-skuld, i hvilken vi nu råkat, och att på en gång bevilja allt för stora summor till banor, som visserligen kunna vara nyttiga, men hvilkas relativa vigt och värde fåla vid en noggrann och grundlig pröfning. Jag erinrar i detta fall, att då för tre år sedan Riksdagen genom gemensam votering beslöt att inlösa en bana, som sammanknöt delar af stambanan, nemligen Hallsberg - Motala - Mjölby-banan, detta ärende, ehuru icke framlagdt af regeringen, dock varit föremål för noggrannaste utredning från myndigheternas sida, men att det oaktadt ganska starkt motstånd mötte mot beviljande af de föreslagna medlen. Genom Stats-Utskottets ifrågavarande utlåtande af år 1881 har i sjelfva verket Hallandsbanan blifvit stäid i en undantagsställning, som gör att man på ådagaläggande af det behöf, som dervidlag kan förefinnas, har större anspråk, än man i öfrigt kan hafva på de enskilda jernvägar, som komma fram till regeringen med sina ansökningar om statsbidrag.

Slutsatsen af detta skulle vara, att pröfningen, huruvida någon bana är behöfelig, tillkommer regeringen och Riksdagen gemensamt. I detta fall har i stället pröfningen blifvit lemnad åt Riksdagen ensam, under det att för alla öfriga enskilda banor, som nu äro i fråga, regeringen skall pröfva frågan på Riksdagens begäran. Denna fråga skulle deremot ensidigt pröfvas af Riksdagen.

Men, säger man, vigten och behöfligheten af denna jernvägsanläggning skulle ju kunna så tydligt ådagaläggas, att någon närmare utredning icke vore behöflig. Jemför jag då hvad som vid förra riksdagen i ärendet förekom, och hvad som förekommit vid denna riksdag, finner jag att framställningen är ungefär enahanda. Visserligen förefinnes en olikhet derutiinnan, att nu icke blifvit begärdt något utförande af banan såsom stambana, men de skäl, som blifvit anförda för dess vikt för det allmänna, äro ungefär desamma nu, som förra gången. Dessa skäl hafva äfven till en del blifvit af Stats-Utskottet antagna och jag ber då att få vända mig till dess yttrande, sådant det förekommer på 22:dra sidan i betänkandet: »De skäl motionärerne i detta afseende anført, lära svårigen kunna jäfvas. Den ifrågasatta jernvägen skulle sins emellan förbinda orter, som genom folk mängd och en i många afseenden långt driftven utveckling, äfvensom genom naturliga tillgångar, synas kunna gifva jernbanan en afsevärd trafik». — Jag kan mycket väl godkänna detta skäl, men jag fruktar, eller rättare sagdt, hoppas, att det kan tillämpas på många andra jernvägsanläggningar, som äro eller kunna blifva ifrågasatta inom landet, att deras åstadkommande synes kunna gifva en afsevärd vinst. Jag tror att detta är i ännu högre grad tillämpligt på sådana jernvägsanläggningar, der godstrafiken af sig sjelf visar sig vara den eller den, såsom t. ex. vid utfartsvägar från skogs-trakter, bergverk och dylikt.

Vidare fortsätter Utskottet: »den komme att bereda en gen kommunikation mellan det södra och det vestra Sverige, äfvensom mellan Norge och det sydvestra Sverige samt kontinenten». Det är mycket sannolikt att så kommer att ske. Jag saknar dock en närmare utredning, huru mycket i det afseendet för transitofarten från Norge till kontinenten skulle kunna för oss vinnas, huru stor fördel, som skulle köpas med de uppoffringar, som staten och de enskilda måste underkasta sig. Det är gifvet, att en fullständig granskning genom vederbörande myndigheter, här Trafikstyrelsen, varit synnerligen önskelig, icke minst därför, att man icke känner, huruvida tåg-hastigheten på banan skulle blifva så beskaffad, att det afsedda resultatet skulle kunna utan svårighet uppnås.

»Den skulle», säger Utskottet derefter, »ej blott för postbefordringen, utan äfven i öfrigt från allmän synpunkt blifva af framstående vikt.» — Det är alldeles gifvet att den skulle blifva af vikt för postbefordringen; men äfven här gäller samma skäl eller att denna fråga skulle skärskådats bäst af Generalpoststyrelsen. Jag erinrar särskildt om hvad som förekom vid 1879 års riksdag, då under diskussionen i fråga om Hallsberg—Motala—Mjölby-banan upplystes, att oaktadt denna bana beredde en genväg mot en ömväg på statens banor, någon synnerlig tidsvinst, i följd af anordningarna för öfrigt på statens banor, icke genom befordringen på denna bana uppkom. Jag tror således att detta torde behöfva fullt utredas, för att gälla såsom afgörande skäl för staten att lemna sitt bistånd åt denna bana.

»Den ansluter sig på ett sätt, hvars betydelse ej lärer kunna underskattas, till det redan befintliga jernvägsnätet, i det att den nya jernvägen komme i beröring ej blott med så viktiga samfärds-

*Ifrågasatt  
understöd  
för anlägg-  
ning af  
jernväg från  
Skåne genom  
Halland till  
Göteborg.*  
(Forts.)

Ifrågasatt medel, som de från det inre af landet till Göteborg ledande jernvägarne och de skånska jernbanorna, utan äfven med Halmstad—Nässjö och Varberg—Borås jernvägar; och den skulle sinsemellan förbinda flera städer i en ort, som hittills mer än de flesta delar af riket varit i saknad af de fördelar, jernvägarne medföra». Det sista är, såsom Kammaren torde finna, hufvudsakligen ett *lokalt* skäl. De öfriga skälen äro ganska rigtiga, emedan hvarje ny jernväg, som anknytes till jernvägsnätet, blir en mer eller mindre vigtig länk i detsamma. Frågan blir att bestämma, hvilken som är vigtigare eller mindre vigtig.

(Fortsa.)

Motionärerne hafva ytterligare anført ett par skäl, som Stats-Utskottet icke upptagit, nemligen det strategiska skälet, och stenkolsindustriens fördel. Hvad det strategiska skälet angår, vill jag icke inlåta mig derpå, det tillkommer icke mig att bedöma. Men jag kan icke underlåta att uttala min önskan, att härutinnan fullständig utredning och utveckling torde böra åstadkommas, ty om i något fall vederbörande myndigheter hafva att fälla ett gifvet omdöme, bör det väl vara i fråga om den militäriska vigten af en jernväg, allra helst när det gäller en kustbana, hvars betydelse i militäriskt hänseende väl skulle kunna framkalla olika meningar. Betydelsen af den ifrågasatta jernvägen för stenkolsindustrien underskattar jag alldeles icke, men den rör dock egentligen blott en del af banan, och denna industri torde väl kunna genom en lokalbana tillgodoses.

Jag ber ytterligare få tillägga, att när det är fråga om en så vigtig jernvägsanläggning, som denna, det hade varit godt, om någon utredning angående den blifvande trafiken på banan hade kunnat åstadkommas.

Jag är den förste att erkänna, att sådana trafikberäkningar kunna göras både si och så och att man dervid kan bygga luftslott, som sedan icke kunna realiseras. Men det är icke sådana beräkningar jag afser, utan blott en antydning om, hvilka varor hufvudsakligen skulle komma att transporteras på denna bana samt hvilken vigt och betydelse för banans rentabilitet de skulle hafva. Jag ber att få anmärka, att de skulle vara så mycket mera önskliga som om man anser, att staten icke gör någon förlust genom att lemna banan bidrag, detta bör stödjas på vissheten att banan gifver ett godt trafikresultat. Och i det afseendet har jag ur de officiella uppgifterna inhemtat, att icke mindre än en tredjedel af de enskilda jernbanorna lemna mindre afkastning än som i detta fall är behöfligt, för att banan skall kunna betala ränta och amortering till staten för det till jernvägsanläggningen ifrågasatta lånet.

Sedan jag nu något framhållit utredningen af banans vigt och betydelse för det allmänna, ber jag att få komma till en annan del af frågan, som icke är mindre vigtig utan kanske vida vigtigare, den nemligen, huruvida banans åstadkommande är fullt betryggadt enligt föreliggande betänkande. Jag anmärker då först och främst, att Stats Utskottet fränskilt delen Helsingborg—Engelholm, der dock enligt handlingarna den lifligaste aktieteckningen synas hafva varit. Utan att vilja klandra detta förfarande, konstaterar jag blott det



faktum, att den sista delen, banan mellan Helsingborg och Engelholm, felas, och att denna länk i systemet beror på den ovissa förutsättningen, att den skulle kunna åstadkommas på något annat sätt, hvarför Riksdagen i närvarande ögonblick icke har någon garanti. Vill någon anmärka, att denna förbindelse redan finnes, så svarar jag: på en omväg, och det afses icke med denna bana, som just skulle bereda en *genare* kommunikation.

Bättre är förhållandet med linien Engelholm—Halmstad, i afseende å hvilken synnerligen dessa orter nu med erkännansvärd offervillighet synas hafva gjort en aktieteckning, som berättigar till det lifligaste intresse för densamma. Men hvad beträffar linien Halmstad—Falkenberg är teckningen för densamma ännu icke avslutad och äfven om jag antager, att den nu uppgår till 800,000 kronor, således mer än Utskottet uppgifvit, så svarar detta dock ännu icke fullt mot halfva anläggningskostnaden, som är beräknad till 1,950,000 kronor.

Går jag så till linien Falkenberg—Varberg, så finnas för denna inga siffror angående teckningens storlek och ännu mindre är detta förhållandet med linien Varberg—Göteborg, som innefattar en ganska aktingsvärd del af hela banan, öfver 6 mil, för hvilka ingen detaljundersökning skett och der icke heller teckningen ännu synes pågå i någon större skala. Denna del är ju dock af framstående vigt för banans anläggning i dess helhet. Utskottet har visserligen skilt den från den andra och ställt vilkoren för denna del lenare i det afsendet, att tiden för påbörjandet af dess anläggning blifvit framflyttad. Men om jag antager, att denna del icke kommer till stånd, huru går det då med de fördelar, som man afsett med dessa jernvägars anläggning? Det har först framhållits den fördel, som skulle vinnas genom sammanknytningen mellan Göteborg—Norge och de skånska jernvägarne. Men kommer denna del Varberg—Göteborg icke till stånd, så är banan endast färdig till två tredjedelar och den nämnda fördelen icke åstadkommen. Jag kan således icke finna, att full *trygghet* är vunnen för uppnåendet af det resultat, som man hoppats att genom denna bana erhålla, och jag kan i det afsendet åberopa Stats-Utskottets eget utlåtande, sid. 26, der det yttras: »tydligt lär vara, att ett dylikt statsintresse ej kan uppkomma eller förefinnas annorledes än med hänsyn till jernvägsanläggningen i dess helhet, framförd ända till Göteborg». Dermed har Stats-Utskottet tydligt uttalat, att blott under förutsättning, att banan framföres ända till Göteborg, bör det förutsatta läneunderstödet beviljas, men icke annars. Må man icke svara, att sannolikhet finnes för att hela banan en gång skall utföras. Jag går gerna in derpå. Det är måhända blott en tidsfråga. Men då ber jag att få uppställa en invändning. Skulle icke hela företaget kunna betraktas som en tidsfråga, som vore väl värd att tänka på, hvarefter, när i framtiden förhållandena befinnas sådana, att allt är klart och utredt, vare sig det blir nästa riksdag eller senare, understöd af staten kan lemnas. Fullt erkännande vigten för de ifrågavarande orterna af att erhålla en jernväg, tror jag dock, att ett ringa uppskof är af mindre skada än ett af Riksdagen fattadt

*Ifrågasatt  
understöd  
för anläggning af  
jernväg från  
Skåne genom  
Halland till  
Göteborg.*  
(Forts.)

*Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.*  
(Forts.)

beslut, som kan för framtiden blifva ett prejudikat. hvaröfver Riksdagen knappt skulle kunna vara herre.

Jag ber att ytterligare få anmärka att, om de ifrågasatta fördelarna för gods-, post- och personbefordringen skola kunna vinnas, så förutsätter det, att banan kan trafikeras på en gång, någorlunda snabbt och starkt, men äfven säkert. Här har nu i Utskottets utlåtande föreslagits en lättare öfverbyggnad med stålskenor af 12 skålpunds vigt per fot. Dessutom framhålles, att öfverbyggnaden torde sedermera behöfva förstärkas och förslag föreligger att öka skenvigten till 16 å 19 skålp., hvilket skulle medföra en ökad kostnad af 100,000 kronor eller ännu mera för hvarje mil, hvilka medel således i framtiden behöfvas. Utskottet säger härom: »i förevarande fall synes det ännu vara för tidigt att ingå i bedömande, huruvida staten har ett så stort eget intresse af ett starkare byggnadssätts användande vid ifrågavarande bana, att jernvägsanläggningen må böra befrämjas i vidsträcktare mån än genom det läneunderstöd, Utskottet här nedan tillstyrker.» Ja, jag skall mycket gerna erkänna, att det är för tidigt, men, å andra sidan, skola alla dessa resultat vinnas, som här framhållits, då fruktar jag, att det icke är för tidigt att fälla det omdömet, att byggnadssättet måste förändras, och då blir följden att, när staten nu sagt *a*, måste den i framtiden säga *b*, emedan annars hvad staten gifvit åt denna bana skulle vara i viss mån förfeladt, jag vill icke säga bortkastadt.

Då således hvarken banans utförande i dess helhet är betryggadt eller det föreliggande förslaget lemnar full visshet om, att banan skall uppfylla alla de anspråk, man kan hafva rättighet att ställa på densamma, så hemställer jag, om det icke är skäl att, såsom jag redan nämnt, taga sig någon betänketid och låta frågan fullmogen komma fram till Riksdagen, i hvilket fall jag visserligen icke skall vara den siste att skänka den mitt understöd i hvad det kan gälla, om jag finner förhållandena det fordra. Jag är öfvertygad om, att Riksdagens ledamöter för öfrigt i likhet med mig behjerta, att denna provins kan hafva anspråk på tillmötesgående från statens sida, men blott ett tillmötesgående, som icke skadar statens intressen i öfrigt eller för framtiden kan föranleda beslut, som man måhända icke önskar.

Jag medgifver mycket gerna, att de stora uppoffringar, som inom orten gjorts, tala mycket starkt för banan, men det torde vara Kammarrens ledamöter väl bekant, att då det gäller att åstadkomma jernvägar, så ansträngas alla krafter till det yttersta att så snart som möjligt och så lätt som möjligt kunna anskaffa statsbidrag, och fullt öfvertygad, att den ifrågavarande bygden dervid har tänkt sig för, så tror jag dock, att äfven staten kan i en sådan händelse behöfva med varsamhet och försigtighet behandla frågan, på det att icke dylika verkligen storartade bidrag må en annan gång tvinga fram ett dylikt beslut, och jag tror, att vi icke sakna utsigter, att förslag om långa banor skola framkomma samt framställa anspråk på statskassan.

Det är visserligen en möjlighet, att, om detta företag icke nu vinner statsunderstöd, det skulle kunna utföras på enskild väg, hvilket skulle för orten blifva dyrare, men ehuru jag icke underkänner vigten

af utsträckningen af vårt jernvägsnät, så tror jag dock, att staten icke kan hafva skyldighet att träda emellan, därför att bolaget i annat fall skulle nödgas betala sina penningar dyrare, ty då skulle staten många gånger få träda emellan. Då är det bättre, att företaget icke kommer till stånd, än att, af fruktan för att banan skulle komma i utländska händer, Riksdagen nu skulle fatta ett beslut, som blefve ett för framtiden farligt prejudikat.

Jag har icke synnerligen mycket talat om, att denna bana är en kustbana och att de ifrågavarande orterna hafva sjökommunikation en icke obetydlig del af året, och jag berör detta endast i förbigående blott för att antyda, att man icke behöfver såsom i de norrländska trakterna tänka på att befolkningen länge är så godt som afstängd från samfärdsel med de öfriga delarne af riket.

På de skäl, som jag nu anfört, får jag, lifligt beklagande, att jag nödgats uppträda mot en ort, som visat ett så kraftigt intresse att åstadkomma denna jernväg och som i följd af sin belägenhet och sin forntid såsom gränsland har många anspråk på statens välvilja, dock för närvarande och tills ärendet kan blifva i sin fullständighet utredt, afstyrka bifall såväl till Utskottets förslag som till hvad motionärerne framställt.

Herr Evers: Då jag liksom den näst föregående talaren endast antecknat min reservation mot det betänkande, som nu föreligger, så anhåller jag att få yttra några ord angående de skäl, jag haft härtill.

Som Kammaren behagade erinra sig, hade föregående Riksdags Stats-Utskott hemställt, att Riksdagen i och för läns beviljande till enskilda jernvägsanläggningar måtte till Kongl. Maj:ts disposition under de närmaste fem åren ställa 7½ millioner kronor. Denna hemställan godkändes af denna Kammare, men sedan Andra Kam-maren nedsatt summan till fem millioner, blef genom gemensam votering sistnämnda summa det belopp, som af Riksdagen för sagde ändamål till Kongl. Maj:t öfverlemnades.

Under den öfverläggning, som härom egde rum inom Riksdagen, höjdes visserligen många röster mot nämnda anslag, men, för såvidt jag kunnat finna, var hufvudsakliga anledningen till dessa beviljande den, att genom att ställa ett visst belopp till Kongl. Maj:ts förfogande för detta ändamål Riksdagen åtminstone för de närmaste fem åren skulle befrias från de strider och förryckningar, som så lätt uppstå inom Riksdagen, då ansökningar om bidrag till enskilda jernvägar der behandlas. Att dessa förhoppningar strandat, framgår af de flere motioner om understöd åt enskilda jernvägar, som vid innevarande riksdag blifvit väckta, och må ej just väcka synnerlig förvåning, men att Stats-Utskottet, som vid de öfriga motionerna angående statens mellankomst medelst läns beviljande till enskilda jernvägar ej velat lemna sitt förord och i hvilka beslut äfven jag deltagit, nu för den ifrågavarande gjort ett undantag, detta har jag icke kunnat biträda.

Skulle nu Riksdagen, på sätt Stats-Utskottet föreslagit, i och för understöd till denna bana ställa ett belopp af 4½ millioner kronor

*Ifrågasatt  
understöd  
för anlägg-  
ning af  
jernväg från  
Skåne genom  
Halland till  
Göteborg.*

(Forts.)

*Ifrågasatt  
understöd  
för anlägg-  
ning af  
jernväg från  
Skåne genom  
Halland till  
Göteborg.  
(Forts.)*

till Kongl. Maj:t disposition, så har Riksdagen derigenom i år beslutat öka det anslag, som för understöd åt enskilda jernvägar förra året beviljades, med närmare dubbelt så stort belopp, på samma gång som Riksdagen dermed frångått den princip, som hittills följts, eller att i stället för att låta Kongl. Maj:t pröfva behovet af dessa understöd, Riksdagen sjelf till någon del vill förbehålla sig detta. I förra fallet saknar jag hvarje anledning att vilja fräntaga Kongl. Maj:t denna pröfningsrätt och i senare fallet skapa vi ett farligt prejudikat, som samolikt skall hafva till följd många ansökningar om bidrag från Riksdagens sida till enskilda jernvägar, vida öfverstigande det belopp, här ifrågasatts, och för min del anser jag, att Riksdagen, som är öfverhopad med en mängd andra göromål, svårigen kan vara i tillfälle att utreda och pröfva dessa ansökningar. Men äfven om denna åsigt icke skulle gillas, utan Kamraren skulle vara benägen att ingå i pröfning, huruvida den nu föreslagna jernvägen bör varda föremål för understöd från Riksdagens sida, så ber jag att i likhet med den näst föregående talaren få påpeka, att det nu föreliggande förslaget saknar hvarje utredning öfver de inkomster, som denna jernväg kan kunna lemna, och på samma gång jag är den förste att vilja erkänna den offervillighet, som Hallands invånare, såväl enskilda som kommuner, ådagalagt, så anser jag att i och med detsamma som Riksdagen ingår i pröfning af huruvida understöd skall lemnas till denna jernväg eller ej, så är det Riksdagens skyldighet tillse icke allenast att staten icke lider någon förlust, utan äfven att denna offervillighet af enskilde och kommuner ej blir gäckad. Då nu hvarje sådan utredning saknas, kan jag för min del ej biträda förslaget i fråga.

Jag har slutligen ännu ett skäl för afslag å den gjorda framställningen och det är landets finansiella ställning. Då, med fäst afscende på den svåra kris vi för några år sedan genomgingo, Riksdagen förra året i och för understöd åt enskilda jernvägar under fem år endast anslog ett belopp af fem millioner kronor, så hade detta äfven sin grund deri, att man då ansåg en ökad skuldsättning för landet icke vara gänelig.

Jag frågar då: hvad har väl inträffat sedan förra Riksdagen, som kan föranleda, att vi nu skulle vilja öka denna skuldsättning? Hafva landets finanser blifvit bättre? Jag tviflar derpå. Genom den öfversigt af bankrapporterna för Mars månad, som af Finansdepartementet utarbetats, fringår, att bankernes försträckningar till allmänheten ökats på ett år med 43  $\frac{1}{2}$  millioner och på två år med 66  $\frac{1}{4}$  millioner, hvarjemte bankernas utländska betalningsbalans, som visade ett öfverskott till vår favör den 14 Mars 1881 af 32  $\frac{1}{2}$  millioner, i år nedgått till 14  $\frac{1}{3}$  millioner kronor. Dessa siffror, som till en del kunna förklaras af förra årets felslagna skörd, yisa likvist, att landets finansiella ställning ingalunda förbättrats. Äfven denna synpunkt gifver mig ytterligare anledning att hos Herr Grefven och Talmannen anhålla om afslag å föreliggande betänkande.

Herr Widén: Det gläder mig, att jag kan få begynna mitt

ytrande med att uppställa den ena reservantens anförande till en vederläggning af den andres.

Herr Evers anförde nyss att Riksdagen, genom sitt beslut i fjor att anvisa ett belopp af fem millioner till låneunderstöd för enskilda jernvägsbyggnader, nu skulle vara deraf förhindrad att besluta sig för att understödja sådana företag i år, och i all synnerhet det här ifrågavarande.

Herr Törnebladth åter, som hade ordet före honom, visade genom anförande af den motivering, som Stats-Utskott och Riksdag i fjor begagnade för afstyrkande och afslag af den motion, som då förelåg derom, att Riksdagen måtte anslå medel för byggandet af Hallandsbanan såsom statsbana, just gifvit en anvisning derpå, att denna banas byggande borde af statsverket understödjas såsom en de enskildes bana och med särskildt beviljade medel utöfver dem, som i fjor ställdes till Kongl. Maj:ts disposition för enskilda banbyggnaders understöd. Jag anser mig för den skull ej behöfva tillägga något ytterligare till denna punkt.

Men väl måste jag bedja att få bemärka, att den fråga, som här föreligger, omfattats med det enhälligaste och lifligaste intresse af den befolkning, som bebor den provins, genom hvilken jernvägen skulle gå fram.

Denna befolkning har redan förut visat sig förstå icke blott att gagna sig sjelf, utan äfven på samma gång fäderneslandet. Jag syftar härmed på det glädjande förhållande, att denna befolkning vetat att förvandla en stor del af sitt förut ofruktsbara land till, snart sagt, en trädgårds fruktbarhet. Samma framstående intresse har den nu derjemte visat för befrämjande af det företag, som här är i fråga till förbättring af behöfliga kommunikationsmedel. Det är upplyst, att redan nästan halfva det belopp, som för anläggningen af deras ifrågavarande jernväg erfordras, redan finnes tecknad, och mer än hälften är det icke heller, som Riksdagen, efter de vilkor, som den sjelf för dylika företags understödjande bestämt, har att fordra.

Jag vill då hemställa till Kammarerna, huruvida icke Riksdagen bör om möjligt från sin sida visa något tillmötesgående och komma till hjälp med det låneunderstöd, som här begäres och af Utskottet tillstyrkts, helst det på samma gång kunde blifva en välförtjent uppmuntran för en idog befolknings fortsatta ansträngningar till gagn för sig och fosterlandet i öfrigt.

Helt annorlunda stälde sig visserligen för mig frågan, om den föreläge i år i samma skick som i fjor. Då var, såsom herrarne väl minnas, fråga om, att staten skulle bygga denna bana såsom sin egen. Den halländska befolkningen visade visserligen redan då prof på sin offervillighet. Hallands landsting hade då nemligen anslagit icke mindre än en milion kronor till främjandet af denna jernvägs byggande.

Men den stora skilnaden förefans då mot nu att hela kostnaden i öfrigt och hela risken för banans byggande och trafikerande skulle hvila på staten. Och jag deltog då i Utskottet och Riksdagen att afslå hvad som blifvit begärdt. Förhållandet är nu ett helt annat,

*Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.*  
(Forts).

*Ifrågasatt  
understöd  
för anlägg-  
ning af  
jernväg från  
Skåne genom  
Halland till  
Göteborg.  
(Forts.)*

Emellertid kunde jag icke fatta annat än att det afstyrkande yttrande, den förste talaren förebragte och den kritik, han egnade detta nu förevarande företag, hufvudsakligen hvilade på den origtiga uppfattning, att banan skulle blifva en statsbana i år som i fjor. Åtminstone förefaller det mig alldeles klart, att man endast under den synpunkten, att det här vore fråga om att bygga en statsbana, hade fulla skäl att uppställa de fordringar på utredning utöfver hvad som presterats, som de föregående talarne gjort.

Tänker man åter på den föreliggande frågans nu egande beskaffenhet eller att vi icke hafva att tala om byggandet af en statsbana, utan af en enskild bana samt att risken för denna banas trafikförmåga m. m. först och sist kommer att hufvudsakligast drabba det aktiebolag, som bildas för både byggnad och trafik, så bortfaller, enligt min tanke, det mesta af den bevisningskraft, som låg i den förste talarens anförande. Här återstår då föga mera än att staten skall understödja det enskilda byggnadsbolaget med ett penningeförlag, och det på sådana villkor, att det icke skulle kosta staten någonting, utan snarare, med afseende derå, att räntefoten är i fallande, komma att under framtiden blifva staten till vinst.

Detta understöd måste naturligtvis för den ort, som här är i fråga, vara af största vigt och gagn, ty det befriar dess jernvägsbolag från att se sig om efter penningar på sådana ställen, der högre ränta skulle åläggas detsamma, än det statsverket behöfver fördrå, enär det utan all förlust kan tillhandahålla sitt lån mot 4 1/2 procent.

Under sådana förhållanden är det, som jag för min del deltagit med Stats-Utskottets pluralitet i att tillstyrka Riksdagen att bifalla de motioner, som blifvit i frågan väckta, till den utsträckning, nemligen som betänkandet angifver. Och får jag därför också nu, då de anmärkningar, som blifvit framställda, icke kunnat ändra min öfvertygelse, anhålla om bifall till Utskottets förslag.

Herr Forssell, Hans: Vid näst föregående års riksdag var jag bland de ledamöter af Kammaren, som yrkade afslag på alla då förevarande framställningar om låneunderstöd åt enskilda jernvägar. Jag gjorde det till följd af den för mig alldeles bestämmande öfvertygelsen, att Sverige öfveransträngt sig med jernvägsbyggnader och att vi nu behöfde någon tid att hemta krafter, innan vi änyo gingo att nedlägga i de fasta jernvägsbyggnaderna det lilla kapital, som vi ega eller kunna på kredit anskaffa och som mer än väl behöfs för att åt de nuvarande jernvägarne skapa rörelsekrafter i vidsträcktaste mening. Jag finner icke, att det gångna året förändradt förhållandena så, att jag nu kan biträda ett förslag till ökande af det då beslutade understöd till enskilda jernvägar; men jag skall icke upptaga Kam-maren, som för en sådan uppfattning antagligen är mindre tillgänglig, med att nu vidlyftigare utreda den saken. Jag vill icke ens lägga största vigten derå, att det beslut, som förra Riksdagen fattade om de fem millionerna, möjligen skulle kunna betraktas såsom ett pactum mellan de olika meningsfraktionerna, och att detta pactum nu icke

borde brytas genom att öka detta anslag med ytterligare fem millioner, ehuru visserligen för mig denna synpunkt är alldeles tillräcklig för frågans afgörande. Det finnes andra synpunkter, hvarur denna fråga kan ses; anmärkningar att framställa, som troligen för Kam-maren i dess helhet hafva en större betydelse än de nu anförda. An-märkningarne äro många och äro af föregående talare antydda. Jag fäster mig företrädesvis vid en af de hittills mindre framhållna och erinrar därför först om detta ärendes föregående behandling. Frågan om hallandsbanan uppkom först som en fråga om en stor statsbana, som skulle förbinda Göteborg med skånska jernvägsnätet; betydelsen af en sådan har framhållits ganska starkt af jernvägsbyggnadsstyrelsen i dess ntlåtande den 21 Januari 1881, der styrelsen yttrar, att denna bana, som med 18 mil skulle förkorta afståndet mellan Göte-borg och Malmö, utan tvifvel vore en ganska väsentlig länk i stam-banesystemet och förtjente en noggrann undersökning. Då styrelsen yttrade sitt deltagande för detta förslag, gjorde den det dock under uttrycklig förutsättning, att statens tillgångar medgäfvö ett sådant företags utförande.

När nu förslaget om denna bana såsom stambana förevar vid förra årets riksdag, uttalade Stats-Utskottet den mening, att man icke borde vidare utsträcka stambanenätet i södra delarne af landet. Deremot hade jag då och har ännu intet att invända, för så vidt svaret afser de nuvarande förhållandena. Det är naturligt, att under närvarande förhållanden ett så stort projekt icke bör af statsmakterna bringas till utförande. Då emellertid förslaget att bygga denna bana såsom stambana fallit, nöjde sig icke härmed de män, som voro närmast intresserade för detsamma, utan beslöto de att upptaga frågan från en annan sida. Hallands läns landsting, som redan förut en gång beslutat att gifva bidrag till banan, förnyade detta beslut, och i slutet af förra året ingick landstingets ordförande med en hemställan till Kongl. Maj:t, att Kongl. Maj:t, med bifall till landstingets låne-operation, ville föreslå Riksdagen att bidraga till den så kallade vest-kustbanans färdigbyggande genom enskilda bolag med *dels* anslag och *dels* lån. Kongl. Maj:t förklarade i anledning häraf i nådigt bref till Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i Hallands län den 30 December 1881, att, enär icke ens, så vidt visadt blifvit, säkerhet förefunnes att, äfven om statsbidrag till äskadt belopp erhöles, ifråga-varande jernvägsanläggningar skulle kunna bringas till utförande, samt, hvad särskildt det sökta låneunderstödet angick, *redan blifvit af Riksdagen för understödjande af enskilda jernvägsanläggningar medelt lån till det belopp i förhållande till anläggningskostnaden, som landstinget ifrågasatt, anvisadt för innevarande och närmast följande fyra år ett ännu icke disponeradt belopp, Kongl. Maj:t icke funnit skäl att till Riksdagen aflåta nådig proposition i ärendet.*

Detta svar afskräckte emellertid icke de män, som voro närmast intresserade för banan. De fingo derjemte endast en ny antydan om den rätta vägen. Den rätta vägen var att taga projektet om hand såsom en fråga om en lokalbana. De utvecklade nu det mest lofvärda nit och de mest oförtrutna ansträngningar, och derigenom att södra Hallands män räckte handen åt nordvestra Skånes män, fick

*Ifrågasatt  
understöd  
för anlägg-  
ning af  
jernväg från  
Skåne genom  
Halland till  
Göteborg.  
(Forts.)*

*Ifrågasatt  
understöd  
för anlägg-  
ning af  
jernväg från  
Skåne genom  
Halland till  
Göteborg.  
(Forts.)*

man ett förslag till stånd, som hade aktningsvärda dimensioner. Ett bolag bildades i hast under namn af Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag och aktier tecknades i detta bolag för en jernväg från Helsingborg till Halmstad intill halfva beloppet af den beräknade anläggningskostnaden. Sålunda understödda, kommo motionärerna till detta års Riksdag med begäran, att åt detta bolag för en jernväg genom Sinarpsdalen, som redan var undersökt, och för hvilken redan var tecknad aktiekapital till hälften af kostnadsbeloppet, måtte beviljas ett låneunderstöd, motsvarande halfva kostnaden. Dertill lade visserligen motionärerna äfven begäran om låneunderstöd för en eventuel fortsättning af jernvägen från Halmstad till Göteborg; men det må vara mig tillåtet antaga, att denna framställning endast var att betrakta såsom ett bihang till den förra, mera som en antydan till Riksdagen derom, att ett bifall till första punkten skulle förr eller senare draga efter sig konsekvensen af ett bifall till den senare. Tydligt är, att styrkan i motionärernas förslag ligger just i banstycket Helsingborg—Halmstad med dess bolag och aktieteckning, ty utan detta fans för motionärerna intet hopp om understöd från Riksdagens sida. Så kom frågan till Stats-Utskottet, och hvad hände der?

Jo, Utskottet plockade sönder förslaget bit för bit och satte hop ett annat, som icke är likt motionärernas. Stats-Utskottet har på skäl, som jag för öfrigt fullt gillar, ansett, att banstycket Helsingborg—Engelholm, såsom icke behöfligt, ej vore förtjent af särskildt understöd från Riksdagens sida. Utskottet har visserligen yttrat några ord om möjligheten af, att ett sådant förslag kunde få understöd af Kongl. Maj:t, men det är också endast en möjlighet och dermed behöfva icke vi sysselsätta oss. Derigenom förkortas den ifrågasatta vägen med närmare  $2\frac{1}{2}$  mil och man har minskat anläggningskostnaden med 720,000 kronor. Läger man härtill stycket Höganäs—Åstorp, utgörande  $1\frac{1}{2}$  mil med en kostnad af 416,000 kronor, så minskas hela projektet med omkring 4 mil och 1,136,000 kronors kostnad. Men man har med detsamma också tagit bort *den million*, som är af enskilda personer, boende mellan Helsingborg och Engelholm, tecknad för denna väg mellan Helsingborg—Engelholm, då det knappast kan antagas, att de personer, som bo kring den föreslagna jernvägen Helsingborg—Engelholm och tecknat bidrag för den banan, skulle vara benägna att öfverflytta teckningen till banan Engelholm—Halmstad.

Derefter har Utskottet vidare eskamoterat bort Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag. Äfven detta är ganska riktigt gjordt, ty Utskottet har funnit, att utom vägen genom Sinarpsdalen finnas två andra projekt, afseende en jernväg genom Stafverhultsdalen; men då för dessa saknas utredning och då man således icke vet, vilken-dera af de två vägarne är förtjent af understöd ur det allmänna intressets synpunkt, så har det onckligen varit försigtigast att föreslå Riksdagen att lemna understöd åt ett bolag, hvilket som helst, som kan bygga en jernväg, hvilken som helst, från Skåne till Halmstad. Då det nu är gifvet, att den genom nuvarande aktieteckning åstadkomna millionen för linien Engelholm—Halmstad är knuten vid



Sinarpsprojektet, så kan man icke säga, att den blifvande jernvägen från en punkt, hvilken som helst, på skånska jernvägsnätet till Halmstad är försäkrad om denna million och således kan icke heller denna million tagas med vid beräkningen. Det enda, som finnes kvar, är således Hallands landstings bidrag, som står till buds för hvilketdera projektet som helst, blott det skaffar Halland en jernväg.

*Ifrågasatt  
understöd  
för anlägg-  
ning af  
jernväg från  
Skåne genom  
Halland till  
Göteborg.*  
(Forts.)

Sedan Stats-Utskottet således på goda skäl skurit hälsenorna af projektet och förvandlat motionärernas bestämda verklighet till en obestämd skuggbild, så har det funnit lämpligt att gifva denna dimbild aktningvärda proportioner. Det har till den af motionärerna angifna vägen, Engelholm—Halmstad, lagt en annan del från Halmstad till Varberg och föreslagit Riksdagen att gifva understöd åt denna dess nya skapelse: jernvägen Engelholm—Varberg. Men för denna jernväg är intet bolag bildadt, dess sträckning är på väsentliga punkter icke bestämd. För rätt stora sträckor af densamma finnes icke någon undersökning eller kostnadsberäkning, och slutligen går aktieteckningen för denna jernväg knappast upp till mer än 15 eller 20 procent af de 6,000,000, som den nya jernvägen Engelholm—Varberg skulle komma att kosta.

Nu hemställer jag till Kammararen, huruvida icke en riktig slutsats af Utskottets betänkande hade varit alldeles densamma som Kongl. Maj:ts af den 30 December 1881: att enär den jernväg, som blifvit ifrågasatt till understöd af Riksdagen, icke är Helsingborg—Halmstadbanan, utan en jernväg Engelholm—Varberg; enär det icke är åt det redan bildade Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag, som understödet skulle gifvas, utan åt ett bolag, hvilket som helst, som kan bygga en jernväg i en obestämd riktning, och enär slutligen för den nya jernvägen icke finnes ens tillnärmelsevis teknadt aktiekapital, så finnes ingen säkerhet att, äfven om statsbidrag till äskadt be-  
lopp beviljades, berörda företaget skulle bringas till utförande. Jag hemställer om icke det omdöme, som Kongl. Maj:t uttalat om det förra förslaget från Hallands landsting, äfven passar in på detta Utskottets förslag, om icke Riksdagen bör vara lika försigtig som Kongl. Maj:t. Om motionärernas förslag af Utskottet godkänts, så hade åtminstone förefunnits så goda skäl, som i allmänhet kunna förebringas för ett utvidgande af låneunderstöden till enskilda jernvägar. Nu synes mig deremot inga skäl förefinnas för bifall till förslaget.

Det är derföre som jag med fullt förtroende till Första Kammararens betänksamhet vid dylika företaget tillåter mig yrka afslag å Utskottets förslag.

Grefve Strömfelt: När ett förslag, sådant som det nu före-  
dragna, kommit från Stats-Utskottet, har man varit van att i all-  
mänhet finna det fotadt på en någorlunda grundlig och kontrollerad  
undersökning, på, om jag så må säga, åtminstone en probabilitets-  
kalkyl öfver en banas förmåga att bära sig på uppgjorda, detaljerade  
och af vederbörande myndighet granskade kostnadsförslag, på full-  
gjord aktieteckning o. s. v. Utskottets förslag saknar denna gång,  
för så vidt jag kan finna, en sådan fullständig utredning och en

*Ifrågasatt  
understöd  
för anlägg-  
ning af  
jernväg från  
Skåne genom  
Halland till  
Göteborg.  
(Forts.)*

del deraf har, synes mig, Utskottet velat ställa på förhoppning och lemna åt framtiden att lösa. Jag har sökt att göra några utdrag ur Utskottets utlåtande. Deraf framgår då: *att* tre olika rigtningar för bandelen Engellholm—Halmstad med olika utgångspunkter för två af dem äro begärda, opröfvade och oafgjorda; *att* för rigtningen Stafverhultslinien N:o 2, utgående från Engellholm, icke något kostnadsförslag synes hafva undergått granskning af Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, åtminstone är sådant icke angifvet; *att* kostnadsförslag för bandelen Halmstad—Varberg, 6,6 mil, visserligen blifvit uppgjort af en enskild ingenjör och kostnaden beräknad till 3,180,000 kronor, men att icke heller detta förslag blifvit af vederbörande myndighet pröfvadt; *att* motionärerna beräknat bandelen Halmstad—Göteborg till en kostnad af 6,000,000 kronor och för densamma begärt statslån af 3,000,000 jemte ett ovilkorligt anslag utan betalningskyldighet af 1,300,000 kronor, under det att Stats-Utskottet beräknat kostnaden till 5 ½ millioner och samtidigt tillkännagifvit, att teknisk undersökning icke ännu egt rum på linien Varberg—Göteborg eller mer än en tredjedel af hela banan (7 mil), utan har Utskottet för den beräknat per bammil en siffra utan annat underlag än ett godtyckligt antagande. Vidare framgår af betänkandet: *att* Utskottet satt Varberg som slutpunkt för det närvarande, oaktadt aktieteckningen icke blifvit fullbordad mellan Falkenberg och Varberg; *att* Utskottet det oaktadt föreslagit, att arbetet der skall börja före den 1 Juli 1883; *att* aktieteckning ej heller blifvit fullbordad å linien Varberg—Göteborg; *att* Utskottet antydt, att de upptagna kostnadsbeloppen icke äro *exakta*, och därför, jag vill icke säga ens approximativt, utan temligen luftigt och på rak arm ökat låneunderstödet med några hundra tusen kronor; och slutligen *att*, såsom den siste ärade talaren anmärkt, icke den ringaste säkerhet finnes för att denna bana någonsin kommer till stånd, äfven om statslånet lemnas; men skulle så inträffa, är ju dermed hela statsintresset slut, ty Utskottet säger sjelft: »Det är emellertid uppenbart, att största delen af de ofvan angifna förmånerna, och särskildt de, som ur statens synpunkt måste vara mest eftersträfvansvärda, ej uppnås med mindre än att hela jernvägslinien upp till Göteborg blifver en verklighet».

Stats-Utskottets vice ordförande har nyss yttrat, att när jernvägsföretag äro beroende på Kongl. Maj:ts pröfning, Utskottet ansett sig böra föreslå afslag å framställningar om understöd åt desamma; men churu denna pröfning nu egt rum och frågan blifvit af Kongl. Maj:t afslagen, har Utskottet icke desto mindre funnit sig oförhindradt att tillstyrka låneanslag till ifrågavarande jernväg med 4 ½ millioner. När man erfor, att Utskottet, sedan Kongl. Maj:t för 3 månader sedan icke kunnat, på grund af bristande utredning m. m., lemna samma förslag till Riksdagen i form af Kongl. proposition, likväl, efter en så knapphändig utredning, som här föreligger, tillstyrker Riksdagens bifall till samma förslag, då kan man nästan känna sig frestad att utbrista: »Gud bevare det svenska folket, om dess representanter skola i framtiden i viktiga frågor fatta beslut på dylika utskottsutredningar!»

Det finnes ett annat skäl, som Utskottet andrager för att tillstyrka bifall till förslaget. Utskottet säger: »Det står således i full öfverensstämmelse med de vid senaste riksdag uttalade åsikter, om, utan afseende å nyssnämnda lånefonds bildande, frågan om understödjande af en jernvägsanläggning från *Engelholm eller annan punkt i dess närhet* till Göteborg varder af Riksdagen särskildt *Skåne genom Halland till Göteborg* pröfvad.»

*Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg*  
(Forts.)

Vidare säger Utskottet: »Då sistlidna års Riksdag stälde till Kongl. Maj:ts förfogande ofvan omnämnda 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 befunnas vara af den omfattning och af sådan vigt för det allmänna, att dess understödjande medelst *särskildt* statsbidrag, utan nyssnämnda fonds anlitande, kunde af en dylik företagens särskilda beskaffenhet för-anledas.»

Detta slut påstår jag vara ett fullkomligt felslut. Det grundar sig på ett föregående antagande så lydande: »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.»

Härefter förklarar Utskottet, att Riksdagens mening skulle hafva varit, att, efter framställning, särskildt pröfva sådana förslag. — Alla de premisser, som Stats-Utskottet här framfört, är Utskottets eget resonnement i dess motivering förlidet år, ja ordagrant afskrifvet. — Jag bestrider att Riksdagen då fattade något beslut, genom hvilket Riksdagen gaf på hand, att den gerna såge denna fråga återkomma och derigenom bundit sig. Jag påstår, att beslutet förra året endast innehöll, att Riksdagen, på Stats-Utskottets hemställan, *afslog* det begärda anslaget till Hallandsbanan. I det beslutet skall man fåfängt söka någon anledning till de yttranden, som Stats-Utskottet här haft. Det var Riksdagens mening, då den sista året anslag 5 millioner till lån åt enskilda jernvägsanläggningar, att icke vidare för samma tid bevilja några dylika anslag.

Stats-Utskottet har här uttalat en ytterst farlig sats, den nemligen, att hvarje gång Riksdagen fattar ett beslut, Riksdagen i och med detsamma godkänt alla de resonnementer och utflygter, ett Utskott kunnat göra i sin motivering. Mot en sådan uppfattning ber jag att i Kammaren och till dess protokoll få nedlägga min gensaga. Det har en längre tid föregått en strid, så inom som utom representationen, angående landets och näringarnes ekonomiska ställning. Hvem som har rätt, den som påstår att denna ställning lyser med lånta fjädrar eller den som påstår motsatsen, det kan icke utrönas, så framt icke landet under en följd af år får vara hänvisadt att arbeta med egna resurser. Så länge utländska kapital hvarje år indragas, i hvilken form de användas, är likgiltigt, så länge kan den frågan icke tillförlitligen afgöras.

Ifrågasatt  
understöd  
för anlägg-  
ning af  
jernväg från  
Skåne genom  
Halland till  
Göteborg.  
(Forts.)

Det var hufvudsakligen på dessa skäl som såväl jag, som många med mig förlidet år voro mot allt vidare jernvägsbyggande för det närvarande och röstade såväl mot stambanornas fortsättande som ock mot understöd till de enskilda jernvägarne. I förra punkten förlorade vi, i den senare voro vi tvungna att kasta oss på de 5 millionerna för att undgå ett högre belopp.

Motionärerna hafva i sin motivering åberopat, att den svenska stenkolsindustrien skulle hafva stor fördel af denna bana. Jag erkänner, att för den svenska stenkolsindustrien skulle denna bana vara till allra största gagn, och jag är berättigad att härom fälla ett omdöme, då jag, till följd af min befattning, representerar ett af de tre största stenkolsverken i riket. Det kan derföre icke vara annat än med en viss beklämning, som jag anser mig böra lägga min röst mot förslaget, men min ställning såsom representant för en stor industri måste skiljas från min ställning som svenska folkets ombud. I denna egenskap är det jag har talat från denna min plats, och med de åsigt, jag nyss uttalat, är det derföre min pligt att yrka afslag å Utskottets utlåtande.

Som tiden var långt framskriden och ytterligare elfva af Kammarrens ledamöter begärt ordet för att yttra sig i ämnet, uppskötts den vidare öfverläggningen rörande det föredragna momentet till aftonsammanträdet.

---

Upplästes ett inlemnadt läkarebetyg af följande lydelse:

Att Riksdagsmannen i Första Kammaren m. m. Herr *Ol. Alb. Robson* är sängliggande sjuk till följe af en med feber åtföljd utgjutning i ena knät, intygar på embetsed

Askersund den 26 Apr. 1882.

*Carl And. Friman,*  
Provinsialläkare.

---

Kammaren åtskildes kl. 3 e. m.

In fidem  
*A. von Krusenstjerna.*