

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1883. Första Kammaren. N:o 16.

Onsdagen den 7 Mars.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Justerades protokollen för den 27 och 28 sistlidne Februari.

Anmäldes och bordlades:

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

Stats-Utskottets utlåtanden och memorial:

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

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

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

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

Lag-Utskottets utlåtande N:o 14, i anledning af väckt motion om upphörande af vatten- och brödstraffet; äfvensom

Första Kammarens Tillfälliga Utskotts utlåtanden:

N:o 4, i anledning af väckt motion om befrielse från fyr- och bakaafgifter för svenska fartyg vid resor mellan inrikes orter eller mellan inrikes orter och Norge; samt

N:o 5, i anledning af väckt förslag om aflåtande af underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t rörande ändring i vissa delar af Kongl. förordningen angående lotsverket den 15 Februari 1881.

Företogs val af tjugufyra valmän för utseende af Riksdagens fullmäktige i Riksbanken och i Riksgäldskontoret jemte deras suppleanter; och befunnos efter valförrättningens slut hafva blifvit till valmän utsedde:

Herr Bennich	med 64 röster.
» Bergman	» 64 »
Friherre von Essen, R. J.	» 64 »
Herr Falk	» 64 »
» Fock	» 64 »
» Gahn	» 64 »
Friherre Hamilton, H. J.	» 64 »
Grefve Hamilton, W. G.	» 64 »
Herr Hammarhjelm	» 64 »
» Kockum	» 64 »
Friherre Palmstierna	» 64 »
Herr von Platen	» 64 »
Grefve Posse, C. K. J.	» 64 »
Friherre Ramel	» 64 »
Herr Reutersvärd	» 64 »
» Robson	» 64 »
Grefve Sparre	» 64 »
Herr Stråle, W.	» 64 »
» Söderhjelm	» 64 »
» Törnebladh	» 64 »
Grefve Wachtmeister	» 64 »
Herr Wallberg	» 64 »
Grefve De la Gardie	» 63 »
Herr Peyron	» 63 »

Anställdes val af sex suppleanter till Kammarens valmän för utseende af Riksdagens fullmäktige i Riksbanken och i Riksgäldskontoret jemte deras suppleanter; och befunnos efter valförrättningens slut hafva blifvit till suppleanter för nämnde valmän utsedde:

Herr Rääf	med 56 röster.
» Sederholm	» 56 »
Friherre Tamm	» 56 »
Herr von Post	» 56 »
» Nisser	» 55 »
» Ros, A.	» 54 »

sedan ordningen mellan de fyra förstnämnde blifvit genom lottning bestämd.

Företogs val af ytterligare två suppleanter i Konstitutions-Utskottet; och blefvo dertill utsedde:

Herr von Stockenström med 55 röster.
 » Wallberg » 54 »

Föredrogs å nyo och företogs punktvis till afgörande Stats-Utskottets den 2 och 3 i denna månad bordlagda utlåtande N:o 19, i anledning af Kongl. Maj:ts förslag dels om jernvägsbyggnader för statens räkning och dels om inköp af jernvägen mellan Söderhamn och sjön Bergviken.

1 punkten.

*Fortsättning
af stambanan
mellan
Bräcke och
Sollefteå.*

Friherre Klinckowström: Mot det anslag, som af Stats-Utskottet här blifvit tillstyrkt, nödgas jag reservera mig. Jag tror, att om man noga genomläser Stats-Utskottets utredning i denna punkt, så skall det synas klart och tydligt, att Riksdagen liksom 1881 års Stats-Utskott har för denna anläggning afsett en längre tid, än som nu skulle ifrågakomma, om det här föreslagna anslaget beviljades. Det är besynnerligt att se, att när denna fråga först uppstod, vid 1881 års riksdag, så förklarade jernvägsbyggnadsstyrelsen, att denna hufvudbana från Bräcke till Sollefteå skulle fullbordas på 3—5 år. Kongl. Maj:t åter i sin nädiga proposition till Riksdagen föreslog 5 år, och 1881 års Stats-Utskott 6—7 år såsom den tid, inom hvilken den skulle fullbordas. Såsom vi alla känna, hafva två på hvarandra följande Riksdagar för hvardera året 1882 och 1883 beviljat 2,000,000 kr. och, på grund af denna afsigt att förlänga byggnadstiden, afslagit Kongl. Maj:ts proposition till 1881 års Riksdag, att byggnadsanslaget för år 1882 skulle blifva 2,500,000 kr. liksom det nu begäres; hvaremot Riksdagen beslöt, att det skulle endast blifva 2,000,000 kr. De skäl, som Stats-Utskottet liksom Kongl. Maj:t här angifvit för anslagets höjande till 2,500,000 kr., äro enligt mitt förmenande icke alls giltiga för en så stor tillökning mot näst föregående års anslag. Dessa skäl äro egentligen två, nemligen det ena, att rullande materiel måste anskaffas för den del af banan, som snart blir färdig och hvilken utgör omkring 6 mil i längd, hvartill skulle fordras ett belopp af 346,500 kr. Men, mine herrar, den trafik, som på denna bandel kommer att ega rum, är, fruktas jag, icke så betydlig, att icke mycket väl den stora, befintliga, rullande materiel, öfver hvilken statens jernvägstrafikstyrelse disponerar, skulle kunna besörja densamma. Det andra skälet, som Stats-Utskottet uppgifver för det högre beloppet, är, att under år 1884 kommer sannolikt den stora broanläggningen öfver Indalselven att ega rum, och att denna skulle

Fortsättning af stambanan mellan Bräcke och Sollefteå. (Forts.) taga i anspråk återstoden af de 500,000 kr., hvarmed anslaget skulle höjas. Jag finner alls icke dessa två skäl vara talande för att nu bevilja det högre anslaget och till följd deraf får jag förena mig med den reservant inom Stats-Utskottet, som har begärt, att endast 2,000,000 kr. må för år 1884 till ifrågavarande ändamål beviljas, hvarom jag vördsamt anhåller, att Herr Grefven och Talmannen måtte framställa proposition till Kammaren.

Grefve Sparre: Jag har icke i denna framställning om förhöjning i anslaget till fortsättande af banan mellan Bräcke och Sollefteå kunnat se något försök att påskynda arbetet utöfver hvad Riksdagen afsett. Jag har deri endast sett, att genom att nu bevilja anslaget till något högre belopp ett godt ekonomiskt resultat skulle vinnas. Om samma anslag lemnas för nästa år som för de föregående, eller 2,000,000 kr., och derifrån skall afgå det belopp af 346,500 kr., som byggnadsstyrelsen skall aflemna till trafikstyrelsen för inköp af rörlig materiel, så sker derigenom en så betydlig nedsättning i sjelfva arbetsanslaget, att jag tror, att arbetsresultatet derigenom skall ställa sig ekonomiskt ofördelaktigt.

Den föregående talaren ansåg, att trafiken på bandelen Bräcke-Hässjö skulle blifva så obetydlig, att den skulle kunna uppehållas af den betydliga rörliga materiel, som trafikstyrelsen redan nu disponerar, men jag föreställer mig, att denna materiel redan är upptagen på annat håll, och om man någon gång får höra något uttalande angående materielens tillräcklighet, är det visserligen, att den *icke* är tillräcklig. Detta skäl gäller derföre icke, utan torde byggnadsstyrelsen, vare sig Riksdagen bestämmer anslaget till den ena eller andra summan, tvingas att till trafikstyrelsen öfverlemna det i kostnadsförslaget för ändamålet beräknade beloppet. Om jag då fråndrager denna summa, 346,500 kr., så är den verkliga förökningen utöfver det förut vanligen beviljade anslaget icke mera än 153,500 kr. Jag föreställer mig, att, då det föreligger ett stort brobyggnadsarbete, det väl kan vara berättigadt att för nästa år ett något större anslag än vanligt ställes till byggnadsstyrelsens disposition. Jag kan derför icke finna annat, än att det medförde en verklig ekonomisk fördel, om nu detta föreslagna anslaget beviljades, då arbetet derigenom blir på billigaste sätt anordnat. Jag yrkar bifall till Utskottets förslag.

Sedan öfverläggningen ansetts härmed slutad, yttrade Herr Grefven och Talmannen, att derunder yrkats dels bifall till den föredragna punkten, dels ock, af Friherre *Klinckowström*, bifall till samma punkt med den ändring, att det ifrågavarande anslaget skulle bestämmas till 2,000,000 kronor.

Härefter gjordes propositioner enligt dessa yrkanden, hvarvid punkten bifölls i oförändradt skick.

Inköp af jernvägen mellan Söderhamn och sjön Bergviken.

2 punkten.

Första stycket.

Friherre *Klinckowström*: Mot den nu ifrågavarande punkten i sin helhet, af hvilken endast första momentet blifvit uppläst, får

jag äfven reservera mig: Jag anser nemligen, att hela denna åtgärd, att inköpa enskilda bolags jernvägar, hvilka utgöra utfartsvägar från hufvudbanan mot Östersjön. är illa vald och kan gifva anledning till högst ledsamma följder för statskassan. När hufvudbanan i Norrland, liksom när tvärbanan genom Jemtland anlades, förutsåg jag detta och yttrade äfven här i Kammaren mina stora betänkligheter, huruvida denna affär vore af den beskaffenhet, att statsverket derpå skulle bekosta så betydliga summor. Det gäller i synnerhet den del af hufvudbanan, som nu är sträckt mot Ängermanland genom ödemarker. Att denna icke skulle bära sig var aldeles gifvet för hvar och en, som det minsta sysselsatt sig med lithörande ämnen. Men den tiden hette det bland vännerna af jernvägsbyggandet, lika mycket på hvad sätt, att den enskilda företagsamheten skulle bekosta utfartsvägarne från hufvudbanan till Östersjöns hamnar, der de behöfdes, och att detta var ett åliggande, som lika väl som vid de öfriga stambanorna inom landet icke tillkom staten. Också hafva vi sett, att enskilda bolag bildats, hvilka sjelfva bekostat enskilda banor från lastageplatser till hufvudbanan, men endast två af dessa utfartsvägar, om jag så får kalla dem, hafva hunnit fram till hufvudbanan, den ena från Sundsvall till Torpshammar och den andra, ehuru endast medelbart, d. v. s. delvis med jernväg delvis med ångbåtskommunikation, den nu ifrågavarande bandelen från Söderhamn till Bergvik. Nu finna vi, att Statsrådet och Chefen för Civildepartementet nödgats erkänna, att han anser det otvifvelaktigt, att tvärbanan först då skall kunna blifva rätt gagnelig, när densamma genom jernväg kommit i omedelbar förbindelse med Bottenhafvet. Orden stå att läsa på pag. 11 i Utskottets betänkande. Besynnerligt nog har Styrelsen för statens jernvägstrafik äfven erkänt, att en svag trafik och svaga inkomster hittills varit rådande på den norrländska stambanan (se pag. 5 i betänkandet). Detta synes vara de två viktiga anledningar, hvarför Kongl. Maj:t nu föreslagit Riksdagen, att staten skulle öfvertaga de åtgärder med utfartsvägars byggande, hvilka rätteligen och enligt Riksdagens förut uttalade grundsatser borde tillhöra den enskilda företagsamheten. Men hvarföre sker det, mine herrar? Att döma af den uppfattning, som chefen för Civildepartementet framställt till statsrådsprotokollet, är det derföre att man vill öfvertaga den betydliga transportvinst, som skulle uppkomma genom den ifrågavarande jernvägens öfvertagande och fullbordande af staten. Chefen för Civildepartementet beräknar, aldeles såsom en procentare, sina fördelar och visar, att denna jernväg redan i sitt nuvarande tillstånd har år 1872 lemnat mer än 16 procent i vinst och derefter 8 procent, samt kalkylerar med en viss fröjd, att något öfver 5 procent skulle tillfalla staten. Det ser ut, som om han missunnade den enskilda affärsverksamheten denna ringa vinst af eget arbete, och på grund häraf — och detta är en besynnerlig företeelse — har regeringen nekat jernvägsbolaget koncession på fortsättandet af dess jernväg mellan Söderhamn och Bergviken fram till hufvudbanan. Detta har skett genom ett Kongl. Maj:ts beslut den 6 Oktober 1882, då bolaget begärde att få förena sin bana med stambanan vid Kilafors, och grunden der-till låg endast i de anmärkningar, som Väg- och Vattenbyggnads-

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

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

styrelsen framstälde mot vissa delar af ritningarne. Är väl detta ett tillräckligt skäl att neka det enskilda bolaget att föra fram sin jernväg och förena den med stambanan, då bolaget sjelft ber att få göra detta? Deremot har Kongl. Maj:t beviljat ett sådant tillstånd åt ett annat enskildt jernvägsbolag, som också ville från en af östersjöhamnarne föra fram sin jernväg till stambanan, nemligen Hudiksvall—Näsvikens jernvägsbolag. Den 26 Maj 1882 har nemligen Kongl. Maj:t meddelat koncession på denna jernvägs fortsättande till Ljusdal och banans ombyggande till bredspårig. Finnes väl någon konsekvens häri? Att jernvägen genom Norrland skulle gifva en dålig nettobehållning synes mig regeringen hafva bort kunna förutse, innan den banan anlades, och det saknades icke röster inom Riksdagens Kamrar, hvilka förutspådde sådant. Hvad åter beträffar den föreställning, att idkarne af trävaruörelsen icke skulle kunna hugga tillräckligt mycket virke för export till följd af otillräckliga och obeqväma utfartsvägar från hufvudbanan och från afverkningsorterna, så tror jag att regeringen äfven härutinnan helt och hållet misstagit sig. Det är nemligen bekant, att trävaruindustrien tagit en sådan utsträckning i Norrland, att den nedtryckt prisen på världsmarknaden, och sakkunnige personer hafva derföre tillrädt idkarne af denna industri att minska sin tillverkning och, enligt hvad tidningarne förmält, lärer beslut också hafva fattats af trävarubolagen att för nästkommande år minska tillverkningen med 20 à 25 procent för att derigenom möjligen åstadkomma högre pris på världsmarknaden. Det är således långt ifrån brist på kommunikationsmedel, som hindrar sågverkspatronerna från att skicka sina produkter till Östersjöns hamnar.

Orsaken, hvarför jag anser denna fråga så farlig, är den, att den, om den bifalles, kommer att bilda ett prejudikat för framtiden. Om nemligen staten öfvertager denna utfartsväg och fullbordar densamma såsom en del af stambanesystemet genom anordnandet af en kommunikationsled från Kihlafors till Bergviken och vidare till Söderhamn och Stugsundet, så är det klart, att åtskilliga andra utfartsvägar från den norrländska stambanan, hvilkas anläggning behöfves eller redan påbörjats genom enskilda bolags företagsamhet, också skulle af staten inlösas. Och hvad betyder ett sådant prejudikat i afseende på dessa utfartsvägar? De representera icke obetydliga utgiftsbelopp, och derföre anser jag det vara bättre att nu stämma i bäcken än att sedermera söka kanske förgäfvets stämma i ån.

Den nu ifrågavarande jernvägen från Söderhamn till Bergviken, utdragen på ena sidan till Stugsundet och på den andra till Kihlafors, blifver omkring 3 $\frac{1}{5}$ mil i längd och skulle, efter den proposition som nu föreligger, kosta 3,847,000 kronor i sin helhet, d. v. s. inlösen af jernvägen och ombyggnad deraf samt densammas fortsättande på ömse sidor dels för att sammanbindas med hufvudbanan och dels för att utsträckas till Stugsunds hamnplats vid Östersjön. Dernäst kommer Hudiksvall—Hybo-jernvägen, som redan är anlagd mellan Hudiksvall och Näsviken, 1 $\frac{1}{5}$ mil. Återstår alltså en bana till Hybo, omkring sex mil. Denna jernvägsanläggning skulle kosta sammanlagdt omkring 7,000,000 kronor att inlösa och fullborda. Sedan kommer den tredje utfartsvägen längre mot norr mellan Sundsvall och

Torpshammar. Denna jernväg är ungefär 6 mil lång och skulle antagligen icke kunna inlösas för mindre än 5,000,000 kronor. Men derefter kommer det värsta eller åstadkommandet af en utfartsväg från slutpunkten för den norrländska hufvudbanan vid Ångermanelfven, eller Sollefteå, hvilken utfartsväg skulle få sin ändpunkt vid Hernösand. Denna bana skulle antagligen blifva mellan tio och elfva mil lång och kosta omkring 10,000,000 kronor. Alltså skulle den sammanlagda kostnaden för dessa banor om 25 à 26 miles längd uppgå till 20 à 25 millioner kronor, och detta är, med våra små tillgångar, ingen liten affär, som man drager öfver staten utan att någon nödvändighet tvingar dertill, emedan den enskilda företagsamheten mycket väl kan och vill verkställa dessa anläggningar, om den får tillräcklig tid på sig. Denna sällsynta frikostighet mot den norrländska industrien är äfven högst förvånande. Antingen hafva vederbörande icke gjort sig rätt röda för hvad slags industri det är, som hufvudsakligen bedrifves i Norrland, eller också har man icke velat lyssna till de ofta och mångenstädes upprepade varningar, som utgått från flera håll rörande den skogssköfving, som bedrifves i Norrland af de sig så kallande *träförädlingsbolagen*. Det är det slags industri, för hvilken staten gör alla dessa uppoffringar, och denna industri ligger i händerna på kapitalstarka bolag, som väl hafva råd att bekosta dessa utfartsvägar för sin så kallade närings bedrifvande. Vi hafva senast för någon kort tid sedan sett, att ett nytt bolag med en kapitalstyrka af icke mindre än nio millioner kronor bildat sig för denna s. k. träförädlingsindustri, en industri, som egentligen går ut på att sköfva skogarne och minska statens kapital. Ty det är temligen gifvet att, på sätt det nu gått till med detta trähygge, det skall sluta med att göra Norrland obeboeligt och till en ödemark.

Hvad nu särskildt denna utfartsväg beträffar, så är det så många vilkor, som staten nödgas ingå på för att erhålla denna jernväg, att det tyckes mig verkligen vara påkostande och förnärande för statens anseende. Läser man uppmärksamt igenom de sju punkter, som, enligt träffad öfverenskommelse mellan dels det enskilda nuvarande jernvägsbolaget och dels med Söderhamns stad, skulle beviljas af staten för att få den äran att bygga denna jernväg, så är det verkligen icke litet. Det är ett sådant pockande å detta bolags sida, att i sanning staten icke gör sig till annat än en kommissionär för dessa trävarubolag och kommer att endast gå deras ärenden. Jag förstår för öfrigt icke, hvarföre regeringen uppgifvit eller Stats-Utskottet i sitt betänkande intagit alla dessa förhållanden rörande denna öfverenskommelse, som alldeles *icke angår* Riksdagen. Det är väl för att förgylla det hela af brist på bättre skäl. Genomläser man dessa punkter, skall man finna, att de innehålla uppgift och öfverenskommelse om transport af träaffall och priset för denna transport; om lämpligaste tiden dertill och om den tid, hvarinom vagnarne skola vara lastade och lossade; huruvida transporten får ske med ordinarie eller särskildt anordnad tåg; att fraktbeloppet för dessa transporter af träaffall skall betalas af det sågverksbolag, som afsändt lasten o. s. v. Det är verkligen löjligt att se sådana öfverenskommelser nu framställas för Riksdagen, då Riksdagen rakt ingenting har med dem

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

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

att göra. Jag vet ganska väl, att hvarje motstånd mot denna punkt torde vara förgäfvets, och har alls ingen förhoppning att vinna gehör inom Riksdagen; men jag har ansett för min pligt att, om ock stående ensam i denna fråga, innan den afgöres, söka efter min bästa förmåga påpeka de faror och olägenheter, som af ett dylikt prejudikat skulle blifva en följd genom att bevilja detta anslag. Det är på grund deraf jag har tagit mig friheten att yttra dessa få ord och vågar vördsamt hemställa, att Kammaren måtte afslå hela den ifrågavarande punkten om inköp af jernvägen mellan Söderhamn och sjön Bergviken och dess fullbordande.

Herr Adelsköld: Om det också i allmänhet kan anses vara riktigt, såsom den siste ärade talaren anmärkte, att staten icke alltför långt utsträcker sin affärsverksamhet i jernvägsföretag, så är det dock ett särskildt förhållande med den nu ifrågavarande jernvägen. Den skulle nemligen komma att utgöra statens *enda* utfartsväg för norra stambanan till hafvet, från Upsala ända till Sollefteå. På denna grund har trafikstyrelsen mycket varmt förordat, att den ifrågavarande banan skulle inköpas och trafikeras för statsverkets räkning. Då man dessutom med säkerhet torde kunna antaga, att den bör blifva ganska inbringande, såsom blifvande den kortaste utfartsvägen från norra stambanan till Östersjön mellan Upsala och Sollefteå, och det dessutom för trafikanterna utefter norra stambanan, som skola utskeppa sina varor, bör vara en stor fördel att utfartsvägen också tillhör samma egare, som disponerar öfver hufvudbanan, så får jag, för min del, tillstyrka bifall till Statsutskottets förslag i förevarande punkt.

Grefve Sparre: Då jag deltagit i behandlingen af denna fråga från början inom Utskottet, må det tillåtas mig att här ingå uti svaromål och bemöta några af de anmärkningar, som blifvit gjorda. Jag ber då först att få fästa uppmärksamheten derpå, att här föreligger endast fråga om att bereda staten *en enda* utfartsväg för norra stambanan till hafvet, och jag är öfvertygad att, om i framtiden andra frågor af lika natur skulle uppkomma, Riksdagen då *icke* skall anse sig bunden af sitt bifall i denna fråga, utan pröfva hvar fråga för sig. Det är ingalunda för att gynna ett lokalt intresse som denna fråga blifvit väckt, utan för att gynna statens intresse, för att göra det möjligt för staten att hafva trafiken på stambanan i sina händer. Om jag granskar stambanans inkomster det föregående året, så finner jag huru denna inkomst högst betydligt har vexlat i de olika delarne af det norrländska jernvägsnätet. På tvärbanan (Östersund—Torpshammar) möter mig t. ex. sista året, d. v. s. 1881, en nettoinkomst af 1,91 procent. Detta är visserligen icke mycket, men med den ofullständiga utfartsväg man der eger, synes det mig likväl, i betraktande af huru kort tid denna bana varit öppen för trafik, jemfördt med motsvarande förhållanden i södra Sverige, att denna inkomst icke är så dålig. Likaledes i samma mån jag närmar mig Storvik. Trafiken på jernvägslinien Bollnäs—Storvik lemnade samma år 2,21 procent,

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

men deremot å linien Bollnäs—Ånge har trafiken lemnat under år 1880 endast 0,22 procent och 1881 0,57 procent i behållning. Denna ytterst låga inkomst, jemförd med förhållandena på de andra omnämnda bandelarne, synes mig tala därför, att ännu en utfartsväg från stambanan till hamn vid hafvet är ett oafvisligt vilkor för att staten skall få någon afsevärd inkomst af denna senare bandel. Trafikstyrelsen har också yttrat, »att det visserligen vore möjligt, att den enskilda industrien förr eller senare komme att anlägga dessa utfartsvägar, men att det syntes styrelsen, som borde staten icke ställa sig i beroende af nämnda industri med hänsyn till desammas anläggande och trafikerande, när fråga vore att åt statsjernvägarne bereda den ställning, som allena förmådde framkalla inkomster, motsvarande de kostnader, staten å dessa jernvägar nedlagt». Jag tror, att det är nödvändigt för staten att i Norrland ega någon eller några af de utfartsvägar till hafvet trafiken fordrar, ty då och endast då eger staten i sin hand de trafikmedel, hvarigenom staten kan uppnå afsevärda inkomster på de kapital, som i de norrländska jernvägarne blifvit nedlagda. Jag vill i förbigående nämna, att det norrländska jernvägsnätet uppgår till omkring $\frac{1}{4}$ af hela svenska jernvägsnätets längd.

Den förste talaren klandrade regeringen därför, att det nekats koncession åt ett enskildt bolag, som begärt att få anlägga jernväg mellan Söderhamn och Kihlafors, och han sade att det var på grund af de anmärkningar, som Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjort. Jag lemnar å sido, huruvida det vore lämpligt, att koncession beviljades ett enskildt bolag på en bana, som för staten kan vara af vigt att själf ega, jag vill nu endast meddela en af de anmärkningar, som Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjort, eller att den föreslagna jernvägen skar icke mindre än 13 vägar i vägens plan, de flesta under en lutning af 1: 100, å 1: 125, och dessutom passerade i gatans plan sex mycket trafikerade gator i Söderhamn. Endast detta torde innebära ett giltigt skäl att icke medgifva den sökta koncessionen.

Den ärade talaren nämnde äfven, att den nu ifrågavarande banans ändamål egentligen synes vara att befordra och underlätta skogssköfningen i Norrland, hvilket ändamål han icke ville främja. Jag tror, att äfven om man icke anlägger denna jernväg, ungefär samma antal träd komme att huggas, men de komme att flottas ned till hafvet i stället för att föras å jernväg dit och sålunda flyta i vattendragen bredvid och under statens jernväg utan att lemna densamma någon trafikinkomst.

Jag anhåller att få delgifva Kammaren några uppgifter å den antagliga tillökningen i trafiken på norra stambanan genom Kihlafors—Söderhamns-banans byggande.

»I medeltal för åren 1877—1881 flottades		
från sjön Hennan.....	172,000	stockar.
från sjöarne nedanför Hennan.....	55,000	»
tillsammans	227,000	»
Deraf framkommo till Svinhammarsbommen.....	212,000	»
Vesterifrån å Ljusneelf kommo till dito.....	1,128,000	»
eller tillsammans till dito	1,340,000	»

<i>Inköp af jernvägen mellan Söderhamn och sjön Bergviken. (Forts.)</i>	hvaraf vid denna bom afskildes		
	för transport till Hudiksvall.....	244,000	stockar
	och flöto vidare ned på Ljusneelf	1,096,000	»

Då skogarne vid Hennans vattendrag egas till större delen af verk vid Söderhamn, kan antagas att på väg till Söderhamn eller Bergvik m. m. skulle forslas det förstnämnda partiet, 172,000 stockar, från Hennans station eller på *norra stambanan* till Kihlafors 108 kilometer, och de sistnämnda partierna 1,096,000 från Ljusdal till Kihlafors 80 kilometer.

Efter den ordinarie taxan skulle afgiften utgöra från Hennan till Kihlafors 1 kr. 18 öre och från Ljusdal till Kihlafors 87 öre pr stock.

Efter dessa pris skulle inkomsten blifva för			
172,000 stockar à 1 kr. 18 öre	202,960	kr.	och
1,096,000 » à 87 »	953,520	»	
eller tillsammans	1,156,480	»	

Skulle frakten med afseende på konkurrensen med flottleden behöfva nedsättas till belopp motsvarande, i förhållande till afstånden, ungefär den som erlægges för forslingen mellan Bräcke och Torps-hammar och således antagas utgöra för den förra längden eller för Hennan—Kihlafors 90 öre och för Ljusdal—Kihlafors 70 öre, blefve inkomsten

för 172,000 stockar à 90 öre	154,800
» 1,096,000 » à 70 »	767,200
Summa	922,000 kronor.

Vid masstrafik kan man påräkna efter sistnämnda pris en behållning af 50 % eller 461,000 kr., — hvilket ger per kilometer af sträckan Hennan—Kihlafors 5,760 kr. eller något mer än 3 gånger så mycket som linien Bollnäs—Storvik lemnade i behållning under 1881 och 50 procent mer än hvad samtliga statsbanor i medeltal gäfvu under samma år.»

Jag tillåter mig nämna, att denna uppgift är meddelad från det mest kompetenta håll, och tror derföre icke man kan möd fog säga, att man handlar i ett enskildt intresses tjenst, om man nu lemnar sitt bifall till den af Kongl. Maj:t gjorda framställningen, utan i statens intresse för att bringa trafikinkomsten i motsvarighet mot de på statens jernvägar redan nedlagda kapital. Då nu staten har jernvägar för icke mindre än 223 millioner kronor, torde man må hända icke göra orätt uti att anse affärssynpunkten i detta hänseende vara i hög grad bestämmande.

Samme talare nämnde tillika något om de många vilkor, som för öfverlåtelsen af ifrågavarande jernväg voro uppställda och hvilka han ansåg icke borde af Riksdagen behandlas, såsom icke lämpligen hörande under Riksdagens pröfning. Jag instämmer med honom, att i detta fall, liksom i många andra, Riksdagen må hända gått väl långt i detaljer, men det är nu så vårt system; och för öfrigt synes det mig, att man, med afseende å den summa, som här är i fråga, väl

torde kunna pröfva dessa detaljer, lika väl som när det gäلت så ringa belopp som t. ex. en löneförhöjning på hundra kronor för en vaktmästare. Jag vill icke längre upptaga Kammarens tid, utan får vördsammt anhålla, att Kammareren måtte bifalla detta förslag. Vi hafva icke något annat förslag till beredande af utfartsväg för stambanan, än detta nu föreliggande, och böra ej se frågan större än den i sjelfva verket är. Den har framkommit för att i sin mån bidraga till att bringa statens trafikinkomster till motsvarighet mot dess i jernvägarne nedlagda kapital och bör väl i detta sitt syfte hafva sitt bästa försvar.

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

Friherre Klinckowström: Ehuru det visserligen kunde vara mycket att svara i anledning af de korta yttranden, som de båda föregående talarne redan afgifvit, skall jag likväl icke vara vidlyftig. Jag kan icke riktigt förstå, huru den talare, som näst efter mig hade ordet, kunde säga, att det icke från norra stambanan finnes någon utfartsväg till hafvet förr än vid Söderhamn eller Sundsvall — jag minnes icke rätt, hvilkendera af dessa städer han nämnde. Han glömde då *Gefle*, som, ehuru icke genom *statens* jernväg förenadt med stambanan, likväl har direkt kommunikation med densamma genom *privat*-banor. Således kan all möjlig varutransport komma den vägen fram till hamn vid hafvet.

Hvad Herr Grefve Sparre yttrade och de kalkyler han på eget och andras konto uppstälde visa mer än tillräckligt, hvad vi motståndare till hufvudbanor i Norrland för flere år sedan påstodo, ehuru då hvarken Konungens rådgifvare eller de som förordade denna stambana ville lyssna dertill, eller, bland annat, att den hufvudsakliga trafiken inom Norrland, nemligen trävarutrafiken, skulle alldeles icke upptaga stambanan, utan fortfarande följa elfvarne utefter ända till hafvet. Nu höra vi från de dåvarande likasom nuvarande vännerna till stambanan i Norrland, att så verkligen är förhållandet; och nu vilja dessa jernvägsvänner hjälpa upp de dåliga affärerna genom att förbjuda eller förhindra eller försvåra för den enskilda företagsamheten att bygga dessa utfartsvägar, hvilket väl eljest vore det naturligaste och riktigaste äfvensom det mest öfverensstämmande med Riksdagens förut uttalade mening. Det är ett fult sätt att hjälpa upp en dålig affär genom att beröfva andra deras lofliga vinst af en bättre anlagd affär i samma riktning. Och tron mig, mine herrar, att äfven om denna nu ifrågavarande jernväg, såsom jag befarar, förvandlas till statsbana, och den enskilda jernvägen från Sundsvall likaledes, så komma likväl icke alla de kostnader, som vi sålunda nedlagga på ett dylikt norrländskt jernvägssystem, att på långt när motsvara nyttan deraf. När man betänker, hvilka stora frågor rörande folkupplýsningen ännu måste ligga nere i brist på erforderliga medel för deras lösning; och vidare att dessa 4 millioner kronor, som man nu skulle kasta ut för denna jernväg, gifva i ränta och amortering årligen nära 200,000 kronor; så synes det vara mycket nyttigare att använda dessa penningar t. ex. till att förbättra de stackars folkskolelärnarnes knappa lönevilkor, i stället för att nu låta dem nära nog svälta i hjel. Vi hafva oafgjorda sådana många humanitetsfrågor, hvilkas

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

lösning skulle lända folket i sin helhet till gagn, och hvartill följaktligen statens medel långt hellre borde användas än till dessa snart sagdt vansinniga jernvägsföretag. Att besluta en undervisning i slöjd i våra folkskolor vore säkert mycket nyttigare och skulle för visso befordra landets industri och husslöjd långt bättre än att sköfva skogar i Norrland.

Af alla dessa skäl vågar jag fortfarande anhålla om afslag å Stats-Utskottets betänkande i den föreslagna punkten.

Friherre von Kræmer: Jag tror visserligen icke att för framgången af Utskottets förslag något vidare här skulle behöfva anföras. Men då jag nu erhållit ordet, så kan jag ej neka mig nöjet att åtminstone framhålla två glädjande tidsbilder, som denna frågas utveckling har att uppvisa.

Vid 1856—1858 årens riksdag var det första gången fråga om denna bana mellan Söderhamn och Bergvik, och att densamma skulle få ett låneunderstöd af 500,000 kronor. Bland de vilkor, som då uppställdes för erhållande af dessa låneunderstöd, förekom, bland annat, att derest företaget under arbetstiden öfvergäfvades eller någon del af kommunikationsleden efter fullbordandet icke så underhölles, att den framgent kunde begagnas, kommunikationsleden med jernvägarne komme att hemfalla till staten utan rättighet för aktieegarna i bolaget att af det allmänna erhålla ersättning för derförinnan gjorda tillskott till arbetet. Om man med denna ytterliga misstro till företaget, detta tal om att det möjligen kunde komma att öfvergifvas under arbetet eller t. o. m. efter fullbordandet — om man dermed jemför det nuvarande sättet att betrakta samma bana, så kan man ej undgå att finna förändringen slående! Bruksegaren Rettig m. fl. ingå 1880 med anhållan om koncession å en förbindels emellan Söderhamns-Bergviksbanan och statsbanan vid Kihlafors' station. Jernvägsstrafikstyrelsen, som fått kännedom härom, skyndar att ingå till Kongl. Maj:t med ett memorial förordande denne linie för statens räkning. Derefter begär Söderhamns jernvägsaktiebolag 1882 att, med omläggande af sin bana till bredspårig och dess utsträckning till Kihlafors, få åstadkomma den ofta omtalade linien. — Nej, genast skyndar Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att afstyrka koncessionen, med genomskinlig afsigt att behålla linien för statens räkning! Slutligen har nu Stats-Utskottet utan en enda reservation tillstyrkt Riksdagen att bevilja medel till inlösen af gamla banan och åstadkommande för statens räkning af bredspårig bana från Kihlafors till hafvet.

Denna jernväg, om hvilken man 1858 hyste så ringa tilltro, att man ansåg sig böra stadga, hurn förfaras skulle, om den öfvergifvas — — om den, så att säga, kappas nu enskilda koncessionssökande, bolag och staten! Ligger ej i jemförelsen af dessa två tidsbilder en vacker förhoppning om våra jernvägars framtid i allmänhet? Jag tror derföre, att man icke bör öfverlemna sig åt någon misstro om sagde våra jernvägars framtid. Och om äfven Trafikstyrelsen nu, såsom den siste talaren anförde, talar om den svaga trafiken på de norrländska banorna, så föreställer jag mig, att detta mer är ett skäl, som Trafikstyrelsen tillgripit i ifvernen att anförä allt möjligt, som kan

tala för den begärda statsbaneförbindelsen Kihlafors—hafvet; men ingalunda kan jag tro, att sagda upplysta styrelse kan på allvar föreställa sig, att trafiken på de norrländska jernvägarne skulle för all framtid blifva skral, om den ock nu, sedan de knappt fullbordats, ej än är särdeles upparbetad.

Att den förhöjning i trafiken på norra stambanan, som med den ifrågavarande utfartsvägen till hafvet afses, äfven skulle kunna uppstå, om denna utfartsväg trafikerades af enskildt bolag, betviflar jag icke. Blott en sammanhängande bredspårig bana kommer till stånd ända till hafvet utanför Söderhamn, så kommer ej det från det inre landet med jernvägen kommande timret att kastas i elfven nedanför Ljusdals station, utan kommer nog att fortsätta pr jernväg ända till hafvet, och detta *äfven* om stycket Kihlafors—Söderhamns äges af enskildt bolag, om nemligen samtrafikstaxan kan hållas billig. Gifvet är dock, att det aldrig kan komma att blifva så bekvämt stäldt för trafikanterna, om de skola hafva att göra med två skilda trafikstyrelser, som om äfven den ifrågavarande bandelen blir statsbana, och ju *beqvämare* trafik, *dess större*, trafik i allmänhet!

Den ärade talaren vid min sida anmärkte sista gången, han hade ordet, att det vore orätt att frantaga enskilda personer tillfället till en sådan lönande jernvägsanläggning; men första gången han hade ordet sade han, att staten genom att öfvertaga denna bana blott giinge enskilda trävarubolags arenden. Ilvilketdera är nu hans mening? Skall staten, om den öfvertager denna jernväg, komma att göra den enskilda industrien en tjänst eller en otjänst?

En betänklighet, som man ofta anfört mot denna banas byggande för statens räkning, är, att den är, säger man, en *bibana*, och man har uppstått den principen, att hufvudbanor skulle byggas af staten, och bibanor af enskilda bolag. Grundsatsen låter ej illa; men man har aldrig lyckats åstadkomma någon tillfredställande definition af hvad man menar med benämningen »*bibana*». Så mycket vågar jag dock antaga såsom de flestas öfvertygelse, att icke denna ifrågavarande bana kan falla under denna benämning. När en stor flod vid sitt utlopp delar sig i flere grenar, så faller det ingen in att kalla en af dessa grenar för biflod. Likaså äro till bibanor att hänföra sådana jernvägar, som från det inre landet tillföra hufvudbanan trafik, men icke sådana, som allenast, eller alldeles hufvudsakligen, äro afsedda att bereda stambanans trafik ett, så att säga, utlopp.

Jag började med att förklara, att för sakens framgång icke mycket behöfde yttras; och jag skall därför icke upptaga vidare af den siste talarens invändningar, ehuru mycket kunde vara att i anledning af dem tillägga, utan sluta med att yrka bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Adelsköld: Jag begärde ordet med anledning af en viss uppfattning hos den ärade talaren på elfsborgsbänken af mitt förra anförande. Det är visserligen sant, att det finnes enskilda banor, som förena stambanan med hafvet vid Gefle och Sundsvall. Men dessa jernbanor tillhöra enskilda bolag; och den senare är, såsom bekant, smal-

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

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

spårig; den andra åter utmynnar väl långt söderut och har dessutom redan förut en mycket stor trafik, så att den icke kan särdeles lämpa sig till utfartsväg för norra stambanan. Jag tror således, att dessa båda banor icke kunna anses såsom egentliga utfartsvägar från denna stambana, och att det derföre vorc till gagn, om en verklig sådan utfartsväg förvärfvades åt densamma. Jag skall också anhålla att få nämna i anledning af yttrandet, att det ifrågavarande anslaget endast skulle komma ett privat intresse till godo, att jag tror mig veta, att det bolag, som eger Söderhamn—Bergvikens bana, hvilken är en af de mest trafikerade och mest inkomstbringande i riket, icke utan mycken motvilja ingått på förslaget att afstå densamma till statsverket. Bolaget har, såsom bekant, upprepade gånger sökt koncession för utsträckning af sin jernväg till stambanan, hvilket emellertid nekats af regeringen, med anledning af att trafiksstyrelsen ansett banan så fördelaktig för staten, att den borde för dess räkning inlösas. Jag har icke något vidare att tillägga, utan anhåller få förnya mitt yrkande om bifall till Utskottets förslag.

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, samt förklarade sig finna den förra propositionen vara med öfvervägande Ja besvarad.

Friherre *Klinckowström* begärde votering, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och anslogs en omröstningsproposition af följande lydelse:

Den, som bifaller första stycket af 2 punkten i Stats-Utskottets utlåtande N:o 19, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslås punkten i nämnda del.

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

Ja — 81;
Nej — 12.

De öfriga styckena.

Biföllos.

Föredrogs å nyo och bifölls Lag-Utskottets den 2 och 3 i denna månad bordlagda utlåtande N:o 13, i anledning af väckt motion om ändring i bestämmelserna om församlingars rätt att förfoga öfver kyrkokassorna.

Föredrogs och bifölls Stats-Utskottets den 3 innevarande Mars bordlagda utlåtande N:o 20, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående afsöndring af jord från indragna militiebostäl-
lena Götala N:is 1 och 2 i Skaraborgs län samt Lilla Ökna N:o 2 och Båraryd Östergård N:o 2 i Jönköpings län.

Justerades fyra protokollsutdrag för detta sammanträde, hvar-
efter Kammaren åtskildes kl. $\frac{3}{4}$ 1 e. m.

In fidem

A. von Krusenstjerna.
