

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1884. Andra Kammaren. N:o 45.

Lördagen den 3 Maj.

Kl. 7 e. m.

Fortsattes det på förmiddagen började sammanträdet.

§ 1.

Föredrogs och bifölls Stats-Utskottets Utlåtande N:o 47, i anledning af så väl Kongl. Maj:ts nådiga propositioner som ock en af enskild motionär gjord framställning i fråga om eftergift af kronans rätt till vissa danaarf.

§ 2.

Till behandling förekom härefter Stats-Utskottets Utlåtande N:o 48, i anledning af väckta motioner om mantalspenningarnes afskaffande. *Om afskaffande af mantalspenningarne.*

Utskottet hemställde, att ifrågavarande motioner måtte af Riksdagen afslås.

Efter föredragning häraf anförde:

Herr Hedin: Jag kan icke neka till, att Utskottets utlåtande i någon mån öfverraskat mig. Detta af tvenne skäl, nemligen dels derföre att Utskottet varit enhälligt i sitt afstyrkande, dels med anledning af det sätt, hvarpå Utskottet motiverat sin afstyrkande hemställan. Det har förundrat mig att Utskottet varit enhälligt, derföre att redan för 2 och 20 år sedan åtminstone en ledamot af då- och nuvarande Stats-Utskottet reserverat sig i den rigtningen, att mantalspenningarne måtte afskaffas, och med honom instämt helt och hållet trenne och, hvad sjelfva principen beträffar eller de personliga skatternas olämplighet, en annan ledamot af Utskottet. Vidare derföre att år 1872, då afskaffandet af mantalspenningarne var ifrågasatt, samtliga utskottsledamöterna från denna Kammare yrkat upphäfvandet af denna personliga skatt. Nu skall jag naturligtvis mycket gerna medgifva, att ställningen är annorlunda nu än

Om afskaffande  
af mantals-  
penningarne.  
(Forts.)

den var 1872, dels derföre att, såsom Stats-Utskottet erinrat, de personliga skatterna undergått någon minskning vid 1883 års riksdag, och dels derföre att 1872 frågan gälde afskaffandet af mantalspenningarne i stället för den då af Kongl. Maj:t föreslagna nedsättningen till hälften af den nyss förut med folkskoleafgiften återförenade bevilling efter 1:sta artikeln. Men det förtjenar att ihågkommas, att år 1872 utskottsledamöterna från denna Kammare uttalat sig i den riktningen, att så väl den personliga skyddsafgiften som mantalspenningarne vore skatter, de der kändes tryckande för de mindre be-  
medlade klasserna.

Jag sade ock, att det förundrat mig att läsa den motivering Utskottet anfört till stöd för sin afstyrkande hemställan, derföre att den icke innehåller något annat än de gamla, många gånger hörda och lika många gånger vederlagda skäl, hvilka motionären från Första Kammaren redan på förhand i sin motion upptagit till vederläggning.

Utskottet säger, att man bör bibehålla *en* personlig skatt till staten, dermed uttalande såsom en för all framtid gällande princip, att man borde hafva en kapitationsafgift till staten. Detta förundrar mig derföre, att Utskottet väl känner, att kapitationsafgifter äro utdömda så väl af finansvetenskapen som ock af finanslagstiftningen i de flesta civiliserade länder. I vårt grannland Finland finnas ännu kapitationsafgifter, men detta uppenbart af det skäl att inkomstskatten, som har visat sig hafva en viss tendens att uppsluka alla kapitationsafgifter och göra dem öfverflödiga, der ännu är ny. I Danmark finnes icke vidare någon kapitations-skatt hvarken till staten eller till kommunen. I Norge finnes endast en sådan, men den är snarare en personlig klass-skatt, sålunda icke en allmän personlig skatt af alla medborgare mellan den och den åldersklassen. Den i Norge kvarstående afgiften, hvilken utgår till skolväsendet, är så obetydlig, att den år 1878 utgjorde blott 157,608 kronor. Går man sedan till de större länderna, så är det väl att beakta, att man icke har kapitationsafgifter i Tyskland eller England. Men man har en sådan i Frankrike, och dermed förhåller det sig så, att denna afgift uppkommit under revolutionen i sammanhang med afskaffandet af alla konsumtionsafgifter med undantag af gränstullarne. Vidare bör dervid ihågkommas, att kapitationsafgiften i Frankrike står i ett historiskt samband med vilkoren för den politiska rösträtten, och slutligen att man der icke har någon inkomstskatt; hvartill ytterligare bör läggas den omständigheten, att åtminstone under senare tider det varit på grund af välbekanta förhållanden svårt att i Frankrike göra några egentliga skattereduktioner. När således Stats-Utskottet uttalat såsom princip, att man bör bibehålla en kapitationsafgift, så måste jag mot denna grundsats inlägga en gensaga. Stats-Utskottet har ju, i likhet med skatteregleringskomitén, fält det omdöme om denna afgift, att den vore en barbarisk skatteform. Dermed bör domen öfver denna och likartade skatter vara fäld.

Det finnes *ett* skäl mot motionen i dess nuvarande form, ehuru af ringa vikt och lätt undanröjdt, nemligen att vissa afgifter enligt prestlöneregeringskonventionerna äro baserade på mantalspenningarne. Man skulle kunna säga, att de förra afgifterna skulle komma att sväffa i luften, om mantalspenningarne afskaffades. Men utom det att man mycket lätt skulle kunna utfärda en förordning af innehåll att de afgifter, som hittills utgöras enligt gällande bestämmelser om mantalspenningar, skola fortfarande utgå efter samma bestämmelser, är det otvivelaktigt att, om ock mantalspenningarne afskaffades utan att en sådan bestämmelse utfärdades, man i allt fall ej skulle behöfva tveka att upptaga de personliga afgifter, som utgöras enligt prestlöneregeringskonventionerna. Det anförda förhållandet är i alla fall lätt att afhjelpa, och deri kan icke ligga något hinder för bifall till motionärens förslag. Frågan är ju afgjord, tänker jag, i Första Kammaren, och jag förstår att motionärens förslag icke har stora sympatier i Andra Kammaren. Men utan några ord till förmån för motionerna får frågan icke i Kammaren passera, och jag tillåter mig derföre, Herr Talman, att anhålla om afslag å Utskottets förslag och bifall till motionärens från Första Kammaren framställning.

*Om afskaffande  
af mantals-  
penningarne.  
(Forts.)*

I detta anförande instämde Herrar *Joh. Jönsson, J. Andersson* i Knarrevik och *A. P. Lind*.

Vidare anförde:

Herr Nydahl: Icke heller jag, Herr Talman, kan finna att Utskottet anført fullgoda skäl för sitt afstyrkande af de ifrågavarande motionerna. Utskottet säger — och det tyckes vara dess förnämsta skäl — att det, i likhet med skatteregeringskomitén, anser *den* personlig skatt till staten böra bibehållas, hufvudsakligen för att nära medvetandet om hvarje medborgares skyldighet att bidraga till statens behof». Men utom det, att det väl icke är så aldeles riktigt, att hvarje medborgare är skyldig att bidraga till statens behof — fattighjonen hafva ju icke en sådan skyldighet — pläga, såsom Utskottet i slutet af sitt utlåtande antyder, jemväl andra än egentliga fattighjon för fattigdom befrias från mantalspenningarnes utgörande, hvadan denna personliga skatt, för att motsvara sitt ändamål att vara en påminnelse om den medborgerliga skattskyldigheten, borde ställas så lågt, att hvarje medborgare, äfven den mest obemidlade, kan komma ut med dess erläggande. Men en så beskaffad, en så ringa skatt vore nära nog en löjlighet, likasom den är aldeles obehöflig. Ty de personer, som befrias från att betala mantalspenningar, fritagas dermed icke från allt skattande till staten. Nej, skatta få de nog ändå. Och om icke den stora allmänheten redan nu känner till den indirekta beskattning, som den är underkastad, så lärer det icke dröja länge, innan den skall vara på det klara

*Omfskaffande af mantalspenningarne.* äfven med den saken. Jag kan således, Herr Talman, icke inse, att någon särskild skatt behöfves för att nära medvetandet af den medborgerliga pligten att skatta till staten.

(Forts.)

För öfrigt, mera sann än den satsen att hvarje medborgare är *skyldig* att bidraga till statens behof, är utan tvifvel den, att hvarje medborgare bör *efter förmåga* bidraga till detta behof, och jag tror, att mantalspenningarnes afskaffande vore ett, om också obetydligt närmande till ett sådant skattesystem.

Vidare menar Utskottet, att genom de vid sistlidne riksdag fattade beslut så betydliga skattelindringar bereddes de fattigare samhällsklasserna, att den nu ifrågasatta icke vore så angelägen. Kongl. Maj:t tyckes dock hafva haft en annan åsigt om behofvet af skattelindringar för de obemedlade samhällsklasserna, då han till innevarande Riksdag aflätit proposition, bland annat, om nedsättning i kaffeskatten. Denna proposition lär hafva afstyrkts af Bevillnings-Utskottet, och om den, som jag antager blifva händelsen, ej heller kommer att vinna Riksdagens bifall, skall jag af skäl, som nu icke är anledning att vidröra, ej beklaga att så icke sker. Men deremot kan jag för min ringa del ej annat än beklaga, att Stats-Utskottet afstyrkt nu förevarande motioner; ty 40 eller 20 öre, som enligt ordalydelsen i Utskottets sist anförda motiv »icke kunna betraktas såsom någon betungande skatt», dessa obetydliga belopp kunna dock för den obemedlade mannen eller för den obemedlade kvinnan hafva ett jemförelsevis högre värde än den rike eller burgne mannens samtliga utskylder till så väl stat som kommun för honom hafva.

Flera skäl skulle visserligen kunna andragas mot mantalspenningarnes bibehållande, men jag skall till det sagda endast tillägga, att min öfvertygelse är, att af alla de skattelindringar, hvarom förslag framstälts, men som ännu icke blifvit af Riksdagens Kamrar behandlade, ingen skulle väcka så stor och allmän tillfredsställelse i landet som den nu ifrågavarande.

Jag vågar, Herr Talman, anhålla om afslag å Utskottets hemställan och bifall till Herrar Mankells och Anderssons motioner, att mantalspenningarne från och med år 1885 måtte för framtiden upphöra.

Herr vice Talmannen Ifvarsson: Jag har icke deltagit i behandlingen af detta ärende inom Utskottet och har således icke direkt anledning att yttra mig om de skäl, Utskottet anført för sin här ifrågavarande hemställan. Men som ingen af de utskottsledamöter, hvilka varit med om frågans behandling i Utskottet, begärt ordet, har jag trott mig böra göra det. Hade jag varit närvarande vid det tillfälle, då frågan afgjordes af Utskottet, skulle jag sannolikt hafva följt inkomstafdelningens mening och således kommit till samma resultat, som det förevarande utlåtandet utvisar; och detta dels emedan jag anser att, sedan så nyligen som i fjor flera personliga skatter afskaffats, det kan vara skäl dröja något innan man

afskaffar ännu en, och dels derföre att, i händelse Stats-Utskottet skulle hafva framkommit med ett förslag, gående ut på mantalspenningarnes borttagande, vi helt säkert fått höra den svenska bonden beskyllas för att sträfva efter en ytterligare skattelindring. På landsbygden, åtminstone i min hemort, är det nemligen bruket att husbonden betalar utskylderna för sina tjenare, och man finge då det att säga, att det egentligen vore bönderna, som komme i åtnjutande af den här ifrågasatta skattelindringen. Men jag vill icke att ett sådant påstående skall kunna rigtas mot landtmannapartiet i synnerhet i år, då flere motionärer stält andra skattelindringar på dagordningen, hvarför de fått uppbära mycket klander.

Jag tror således att det är bäst att vi bifalla Stats-Utskottets hemställan, ehuru jag i princip ingalunda har något mot mantalspenningarnes borttagande. Jag ber dock få tillägga, att, om Kammararen nu fattar beslut i den rigtningen, vi sannolikt hafva att förvänta en konflikt likartad den, som i dag på förmiddagen egt rum, enär Första Kammararen redan lärer hafva bifallit Stats-Utskottets hemställan, som den utan tvifvel skulle hafva afslagit, om den innehållit ett tillstyrkande af mantalspenningarnes afskaffande.

Det är hufvudsakligen af dessa skäl, och då jag icke vill att i onödan en konflikt må framkallas, som jag anhåller om bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Johannes Jonson: Såsom stöd för sin afstyrkande hemställan har Utskottet anfört, att mantalspenningarne äro en så obetydlig afgift, att det derföre icke vore skäl att bifalla de väckta motionerna. Det är dock icke nog härmed; jag vill erinra Kammararen derom, att ännu kvarstår i kommunalförfattningarne föreskrift derom, att alla som erlägga mantalspenningar också skola erlägga personlig afgift till folkskolan. Om man borttog mantalspenningarne, skulle således samtidigt afgöras frågan, huru vida personlig afgift till folkskoleväsendet vidare skulle erläggas. Till följd häraf anser jag det oegentligt att under nuvarande förhållanden borttaga mantalspenningarne, som i alla fall äro en så lindrig skatt, att den icke utgör någon nämnvärd afgift för dem, som icke hafva någon annan afgift till staten att erlägga. De, som icke utgöra ens denna lilla afgift, blifva i allmänhet derifrån befriade. Jag yrkar således bifall till Stats-Utskottets hemställan.

Härmed förklarades öfverläggningen slutad. Efter det Herr Talmannen gifvit propositioner i enlighet med de gjorda yrkandena, biföll Kammararen Utskottets hemställan.

### § 3.

Vidare föredrogos, hvart efter annat, och biföllos Stats-Utskottets nedannämnda Memorial och Utlåtanden:

*Om afskaffande  
af mantals-  
penningarne.  
(Forts.)*

N:o 49, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition och väckt enskild motion angående gäldande af den å indragna militiebostäl-lena Åkesberg och Via belöpande kostnad för sänkning af sjöarne Hjelmaren och Qvismaren;

N:o 50, med förslag till åtskilliga stadganden, hvilka böra in-föras i det nya reglementet för Riksgäldskontoret;

N:o 12 b, med anledning af Kongl. Maj:ts proposition angå-ende anslag för år 1885 till Kommerskollegium;

N:o 13 c, med anledning af Kongl. Maj:ts förslag angående ändrade bestämmelser rörande rabatt vid köp af större partier fri-märken;

N:o 52, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående an-slag till uppförande af ett kronohäkte i Norrbottens län; och

N:o 53, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående anslag för tillbyggnad af kronohäktet å Långholmen.

#### § 4.

Ang. inköp af  
Sundsvall—  
Torpshammars  
jernväg.

Härefter företogs till handläggning Stats-Utskottets Utlåtande N:o 54, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående inköp och ombyggnad af Sundsvall—Torpshammars jernväg.

I aflåten proposition hade Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att »dels medgifva, att Sundsvalls jernvägsaktiebolags jernväg mel-lan Sundsvall och Torpshammar med all dertill hörande materiel till den myckenhet, som förefans vid 1882 års utgång, må för statens räkning inköpas, att tillträdas den 1 Januari 1885 mot en köpeskillning af tre millioner sexhundrafemtiotusen kronor, hvilken erlægges sålunda, att staten

1:o eftergifver hvad vid jernvägens afträdande till staten åter-står oguldet af det bolaget beviljade statslån, hvilken återstod be-räknas att vid 1884 års slut utgöra..... Kr. 1,396,884: 60;

2:o den 2 Januari 1885, mot erhållande af de utaf bolaget utställda och i jernvägen in-teck-nade obligationer å tillhopa 600,000 kronor, erlägger till bolaget deremot svarande belopp... » 600,000: —;

och 3:o) den 2 Januari 1886 till bolaget utgifver återstoden med ..... » 1,653,115: 40;

Summa kr. 3,650,000: —;

dels godkänna jernvägsaktiebolagets vilkor om dess personals öfvergång i statens tjänst under de af Styrelsen för statens jernvägs- trafik i dess skrifvelse af den 29 Februari innevarande år föreslagna rbehåll;

*dels öfverlåta* åt Kongl. Maj:t att fastställa de närmare vilkor, förbehåll och bestämmelser, som vid aftals träffande med jernvägs-aktiebolaget och Sundsvalls stad kunna finnas erforderliga; *Ang. inköp af Sundsvall—Torpshammars jernväg.*

*dels bevilja* de, efter hvad ofvan är sagdt, till gäldande af den kontanta köpeskillingen erforderliga belopp tillsammans kronor 2,253,115: 40;

*dels ock ytterligare*, för jernvägens ombyggnad till bredspårig och anskaffande af rörlig materiel, bevilja ett anslag å 1,500,884 kronor 60 öre;

*dels ock slutligen* af förenämnda, för inköp af jernvägen samt dess ombyggnad och förseende med rörlig materiel, äskade anslag, tillhopa 3,754,000 kronor, anvisa till utgående

under år 1885.....	kr. 1,600,000: —
och under år 1886.....	» 2,154,000: —».

Med anledning häraf hade Utskottet hemställt, att Kongl. Maj:ts förevarande proposition måtte på det sätt bifallas, att Riksdagen

»*dels medgifver*, att Sundsvalls jernvägsaktiebolags jernväg emellan Sundsvall och Torpshammar må för statens räkning inköpas, att tillträdas den 1 Januari 1885 mot en köpeskillning af två millioner åttahundraåttatatiofyra tusen kronor, hvilken erlägges sålunda, att staten

1:o) eftergifver hvad vid jernvägens afträdande till staten återstår oguldet af det bolaget beviljade statslån, hvilken återstod beräknas att vid 1884 års slut utgöra..... kr. 1,396,884: 60;

2:o) den 2 Januari 1885, mot erhållande af de utaf bolaget utställda och i jernvägen in-tecknade obligationer å tillhopa 600,000 kronor, erlägger till bolaget deremot svarande belopp..... » 600,000: —;

och 3:o) den 2 Januari 1886 till bolaget utgifver återstoden med ..... » 887,115: 40;

Summa kr. 2,884,000: —;

*dels godkänner* jernvägsaktiebolagets vilkor om dess personals öfvergång i statens tjänst under de af Styrelsen för statens jernvägstrafik i dess skrifvelse af den 29 Februari innevarande år föreslagna förbehåll;

*dels beslutar*, att den till jernvägen hörande öfverbyggnad och rörliga materiel icke skola i köpet ingå, men såsom vilkor för jernvägens inköp fastställer:

att statens Trafikstyrelse må ega att till dess banan blifvit af staten ombyggd afgiftsfritt begagna samma öfverbyggnad och materiel, samt

att all den Sundsvalls stad tillhöriga mark, som af Kongl. Maj:t pröfvas för jernvägsanläggningen erforderlig, bör af staden till staten med full eganderätt öfverlåtas, och staden vara skyldig be-

Ang inköp af kostade vid Sundsvalls station erforderliga kajer och muddringar  
Sundsvall— utom den föreslagna egentliga timmerhamnen;

Torpshammars dels öfverlåter åt Kongl. Maj:t att i öfrigt fastställa de när-  
jernväg. mare vilkor, förbehåll och bestämmelser, som vid aftals träffande  
(Forts.) med jernvägsaktiebolaget och Sundsvalls stad kunna finnas erforderliga;

dels beviljar de, efter hvad ofvan är sagdt, till gäldande af den kontanta köpeskillingen erforderliga belopp, tillsammans kronor 1,487,115: 40;

dels ock ytterligare, för jernvägens ombyggnad till bredspårig och anskaffande af rörlig materiel, beviljar ett anslag å 1,829,884 kronor 60 öre;

dels ock slutligen af förenämnda, för inköp af jernvägen samt dess ombyggnad och förseende med rörlig materiel, åskade anslag, tillhopa 3,317,000 kronor, anvisar till utgående

under år 1885.....	Kr. 1,600.000: —
och under år 1886.....	» 1,717,000: —».

Reservationer emot Utskottets hemställan hade afgifvits dels af Herr J. Widén och dels af Herr C. Iffvarsson, med hvilken Herrar Liss Olof Larsson, Sven Andreasson, A. P. Danielson, O. B. Olsson, N. Petersson, Ola Andersson, Sven Nilsson, J. E. Johansson, Jan Andersson och P. Pehrsson i Törneryd instämt, och hvilken yttrat:

»Då jag, med hänsyn å ena sidan till det ringa värde, bolagets jernväg kan ega vid dess ombyggande till bredspårig, samt den dryga kostnad, som i följd deraf måste drabba staten för en sådan ombyggnad, och å den andra den obetydliga inkomst, bolaget hittills haft på sin jernväg, anser den föreslagna köpeskillingen vara för högt tilltagen, får jag härmed reservera mig emot Utskottets förslag, under uttryckande af den åsigt, att Utskottet åtminstone bort föreslå köpeskillingens nedsättande till 2,500,000 kronor, om icke derunder.»

Efter det Utskottets hemställan blifvit uppläst anförde:

Herr Statsrådet von Krusenstjerna: Att det skulle lända till gagn för det allmänna och särskildt för mellersta Norrlands trafikområde, om Sundsvall—Torpshammars jernväg ombyggdes och införlivades med statens stambanesystem, och om således hela tvärbanan från riksgränsen till Sundsvall öfvergick i statens ego och erhöll samma spårvidd till hela sin sträckning, samt till följd deraf en stor del af trafiken från Jemtland, hvilken nu till följd af de med omlastningen i Torpshammar förenade stora kostnaderna hotar att draga sig till Trondhjem, i stället återfördes till svensk hamn, till Sundsvall, derom har någon meningsskiljaktighet inom Stats-Utskottet icke egt rum, och tankarne om det lämpliga i en sådan



anordning kunna icke heller gerna vara delade. Deremot hafva oliko tankar uppstått om det pris, som för banans öfvertagande bör af staten erläggas. — Kongl. Maj:ts regering har föreslagit en köpesumma af 3,650,000 kronor, eller, om derifrån afdrages kostnaden för materielen, 330,000 kronor, 3,320,000 kronor. Stats-Utskottets majoritet har ansett beloppet kunna nedsättas med 436,000 kronor, och de fleste af Utskottets ledamöter från denna Kammare hafva påyrkat en ytterligare nedsättning med icke mindre än 384,000 kronor. Som Kammaren har sig bekant, hade Sundvall—Torps-hammars jernvägsbolags styrelse först fordrat ett belopp af 3,900,000 kronor. Sedermera och efter mycken tvekan nedsatte bolaget detta pris till 3,650,000 kronor med det uttryckliga förklarande, att en ytterligare nedsättning från bolagets sida icke kunde påräknas. Denna summa har synts Kongl. Maj:ts regering af beskaffenhet att kunna föreläggas Riksdagen till godkännande, detta derföre att den synts billig ur så väl bolagets som statens synpunkt. Ur bolagets synpunkt kan det icke vara annat än billigt, att bolaget erhåller en köpeskilling, som väl ingalunda bereder bolaget någon vinst, utan tvärtom medför för detsamma en högst betydlig ränteförlust och en ej oväsentlig kapitalförlust, men dock bereder bolaget den fördel, att det återfår större delen af sitt aktiekapital. Det är så mycket billigare, att detta bolag icke tillskyndas än större förluster, som, enligt hvad i Utskottets betänkande jemväl erinras, den för bolaget menliga omständigheten, att banan icke är bredspårig utan smal-spårig, till väsentlig del är beroende på förutsättningar, hvilka grunda sig på statsmakternas egna beslut, men hvilka sedermera blifvit af samma statsmakter rubbade. När Sundvall—Torps-hammars-banan för 13 år sedan skulle byggas, förelåg i fråga om blifvande stambanesystemet i Norrland endast ett Jernvägsbyggnadsstyrelsens förslag, gående ut på att bygga så väl tvärbanan till Norge som den uppåt gående stambanan från Storvik norrut smalspåriga. Derigenom bestämdes bolaget att bygga nu ifrågavarande bana med samma spårvidd. Sedan arbetet väl hade börjat, fattade 1873 års Riksdag visserligen det beslut, att den uppåt gående stambanan från Storvik till Torps-hammars skulle byggas bredspårig, men samma Riksdag enades tillika derom, att tvärbanan från Torps-hammars till riksgränsen skulle blifva smalspårig. Först vid 1874 års riksdag beslöts ändring äfven i detta senare afseende, så att tvärbanan skulle blifva bredspårig. Vid den tid, då sistnämnda beslut fattades, var redan hälften af Sundvall—Torps-hammars-banan färdigbyggd och sedan någon tid trafikerad, samt återstoden terrasserad, jemte det den rullande materielen var redan levererad eller kontraherad. Det var då således uppenbarligen alldeles för sent för bolaget att då ändra den för banan från början bestämda spårvidden i enlighet med nämnda beslut. Bolaget har således blifvit af Riksdagens beslut förledt att välja ett bansystem, som sedermera visat sig vara mindre förmånligt för bolaget. Men det viktigaste skälet, hvarföre jag ansett

*Ang. inköp af  
Sundvall—  
Torps-hammars  
jernväg.  
(Forts.)*

Ang. inköp af att Kongl. Maj:t borde för Riksdagen framlägga förslaget om banans  
 Sundsvall— inlösen för ett belopp af 3,650,000 kronor, har varit att, då, utom  
 Torpshammars fördelen att hela tvärbanan komme i statens ego, ifrågavarande  
 jernväg. banas trafikförmåga genom ombyggnad till samma spårvidd som stats-  
 (Forts.) banans blifver i högst väsentlig mån stegrad och kommer att  
 framkalla en ökad trafik, inköpet af banan för staten ingalunda  
 skulle i finansielt hänseende visa sig oförmånligt, utan snarare  
 tvärt om. I mitt yttrande till statsrådsprotokollet har blifvit fram-  
 hållet, att banans nettobehållning år 1882 uppgått till 196,336 kronor,  
 motsvarande 3,93 procent å det belopp, hvartill inköpet och om-  
 byggnaden af banan skulle uppgå, eller 5,150,000 kronor, eller  
 rättare 5,000,000 kronor, om man frändrager den till 150,000  
 kronor beräknade kostnaden för anordnande af omlastningsstationen  
 vid Rombäck. I statsrådsprotokollet antyddes vidare, huru som man  
 inom få år kunde emotse att trafiken å denna bana skulle erhålla  
 en sådan utveckling, att staten skulle erhålla samma ränta å de för  
 banan utgifna belopp, som den ränta staten nu i medeltal erlade  
 för sina lånta medel, eller 4,32 procent. Jag har sedermera an-  
 modat Trafikstyrelsen att verkställa noggranna beräkningar, huru  
 trafikinkomsterna å banan skulle komma att utfalla efter densammas  
 ombyggnad. Dessa undersökningar hafva blifvit af Trafikstyrelsen  
 verkställda med ledning af den erfarenhet, som vunnits om trafik-  
 utvecklingen å de banor inom landet, med hvilka denna linie med  
 afseende på rörelsens beskaffenhet närmast är att jämföra och hvilka  
 trafikerats under någon längre tid. Dessa banor äro Gefle—Dala-,  
 Söderhamns-, Hudiksvalls- och Marma—Sandarne-banorna, alla syssel-  
 satta hufvudsakligast med trävaruforsling och alla, likasom Sunds-  
 valls-linien, åtföljda på vissa längre eller kortare afstånd af flott-  
 leder, hvilka i viss grad med dem konkurrera. Erfarenheten vid  
 dessa banor har nu visat, att banornas behållningar af rörelsen allt  
 mer och mer förbättrats och att, äfven om trafiken under inflytelsen  
 af ogynnsamma konjunkturner fluktuerat, hela serien af årsbehållningar  
 visat en bestämd tendens att stiga. Med anledning af trafik-  
 uppgifterna från dessa banor och med ledning å andra sidan af be-  
 hållningarna å Sundsvall—Torpshammars-banan under de år banan  
 trafikerats, eller 1875—1883 — således äfven under sista året, då  
 banan i följd af tryckta trävarukonjunkturner lemnat mindre godt  
 resultat än 1882 — har Trafikstyrelsen verkställt den af mig be-  
 gärda undersökningen. Enligt styrelsens beräkningar, hvilka jag  
 har tillgängliga, skulle behållningen under de första fem åren efter  
 banans ombyggnad, som banan trafikerats af staten, utgöra tillsam-  
 mans 1,016,000 kronor, eller i medeltal per år 203,200 kronor,  
 under de fem följande åren 1,231,000 kronor, eller per år 246,200  
 kronor, i den tredje femårsperioden 1,446,000 kronor, eller per år  
 289,200 kronor o. s. v., och skulle dessa nu anförda medelbelopp  
 för de första femårsperioderna motsvara respektive 3,95, 4,78 och  
 5,62 procent af nu föreslagna inköps- och ombyggnadskostnaderna

5,150,000 kronor, hvadan nettobehållningen redan under femte året borde uppgå till den räntesats af 4,32 procent, som staten nu i medeltal erlade för sina lånta medel. Då har emellertid här icke tagits i beräkning hvarken den tillökning, som är att vänta af utvidgningen i trafikområdet och af den ökade timmertransport, som bör uppstå derigenom att de stora timmermassor, som nu vid sidan af stats- och Sundsvalls-banorna flyta utför Ljungan från Holmsjöns vattenbassin till hafvet, kunde föras fram på denna bana, eller den vinst af ökade transporter, staten komme att göra å anslutande linier. När man har sådana resultat att förvänta, åtminstone enligt Trafikstyrelsens beräkningar, kan man väl med fog våga påstå, att inköpet af Sundsvallsbanan för det af Kongl. Maj:t föreslagna pris icke vore för staten oförmånligt.

*Ang. inköp af  
Sundsvall—  
Torpshammars  
jernväg.  
(Forts.)*

Fastän nu Stats-Utskottet har erkänt, att det är af vigt för det allmänna att banan inköpes af staten, har Utskottet emellertid föreslagit en högst betydlig nedsättning i köpeskillingen, en nedsättning med, såsom jag nämnt, omkring en half million kronor. Detta måste således hafva skett under antagande att jernvägsbolaget skall gå in på en sådan nedsättning. Det är ju själfklart att, kan denna trafikled förvärfvas för billigare pris än Kongl. Maj:t ansett möjligt, Kongl. Maj:t icke kan hafva något deremot att invända. Frågan är då: är det möjligt att förmå bolaget att besluta sig för en sådan nedsättning? För min del tror jag det icke. De skäl, jag har för denna min åsigt, äro dels att jag vet, huru som redan bolagets beslut att nedsätta köpesumman till 3,650,000 kronor mötte motstånd från åtskilliga aktieegare, och dels att det så väl då som sedermera bestämdt uttalats från bolagets sida, att någon ytterligare nedsättning icke skall ifrågakomma. Sådant uttalande lemnades senast under förmiddagens plenum i Första Kammaren af en ledamot, som förklarade sig själf vara aktieegare i bolaget, och en annan ledamot uppläste ett telegram från bolagets ordförande, tror jag, deri det bestämdt förklarades, att bolaget icke vill gå in på vidare nedsättning. Om nu så är, och det således måste antagas, att Kammarrens vägran att godkänna det af bolaget och Kongl. Maj:t föreslagna priset är liktydigt med ett afslag, hvad blir då följden? Följden blir, så vidt jag kan se, endast den, att när frågan, som nu naturligtvis förfaller, sedermera återkommer — och den skall återkomma, ty jag antager för gifvet att staten förr eller senare måste förvärfva banan — priset då sannolikt blir vida dyrare än nu. Bolaget kan icke längre bibehålla sin afvaktande ställning, det måste tillgodose trafikens ständigt växande fordringar och derföre antingen, med bibehållande af den nuvarande spårvidden, anskaffa ökad materiel med mera, hvilket allt ju naturligtvis måste öka banans pris, eller också måste bolaget antingen själf anskaffa medel för banans ombyggande eller, hvad som vore det sämsta alternativet, sälja den till utländingen, och att priset för banan vid dess slutliga inköp af staten då blefve betydligt högre, är tydligt.

Ang. inköp af  
Sundsvall—  
Torpshammars  
jernväg.  
(Forts.)

För mig ställer sig derföre frågan så: om Kammaren i likhet med Kongl. Maj:t anser, att det verkligen ligger i statens intresse, att banan förvärfvas åt staten, är det då klokt att nu, genom att bestämma sig för ett lägre pris än som är af Kongl. Maj:t förslaget, äfventyra att hela frågan denna gång förfaller och att, när den sedermera en gång återkommer, staten kan få betala banan med ett vida högre pris?

Herr Arhusiander: Ehuruväl jag är representant för det samhälle, som eger största delen i den ifrågavarande jernvägen, har jag dock icke tvekat att begära ordet för att lemna Kammaren några upplysningar om förhållandena och äfven uttala min egen åsigt i saken.

Såsom Herr Civilministern nyss sade, är bolaget icke sjelf förvållande till att banan är smalspårig, utan har detta sin orsak uti de olika riksdagsbesluten rörande de norrländska stambanornas spårvidd. Redan år 1872 började bolaget bygga banan, och då hade af regeringen uttalats att stambanorna i Norrland skulle blifva smalspåriga. Kostnadsförslag och plan för arbetet voro uppgjorda med hänsyn till att både banan Storvik—Torpshammar och banan Torpshammar—riksgränsen skulle blifva smalspåriga. Vid 1873 års riksdag fattades emellertid det beslut, att banan Storvik—Torpshammar skulle byggas bredspårig, men banan Torpshammar—riksgränsen smalspårig. Bolaget, som redan 1872 fått koncession på jernvägsanläggningen, och påbörjat byggandet samma år, ansåg att, om banan Torpshammar—riksgränsen gjordes smalspårig, bolaget icke skulle riskera så mycket med att fortsätta byggandet af sin bana smalspårig, emedan det då skulle blifva en direkt jernvägsförbindelse emellan Nordsjön och Bottniska viken med samma spårvidd. Men så beslöt 1874 års Riksdag och samtidigt dermed Norges storting att äfven tvärbanan skulle byggas bredspårig. Då fans för bolaget ingen möjlighet att ändra sin plan; halfva banan var redan färdig och trafikerad, den andra hälften var terrasserad, materiel beställd och levererad. Således fans det ingen utsigt att få banan ändrad till bredspårig, i synnerhet som prisstegringen å arbete och materiel under åren 1872—1874 så medtagit bolagets tillgångar, att det måste upptaga ett nytt lån och låta ny aktieteckning ske för att fullborda jernvägsanläggningen, hvilken äfven 1875 afsynades och uppläts för allmän trafik. Emellertid har bolaget flera gånger sedan dess försökt att få banans spårvidd förändrad, och år 1881 ingick bolaget till Kongl. Maj:t med anhållan om understöd dertill, enligt flera olika förslag. Ett förslag var att få ett räntefritt lån för banans ombyggande, ett annat att få ett lån för billig ränta, ett tredje förslag var, att staten skulle deltaga i ombyggnadskostnaden emot att för denna taga del i banan, och ett fjerde förslag var, att staten skulle inlösa banan för ett pris af kronor 3,900,000. Dessa fyra alternativa förslag togos af Kongl. Maj:t under ompröfvande och remitterades till vederbörande styrelser för utlåtandes afgifvande.

Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader framhöll i sitt memorial betydelsen af att ifrågavarande bana blefve ombyggd, och att staten, som hade största intresset vid att detta skedde så skyndsamt som möjligt, blefve egare till banan, hvilken utgjorde en direkt fortsättning af tvärbanan genom Jemtland och *icke* kunde ersättas med någon annan lika gen jernbana. Af åtskilliga uppgifna skäl slutar dock styrelsen med att hemställa, att staten måtte lemna bolaget ett lån på så billiga vilkor, att bolaget ansåge sig i stånd att sjelf verkställa spårviddsförändringen. Styrelsen öfver statens jernvägstrafik deremot fäste Kongl. Maj:ts uppmärksamhet dels å behofvet af utfartsvägar från statsbanan i Norrland till utskeppningsorterna derstädes, dels ock å det beaktansvärda förhållande, att svenska staten från Storvik norr ut, eller inom de för den norrländska trävarurörelsen viktigaste områden, hade ett jernvägssystem trafikeradt eller under arbete af mer än 710 kilometers längd, utan att detta system på något ställe berörde den endast 30 till 60 kilometer derifrån liggande Östersjön, medan detsamma stode i omedelbar förbindelse med vesterhafvet vid Trondhjem, och den norska trävaruhandeln derstädes sålunda hade för sig öppen en svensk statsbana från riksgränsen inåt de skogbärande trakterna af Jemtland, men deremot den svenska trävaruindustrien inom sina af statsbanor genomskurna viktigaste områden förgäfvades sökte en direkt jernvägsförbindelse med utskeppningsort vid Östersjön. Derjemte yttrade Trafikstyrelsen åtskilligt annat, som förekommer i den Kongl. propositionen, deribland om det trängande behofvet för staten att inlösa banan, och slutar sitt uttalande med att styrelsen endast kunde fästa sig vid det bland bolagsstyrelsens omförmälda alternativa förslag, som afsåge den nu ifrågavarande jernvägens rena öfverlåtande på staten. Trafikstyrelsen föreslog derföre Kongl. Maj:t att framlägga proposition för Riksdagen om inlösen af banan, men ansåg, på anförda skäl, att priset borde nedsättas till 3,650,000 kronor. Bolaget hade för sin bana begärt 3,900,000 kronor, men på en den 11 Mars 1882 hållen stämman förklarade aktieegarne att de, för att bidraga till ett nyttigt ändamål, ansåge sig, derest Kongl. Maj:t och Riksdagen skulle finna giltiga skäl tala för köpesummans nedsättande till 3,650,000 kronor, böra såsom uppoffring i statens och allmänna samfärdselns intresse antaga detta pris, under förutsättning att ärendet blefve vid då innevarande riksdag afgjordt. Intetdera af dessa förslag blef emellertid föremål för någon proposition till Riksdagen år 1882, utan frågan om banans spårviddsförändring hvilade intill nu, då den af Kongl. Maj:t blifvit upptagen till pröfning; och bolaget har den 19 Februari 1884 blifvit hördt, huru vida det fortfarande vore villigt att sälja sin bana. Bolaget förklarade då, att, »huru bolaget vore öfvertygad om att banan kunde realiserast för högre pris till annan köpare, bolaget dock, för att ådagalägga sin offervillighet för ett allmänt ändamål, vidblefve ofvan omförmälda vid mötet den 11 Mars 1882 fattade beslut att antaga det af Trafik-

*Ang. inköp af Sundsvall-Torpshammars jernväg.*  
(Forts.)

Ang. inköp af  
Sundsvall—  
TorpsHAMMARs  
jernväg.  
(Forts.)

styrelsen föreslagna salupriset af 3,650,000 kronor för sin jernväg, men dermed ock kommit till yttersta gränsen för köpesummans nedsättning, på samma gång likväl bolaget ville sjelft bära de utgifter, hvarigenom det, sedan nyssnämnda beslut fattades, ökat banans materiella värde medelst inläggning af stålskenor och förbättring af alla byggnader med mera», derest Kongl. Maj:ts nådiga proposition om inlösen af bolagets jernväg blefve af innevarande års Riksdag bifallen.

Detta är det uttalande, som bolaget sista gången gjort i frågan. Kongl. Maj:t har nu framlagt proposition till Riksdagen, och Stats-Utskottet har behandlat densamma. Utskottet säger dervid, bland annat, att det »funnit det vara af gagn för det allmänna, och särskildt för den ifrågavarande ortens trafikrörelse, att Sundsvalls jernvägsaktiebolags bana mellan Sundsvall och TorpsHAMMAR ombygges till bredspårig och införlifvas med stambanesystemet. Till ådagaläggande häraf torde Utskottet endast behöfva åberopa hvad i sådant afseende af Trafikstyrelsen yttrats och här ofvan meddelats». Ja, mine herrar, jag vill instämma i det uttalande, som Stats-Utskottet här vid lag gjort, ty jag har visshet om, att många svårigheter redan uppstått för att kunna på denna smalspåriga bana upprätthålla den trafik, som påfordras för att i vanlig ordning befordra det gods, som statsbanan tillför, då allt gods skall omlastas vid TorpsHAMMAR, och då det behöfves två tåg för att på den smalspåriga banan befordra det gods, som statsbanan medför på ett. Dessutom hämmar denna omständighet utvecklingen af den industriella verksamheten i orten, ty om en snabbare och regulierare befordran af sågade och hyflade trävaror kunde åstadkommas utan omlastning och dermed förenade kostnader och tidsutdrägt, är jag förvissad om att det skulle mana ortens skogsegare att sjelfva förädla sina skogsprodukter och derigenom taga ut den största möjliga vinst af varan, i stället för att, såsom nu tillgår, försälja den i oförädlad form till lägre pris. På samma gång skulle, om en förädling af trävarorna komme till stånd i orten, sådant lemna arbetarebefolkningen god förtjenst i sin hemort, så att den sluppe draga till andra håll för att söka sig arbete. Derjemte har den tillstötande banans olika spårvidd ett menligt inflytande på statsbanans trafikinkomst, då denna ej kan åtaga sig att frakta mer än den smalspåriga banan hinner föra undan. Numa kan Sundsvallsbanan icke taga emot det gods, som tillföres den, utan en del timmer, som fraktats på stambanan till TorpsHAMMAR, måste kastas i sjön för att vidare flottas ned till kusten. Men så går ej an att behandla sågade trävaror, ty de måste föras fram på jernväg direkt till kusten.

Utskottet har också beaktat den omständigheten, att då tvärbanan från TorpsHAMMAR till Trondhjem är bredspårig, men banan från TorpsHAMMAR till Sundsvall smalspårig, kommer till följd häraf en stor del af trävaruindustrien att draga sig öfver till Norge. Detta är mycket sant, ty redan har en stor del börjat taga den

vägen, och säkert är, att om icke förhållandena komma att förbättras i afseende å utfartsvägar till Ostersjön, kommer en stor del af trävaruexporten från Jemtland att gå öfver Norge, hvilket naturligtvis vore till stort förfång för vårt land. Utskottet har också ansett, att man borde billigtvis taga hänsyn till, att banans smalspårighet har tillkommit genom nyss återopade origtiga förut-sättningar och beslut, och detta är också sant, ty om icke dessa beslut blifvit fattade om byggandet af smalspåriga banor i Norrland, är jag mycket säker om att Torpshammars jernväg hade varit bredspårig från början, eller också att icke något bolag alls kommit till stånd, utan staten sjelf fått bygga banan, i hvilket sistnämnda fall de, som nu byggt banan, icke behöft uppoffra något hvarken i ena eller andra hänseendet.

*Ang. inköp af  
Sundsvall—  
Torpshammars  
jernväg.  
(Forts.)*

Emellertid har Utskottet, oaktadt sina nu omnämnda välvilliga uttalanden för sjelfva saken, ändock icke ansett sig kunna tillstyrka Riksdagen att betala det af Kongl. Maj:t föreslagna priset, som af bolaget blifvit fordradt och vidhållet, utan föreslagit en nedprutning. Det af Kongl. Maj:t föreslagna priset, 3,650,000 kronor, grundar sig på den utredning i afseende å värdet, som gjorts af Kongl. Jernvägstrafikstyrelsen, och om man nu till detta pris lägger ombyggnadskostnaden, som beräknats till 1,500,000 kronor, utgör således hela kostnaden 5,150,000 kronor. Banans längd är 5 mil 11,000 fot, och kostnaden per banmil skulle således uppgå till 970,680 kronor. Om man nu jemför denna kostnad med det pris, hvarför banan Kilafors—Stugsundet af Riksdagen förra året inköptes, utan att der-vid, så vidt jag hörde, gjordes någon invändning hvarken i Utskottet eller Kamrarne, skall man finna, att skilnaden blir ganska betydlig. Denna bana var 3 mil 7,324 fot lång och kostar i inköp, ombyggnad och tillbyggnad 4,183,763 kronor, hvilket gör per banmil 1,291,973,60, eller 321,000 kronor mera per banmil än den nu ifrågavarande jernvägen skulle kosta, sedan den blifvit ombyggd och försedd med rullande materiel. Derföre förefaller det mig besynnerligt, att Stats-Utskottet, som förra året så liberalt föreslog Kilaforsbanans inköpande, nu börjat pruta på den nu ifrågavarande jernvägens inköpspris. Jag kan icke tro, att bolaget bör eller kan göra mera eftergifter än hvad det gjort, ty bolaget har offrat ganska mycket på denna bana och slutligen slagit ned sitt pris med 250,000 kronor utöfver den million, som bolaget bundit vid sitt eget ben och förlorat på banan. Hvad trafiken angår, så anser jag det icke vara förmätet antaga, att sedan banan blifvit ombyggd till bredspårig, inkomsten skall uppgå till 250,000 kronor om året, då den såsom smalspårig gifvit ända till 196,000 kronor om året. Antager jag nu en årsinkomst af 250,000 kronor, blir detta 5 procent på ett kapital af 5 millioner, och detta förefaller mig vara ett ganska vackert resultat. Jag tror icke att någon stambana hittills lemnat det beloppet. Dessutom tror jag, att, om banan blefve bredspårig,

Ang. inköp af detta vore både ur strategisk synpunkt och i allmänna samfärdselns  
Sundsvall— intresse mycket fördelaktigt.

Torpshammars  
jernväg.

(Forts.)

Utskottet har föreslagit, att bolaget skulle få behålla den till jernvägen hörande öfverbyggnad och rörliga materiel, men att statens Trafikstyrelse afgiftsfritt skulle få begagna denna egendom under den tid ombyggnaden omfattar. Detta förslag förefaller mig bra besynnerligt, ty jag kan icke förstå, hvad värde denna materiel skall kunna hafva för bolaget, sedan statens Trafikstyrelse under en längre tid fått använda den och kanske helt och hållet slitit ut den. Åtminstone kan detta värde icke beräknas. Detta är således äfven en bland de punkter i förslaget, som bolaget icke torde komma att lyssna till.

Vidare har Utskottet föreslagit, »att all den Sundsvalls stad tillhöriga mark, som af Kongl. Maj:t pröfvas för jernvägsanläggningen erforderlig, bör af staden till staten med full eganderätt öfverlätas, och staden vara skyldig bekosta de vid Sundsvalls station erforderliga kajer och muddringar utom den föreslagna egentliga timmerhamnen». I afseende härpå vill jag nämna, att Sundsvalls stad till det nuvarande bolaget redan upplåtit område både i vatten, stränder och kajer och, sedan fråga uppstått om att staten skulle inlösa jernvägen, förbundit sig att ytterligare lemna den mark, som af Trafikstyrelsen blifvit beräknad och bestämd. Men jag vet icke, huru bolaget skall kunna åtaga sig att sälja annat än hvad bolaget eger, lika litet som jag kan inse, huru bolaget skall kunna tillförbinda staden att lemna mera mark än den sjelf innehar och vill afstå. Staden har redan förklarar sig villig att på vissa vilkor lemna ett visst område, och något derutöfver kan åtminstone icke bolaget förbinda staden att lemna.

Jag vill nu nämna några ord i afseende på de anspråk bolaget framställt. Bolaget begärde först 3,900,000 kronor, men har numera nedsatt priset till 3,650,000 kronor. Äfven om staten inlöser banan för detta pris, gör bolaget en ytterligare förlust. Kongl. Maj:t har nemligen föreslagit, att slutliqviden skall erläggas först den 2 Januari 1886, således ett helt år sedan bolaget aftrådt banan, hvarigenom bolaget skulle gå miste om ett års ränta på 1,653.115 kronor och således ytterligare förlora 82,655 kronor.

Vid Utskottets betänkande finnes fogad reservation, afgifven af en af Utskottets ledamöter, med hvilken tio andra instämt. Denna reservation är af följande lydelse: »Då jag, med hänsyn å ena sidan till det ringa värde, bolagets jernväg kan ega vid dess ombyggande till bredspårig, samt den dryga kostnad, som i följd deraf måste drabba staten för en sådan ombyggnad, och å den andra den obetydliga inkomst, bolaget hittills haft på sin jernväg, anser den föreslagna köpeskillingen vara för högt tilltagen, får jag härmed reservera mig emot Utskottets förslag, under uttryckande af den åsigt, att Utskottet åtminstone bort föreslå köpeskillingens nedsättande till 2,500,000 kronor, om icke derunder». Att bolagets jernväg har ett



ringa värde vederlägges ju af uppgiften i Trafikstyrelsens utlåtande om banans värde och nuvarande trafikinkomster, och hvad beträffar den dryga kostnad, som genom ombyggnaden skulle drabba staten, har jag förut omnämnt, hur det ställer sig med den i jämförelse med den kostnad, som staten fick vidkännas för den i fjor inköpta Söderhamn—Kilafors-jernvägen. Att bolaget icke mer än ett år lemnat utdelning till sina aktiegare kommer sig deraf, att nettobehållningen af trafikinkomsterna, som uppgingo till 5 procent af det nu begärda priset, måst användas till att betala ränta och amortering å bolagets skuld, till inköp af materiel och till förbättringar å banan och bolagets öfriga egendom.

Jag är förvissad om, att det närvarande bolaget icke företager någon ombyggnad af sin bana och icke heller nedsätter det pris, det nu begärt, ty derom har jag under de senaste dagarne haft ytterligare bekräftelse, men bolaget möjligen söker annan köpare, som verkställer ombyggnaden; och då nu så väl Kongl. Maj:t som statens Jernvägsbyggnads- och Trafikstyrelsen som ock Stats-Utskottet sammanstående uttalat sig för nyttan och gagnet för det allmänna att Sundsvalls jernvägsbolags bana ombygges till bredspårig och införlifvas med statsbanesystemet samt inköpes för statens räkning; och då det nu står för staten öppet att tillägna sig denna egendom, som i framtiden torde blifva af stor ekonomisk betydelse, på samma gång som det i allmänna samfärdselns intresse vore af stort gagn, att staten egde denna utfartsväg från sina norrländska jernvägar till hafvet; och på det att icke en stor del af trävaruindustrien drages till Norge, som nu har för sig en svensk statsbana från riksgränsen inåt de skogbärande trakterna af Jemtland, medan den svenska trävaruindustrien uti samma trakter förgäfvades söker en direkt jernvägsförbindelse med utskeppningsort vid Östersjön; och då staten genom sina olika beslut om de norrländska statsbanornas spårvidd till stor del varit orsaken till att ifrågavarande bana blifvit smalspårig, hvilken omständighet äfven bör tagas med i beräkningen vid inköpsprisets bestämmande; så hyser jag den förhoppning, att Kammarkens skall vara villig att nu besluta om ifrågavarande banas inköp till det pris och de öfriga villkor, som Kongl. Maj:t föreslagit och bolaget fordrat.

På grund af hvad jag anfört, anhåller jag hos Herr Talmannen om afslag å Stats-Utskottets hemställan och bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

I detta anförande instämde Herrar *Näsman, Gunnar Eriksson* och *Blomberg*.

Vidare yttrade

Herr N. Petersson: Här har nyss framlagts en rörande berättelse, att Sundsvalls samhälle skulle hafva gjort stora uppoffringar

*Ang. inköp af Sundsvall—Torpshammars jernväg.*  
(Forts.)

men fått en liten inkomst af denna jernväg. Men jag vet icke, om man med skäl kan påstå att staten varit vållande härtill, och att staten därför också hade skyldighet att hålla staden skadeslös. Jag tror snarare, att man kan se saken från en annan sida, eller att jernvägsanläggningen varit en spekulation af Sundsvalls samhälle. Det hade icke tid att vänta, till dess statsbanan dit uppåt blifvit färdigbyggd, utan det skulle bygga på egen hand. Att spekulationen misslyckats är visst mycket beklagligt för staden, det kan man icke neka till, men att staten därför skall träda emellan, kan jag icke gå in på. Jag anser att nämnda samhälle bör göra som så många andra, när de hafva gjort en misslyckad spekulation, bära följderna deraf sjelf. Hvad vi här vid lag böra taga i betraktande är endast, hvad ifrågavarande bana kan vara värd från statens synpunkt sedt. Beslutar staten sig för att bygga en ny jernväg bredvid bolagets, kommer denna helt säkert icke att blifva så dyr som inköpet och ombyggnad af den nu befintliga banan. Jag skall be att såsom bevis härför få framdraga exemplet af en på entreprenad byggd bana af sju mils längd i Halland. Här är det fråga om en bana på endast fem mil; men likväl erbjudes den staten för en kostnad af 500,000 kronor mer än den förstnämnda banan. Här finnes egentligen icke mer än sjelfva banvallen, hvaraf staten kan hafva någon nytta, och äfven den är, enligt de upplysningar, som meddelades inom Utskottet, mycket dålig, i synnerhet hvad lutningsförhållandena beträffar, ty de förhålla sig, icke på småbitar utan långa vägar, som 1 : 80. Så starka lutningar kan staten icke hafva på sina banor; betydliga utgräfningar måste derföre ske, hvilket blifver ganska dyrt. Icke heller bredden på banvallen är sådan, att staten kan på den utlägga sina slipers och räls. Under sådana förhållanden hafva flertalet af Kammarens ledamöter inom Utskottet biträdt den reservation, som afgifvits af Herr vice Talmannen. När reservanterne bjudit sådana skäl för sitt förslag, som här skett, anser jag att, om Riksdagen bifaller detsamma, staten i detta fall gjort allt hvad den kunnat och bort göra. Det kan nog vara stora skäl för staten, det erkänner jag, att söka erhålla denna bana; men skälen äro icke så stora, att man bör gifva allt hvad som fordras för densamma. Hvad här för öfrigt blifvit framhållet såsom skäl för inköpet, de beräkningar, som blifvit gjorda öfver de inkomster, staten skulle hafva af banan, och hvad den nu inbringar för bolaget m. m., kan man icke vara fullt säker på. Jag tror att direktionen för banan är så mycket köpman, att den kan ställa upp sina kalkyler så, att de blifva så fördelaktiga för banans egare som möjligt. Huru dessa i verkligheten komma att gestalta sig, får man se först framdeles. Jag skall emellertid icke uppehålla tiden längre, ty saken är klar för hvar och en, som satt sig in i den, och jag tror att staten har gjort ett hederligt erbjudande, äfven om man antager reservanternes förslag. Skulle icke styrelsen för jernvägen vilja antaga detta, så är ingen skada skedd för staten. Jag vill derföre yrka bifall till Utskottets förslag

med den förändring, som innehålles i reservationen, eller att köpesumman 2,884,000 kronor nedsättes till 2,500,000 kronor.

*Ang. inköp af  
Sundsvall—  
Torpshammars  
jernväg.  
(Forts.)*

Herr Ola Andersson: Jag är visserligen i allmänhet emot att staten skall inköpa enskilda jernvägar, men då denna jernväg, liksom en annan enskild bana, hvilken staten sistlidet år beslöt inköpa, är af helt annan karakter än vanliga enskilda bibanor, och då jag ansett riktigt och önskligt, att staten komme att ega både denna och den, Riksdagen sistlidet år beslöt inköpa, har jag naturligtvis också varit med om att i hufvudsak tillstyrka Kongl. Maj:ts proposition. Men det beror, åtminstone hvad mig beträffar, på det pris, man skall betala för jernvägen, om jag till slut skall kunna vara med om att rösta för dess inköpande.

Det har anmärkts af representanten från Sundsvall bland annat, att, då staten först beslöt bygga jernvägar i Norrland, och särskildt den s. k. tvärbanan, man bestämt sig för att bygga dem smalspåriga, men sedan byggt dem bredspåriga, och att då bolaget under tiden icke blott beslutat utan påbörjat och fullbordat sin jernväg, hade bolaget derigenom lockats att bygga en smalspårig bana, hvarigenom bolaget ådragits förlust. Men jag tror icke att det är riktigt att säga, att bolaget ådragits förlust derigenom, att staten byggt bredspårig bana i stället för smalspårig; jag tror, att statens jernväg i allt fall, fastän bredspårig, bidragit att öka trafiken för bolaget på dess jernväg. Det enda jag sålunda tror att man med rätt kan säga, är, att det förhållande, att statens jernväg byggts bredspårig, inbragt åt bolaget en *mindre fördel*, än om den byggts smalspårig, såsom från början var ifrågasatt. Den ifrågasatt jernvägen Sundsvall—Torpshammar har, enligt hvad upplyst är, en spårvidd af 3,59 fot och en längd af 5,34 mil. Enligt Utskottets förslag skulle bolaget få behålla sin materiel. Bolaget har sjelf från köpet undantagit en del nyanskaffad materiel till värde af 72,000 kronor, utgörande bolagets bästa rullande materiel, hvaremot den öfriga materielen enligt bolagets förslag skulle ingå i köpet. Utskottet har emellertid ansett riktigare, att bolaget behåller äfven denna del af materielen, emedan högst få jernvägar hafva samma spårvidd som Sundsvall—Torpshammars, och denna materiel sålunda skulle blifva svår för staten att föryttra. Hvad enligt Utskottets förslag staten således skulle inköpa vore sjelfva jernvägsbanken jemte några byggnader. Det torde då förtjena undersökas, om detta kan vara värdt det pris, som bolaget begärt och Kongl. Maj:t föreslagit. För min del anser jag dess värde icke ens uppgå till hvad Utskottet ansett, och ehuru det kan ifrågasättas huru vida, sedan Första Kamraren numera bifallit Kongl. Maj:ts proposition, det kan vara lämpligt att gå än längre i nedsättning af priset än Utskottet, vill jag dock yrka bifall till den reservation jag i Utskottet biträdt. Enligt Kongl. Maj:ts förslag skulle denna jernväg betalas med 3,650,000 kronor eller omkring 685,000 kronor per banmil. Det är att märka,

Ang. inköp af att här är fråga om en smalspårig jernväg med lätt materiel, som Sundsvall—jag icke tror hafva synnerligen högt värde. Enligt Utskottets förslag åter skulle jernvägen betalas med 2.884,000 kronor eller med Torpshammars jernväg. 540,800 kronor per mil, men dervid är att märka, att detta pris afser endast jernvägen utan materiel. Enligt reservationen skulle köpesumman utgöra 2,500,000 eller cirka 470,000 kronor per bannmil, och skulle bolaget äfven i detta fall få behålla sin materiel. På sätt redan förut är upplyst, har bolaget icke mera än en enda gång haft utdelning å sina aktier och då endast med 2 procent, hvilket förhållande väl äfven bör inverka på banans värde. Enligt hvad vi på afdelningen äfven inhemtat, äro aktierna, enligt vederbörliga intyg, icke någonsin noterade i penningemarknaden, och vid enskilda inköp hafva de icke betalats med mera än 50 procent. Bolaget har också, såsom synes af den Kongl. propositionen, år 1881 förklaradt, att det icke sjelf kunde åtaga sig att bygga en bredspårig jernväg, med mindre än att staten gifve bolaget ett anslag utan återbetalningsskyldighet af 1,800,000 kronor, eller bolaget finge ett statslån å samma belopp mot 3 procent ränta, samt att räntan å bolagets skuld till staten samt likaledes räntan å obligationsskulden i öfrigt nedsattes till allenast 3 procent. Detta synes visa, att bolaget icke sjelf hyst synnerligen stora förhoppningar om banans rentabilitet. Den ärade representanten från Sundsvall har uppdragit en jernförelse emellan den här ifrågavarande jernvägen och den i fjor till inköp beslutade Söderhamns-banan samt sökt dermed visa, att Sundsvall—Torpshammars jernväg skulle blifva betydligt billigare än denna. Vid fråga om en jernförelse af priset för dessa jernvägar tror jag det vara origtigt att endast utgå från jernförelse af den summa, som hvardera banan kan färdig komma att kosta staten. Först torde man böra göra jernförelser med afseende på inköpspriset. Staten betalade väl för Söderhamns-banan ungefär 622,590 kronor per bannmil med materiel, men dervid är att märka, att denna Söderhamns-jernväg, enligt hvad den allmänna jernvägsstatistiken utvisat, för 1882 lemnade en nettobehållning af 125 kronor per trafikerad bankilometer, under det Sundsvall—Torpshammars jernväg endast inbragte 32 kronor per bankilometer, och under samma år intjenade Söderhamns-banan af byggnadskapitalet 16,47 procent, men Sundsvall—Torpshammars jernväg endast 4,41 procent. Dertill kommer, att Söderhamns-banans egare icke något hellre önskade än att sjelfve få ombygga banan, hvilket också upprepade gånger begärdes, ehuru staten eller regeringen icke ansåg detta böra ske, utan att staten borde ega och bygga denna bana, hvaremot det nu ifrågavarande bolaget förklaradt sig icke kunna bära kostnaderna för byggande af en bredspårig jernväg.

Det är väl sant, att Söderhamns-banan är betydligt dyrare att ombygga, men af alla de beräkningar, som äro gjorda af vederbörande myndigheter, har visat sig, att, ehuru denna bana blir dyr, den dock blir en affär för staten, icke blott genom den ränta, den

sjelf kommer att gifva, utan äfven genom den ekonomiska fördel, den kommer att medföra för statens öfriga jernvägar i Norrland. Härtill kommer, att den kostnadsberäkning, som upptagits i Kongl. Maj:ts proposition sistlidet är i afseende på Söderhamns-banan, och som uppgjorts af numera Direktör Nordenfelt, ansågs af alla synnerligen hög, och enligt allas mening borde kostnaderna blifva *lägre* än de der beräknats. Deremot förekommer i afseende på Sundsvall — Torpshammars-banan, att Kapten Sandell för några år sedan beräknade kostnaden för banans ombyggnad till öfver 1,900,000 kronor eller till nära två millioner. Och då fråga sedermera var om att bolaget sjelf skulle bygga, beräknades kostnaden till 1,800,000 kronor. Nu vill jag icke bestämdt påstå, att denna ombyggnad blir dyrare, än Trafikstyrelsen beräknat, och Kongl. Maj:t begärt, eller 1,500,000 kronor, men det finnes mycken sannolikhet för att den kan komma att kosta mera, lika väl som det kan hända, att den jernväg, som i fjor inköptes, kan byggas billigare än beräknats.

Ang. inköp af  
Sundsvall—  
Torpshammars  
jernväg.  
(Forts.)

Jag har velat nämna detta icke blott för att visa, hurudana beräkningar, som gjorts öfver kostnaden för att få banan färdigbyggd, utan äfven med hänsyn till frågan om inköpanDET af denna jernväg. För min del tror jag, att denna banas ombyggnad blir dyrare, än beräknats. Jernvägsbyggnadsstyrelsen har varit tillfrågad i afseende på det pris, som Trafikstyrelsen beräknat, och Byggnadsstyrelsen har förklarat, att *i öfverensstämmelse med den byggnadsplan, som Trafikstyrelsen uppgjort*, borde banan kunna byggas för det beräknade priset, under förutsättning dock, att nu gällande pris på alla materialier fortfarande blefve gällande, och att man finge använda en del gammal brukbar materiel, såsom räler m. m., som finnes i statens förråd. Häraf finner man, att den uppgifna kostnaden, 1,500,000 kronor, i verkligheten icke kommer att räcka till. Dertill kommer att enligt den byggnadsplan, som uppgjorts för denna banas ombyggnad, skulle banan få oförmånligare lutningsförhållanden, än statens banor i allmänhet hafva, och om man vill undvika detta, kommer byggnadskostnaden att blifva betydligt dyrare. Jag ber att få uppgifva, att lutningsförhållandena äro på sträckan från Torpshammar mot Sundsvall följande: på en längd af 32,237 fot är lutningen svårare än 1 : 100 och deraf på 20,579 fot till och med svårare än 1 : 80. På motsatt håll är det en sträcka af 28,961 fot, der lutningen är svårare än 1 : 100 och derutaf 19,549 fot, der den är mera än 1 : 80. Vill man förbättra detta, lär det komma att kosta betydliga summor.

Nu har representanten från Sundsvall sagt, att bolaget icke kunde nöja sig med Utskottets förslag, ännu mindre med reservanternes. Jag ber då att få visa, hvad bolaget enligt mina beräkningar skulle få, om reservanternes förslag antoges. Bolaget skulle få, utom det att staten afqvittade sin fordran, som i betänkandet uppgifves till 1,396,884: 60, och inlöste bolagets obligationsskuld 600,000 kronor, kontant 543,515: 40; vidare undantagen materiel, som beräknats vara

Ang. inköp af värd 72,000 kronor; vidare gammal materiel, som af bolaget *Sjelf Sundsvall—Torpshammars jernväg.* uppskattats till 330,000 kronor. Nu kan man väl säga, att denna materiel kan blifva litet sliten, då den skall begagnas under tiden för banans ombyggnad, då den gamla banan måste så godt ske kan trafikeras, men man torde dock efter denna tid kunna värdera den samma till ungefär 300,000 kronor. Vidare har bolaget mot hypotek af dess obligationer till belopp af 600,000 kronor upptagit endast 540,000 kronor såsom lån af jernvägshypoteksfonden, hvadan bolaget här har ett öfverskott af 60,000 kronor. Huru mycket bolaget kan hafva afbetalat på denna obligationsskuld, är jag nu icke i tillfälle att uppgifva. Men redan de nu af mig uppräknade summorna uppgå till ett belopp af 975,515 kronor 40 öre, och med Utskottets förslag mellan 3 och 400,000 kronor högre. Jag undrar, om det icke vore bättre för bolagets delegare att få den summa, som här föreslagits, hvilken man då kunde använda, huru man behagar och åtminstone få ränta på, än behålla denna jernväg, som icke mer än en gång lemnat någon utdelning och då endast 2 procent.

Inom Stats-Utskottet uppgafs såsom skäl, för att icke nedsätta köpesumman under hvad Kongl. Maj:t begärt, bland annat äfven den omständigheten, att bland aktieegarne finnes en stor del personer, som voro sågverksegare eller i öfrigt intresserade i träaffärer, hvilka icke skulle göra den minsta vinst på att få banan bredspårig, utan snarare förlust med afseende på deras affärsförhållanden, och detta gjorde, att de icke ville sälja jernvägen annat än mot ett mycket högt pris. Jag hemställer, huru vida det är lämpligt att låta sådana förhållanden inverka på Riksdagens beslut och derföre betala mer än banan är värd.

Sedan jag nu redogjort för dessa förhållanden, som för mig varit bestämmande, öfverlemnar jag åt Kammaren att besluta i frågan. För min del vidhåller jag den uppfattning, som i reservationen uttals; men då reservanternas förslag ingriper i åtskilliga punkter af Utskottets förslag, lär det icke gå an att *endast* yrka summans nedsättande till 2,500,000 kronor, då deraf måste följa ändring i åtskilliga andra delar, som jag skall närmare formulera. Dessutom skulle jag önska, att det belopp, som här föreslagits att utbetalas den 2 Januari 1886, i stället finge utgå den 31 December 1885, hvarigenom äfven denna summa skulle ingå i staten för år 1885, hvilket vi ju veta mycket väl går an. Bifalles mitt yrkande om köpesumman nedsättande till 2,500,000 kronor, så följer deraf, att den på sid. 20 i betänkandet förekommande siffran 887,115: 40 måste nedsättas till 503,115: 40, siffran längre ned på sidan 1,487,115: 40 till 1,103,115: 40 och siffran 3,317,000 till 2,993,000, och i följd häraf samt i fall nyssnämnda anslag komma att uppföras på 1885 års stat i stället för på 1886 års, så skulle de begge sista beloppen ändras, det ena till 2,103,115: 40 och det andra till 889,884: 60.

Till sist vill jag äfven fästa uppmärksamheten på en oegentlighet, som skulle uppkomma genom att bifalla Kongl. Maj:ts proposition,

nemligen att staten skulle få endast *dispositions rätt* till vissa af de jordområden, der åtskilliga byggnader för staten skulle komma att uppföras. Jag hemställer om det kan vara lämpligt, att staten låter uppföra stations- och andra byggnader på mark, som icke är dess egen. Likaså har det befunnits så väl ovanligt som olämpligt, att staten, när den inköper en gammal jernväg och ombygger densamma, äfven åtager sig att bekosta åtskilliga hamn- och kajbyggnader, som hufvudsakligen äro afsedda att tillgodose ett kommunalt ändamål. Detta skulle emellertid blifva händelsen, om Kongl. Maj:ts proposition bifölles, men det har syntes Utskottet, som om dessa hamnumdringar och kajbyggnader icke stå i ett så direkt samband med jernvägen, att de böra bekostas af staten, utan af Sundsvalls stad. Deremot har Utskottet gjort undantag för en hamnbassin, som är ett slags upplagsmagasin för timmer, som forslats på jernvägen.

Emellertid öfverlemnar jag, som sagdt, åt Kammaren att afgöra om det kan vara skäl att föredraga Utskottets förslag framför det af mig nu framställda, för så vidt som om det möjligen skulle kunna vara mera utsigt för det förra än för det senare att segra i en gemensam votering emot Kongl. Maj:ts proposition, som jag ej kan bifalla.

Herr J. Andersson i Jönvik: Ehuru jag instämt i den af vice Talmannen emot Utskottets förslag afgifna reservation, får jag dock på grund af inom och utom Riksdagen sedermera vunna upplysningar förklara, att, då det af reservanterne föreslagna anbud, 2,500,000 kronor, må hända är för ringa för att hafva någon utsigt att blifva antaget, jag för min del yrkar, att det af Utskottet föreslagna beloppet, 2,884,000 kronor, må af Kammaren beviljas. Då Första Kammaren bifallit Kongl. Maj:ts proposition, torde det dessutom kanske vara klokast att antaga Utskottets förslag, emedan det sannolikt har mera utsigt att gå igenom i en gemensam votering än reservanternes förslag.

Herr Wagenius: Jag är ingen sifferkarl och har icke heller varit i tillfälle att blicka så djupt in i bolagets räkenskaper, att jag kan med säkerhet uppgifva hvad banan står bolaget till. Lika litet har jag så noga reda på hvad banan ger bolaget i inkomster, men jag har hört uppgifvas af en person, som väl känner till bolagets ställning, att banan hittills gifvit sådan afkastning, att bolaget kan anse sig vara dermed nöjdt och belåtet. När ett sådant företag gifver 4—5 procent på anläggningskostnaden, kan man väl ej klaga, och det hör ej hit, om bolaget använder inkomsten till att betala sina skulder i stället för att utdela den till aktieegarne. Förr eller senare blifva ju skulderna betalda, och i samma mån blir också vinsten så mycket större. Jag kan derföre också förstå, att bolaget icke kan vara villigt att sälja jernvägen till lägre pris, än det har utsatt, och som Kongl. Maj:t också har föreslagit.

Ang. inköp af  
Sundsvall—  
Torpsammars  
jernväg.  
(Forts.)

Ang. inköp af  
Sundsvall—  
Torpshammars  
jernväg.  
(Forts.)

Här hafva under öfverläggningen gjorts åtskilliga inkast emot detta köp. Sålunda yttrade talaren på kalmarbänken, att bolaget icke skulle hafva blifvit lockadt att bygga banan smalspårig, utan att det vore helt och hållet dess egen skuld. Men, mine herrar, kan man väl säga det, när man känner det historiska förloppet med banans byggande? Deraf framgår, hvad som också förut här i Kam-maren blifvit visadt, att både Riksdag och regering till en början gäfvö till känna, att de norrländska stambanorna skulle bli smalspå-riga, och att bolaget började banans byggande under förutsättning att så äfven skulle ske. Om man än icke kan påstå, att staten är ens moraliskt skyldig att stå till svars för denna missräkning å bolagets sida, så finnes det dock förhållanden, som tala för, att Riksdagen bör fästa något afseende på, att bolaget på sätt och vis ofrivilligt föranledts att bygga banan på ett sätt, som icke tillfreds-ställer hvarken bolaget eller staten och ännu mindre den trafike-rande allmänheten. Vill man komma ifrån dessa olägenheter, så måste, då bolaget förklarat sig icke kunna sjelf bygga om jernvägen, någon annan än bolaget göra det. Antingen måste staten inköpa banan, eller måste bolaget öfverlåta banan på något annat konsortium, som kan bygga om densamma till en bredspårig jernväg. Under sådana förhållanden är det icke att undra på, om bolaget håller på det pris, för hvilket det en gång förklarat sig vilja sälja jernvägen. Det är också möjligt, att bolaget icke kan sälja banan under detta pris, om det icke skall göra allt för känbara förluster.

Det har vidare uppgifvits, att banans lutningsförhållanden skulle vara så svåra. Dermed förhåller det sig emellertid så: då Torps-hammar ligger sju hundra fot högre än Sundsvall, måste lutnings-förhållandena åt kusten till vara större, och då man besinnar, att denna bana i synnerhet kommer att föra timmer, sågadt och osågadt, torde det vara tydligt och klart för en hvar, att de tyngsta vag-varne komma att gå till kusten, vid hvilket förhållande det väl icke torde göra så mycket, om lutningsförhållandena på banan äro något större än annars är vanligt.

För öfrigt ber jag få erinra dem, som något känna till förhål-landena i Jemtland, att, sedan tvärbanan genom Jemtland anlagts, utmed banan uppstått det ena sågverket efter det andra, så t. ex. vid Bräcke, Gällö och Östersund, vester om Östersund vid Nälden och så vidare. Skogarne utmed ifrågavarande jernväg egas i all-mänhet af personer bosatta i Sundsvall eller omkring Indalselvans lopp. Dessa kunna icke frakta sitt timmer på jernväg ända till Sundsvall, emedan timret måste omlastas på den smalspåriga jern-vägen, som icke hinner bortföra allt det timmer, som statsbanan tillför. Följden deraf åter är, att, då timmervagnarne komma till Torpshammar, största delen af timret måste vältras ned i Ljungan och flottas till Sundsvall till de derstädes belägna sågverken. Om ifrågavarande jernväg deremot vore bredspårig, skulle timret utan tvifvel forslas ned till Sundsvall på jernväg. Det måste vara så



*Ang. inköp af  
Sundsvall—  
Torpshammars  
jernväg.  
(Forts.)*

mycket mera angeläget att få en jernväg med större trafikförmåga, som Bräcke—Hässjö jernväg, hvilken under en sträcka af sex mil går endast genom skogar, numera blifvit färdig. En hvar, som något tänker på saken, torde lätt kunna inse, att, då jernvägen Bräcke—Hässjö icke har någon annan väsentlig trafik att påräkna än den af trävaror, den omständigheten, att Sundsvall—Torpshammarsjernvägen icke är i stånd att föra alla dessa trävaror från Torpshammar till kusten, är menlig icke blott för skogsegaren sjelf utan jemväl för staten. Staten förlorar sålunda betydligt på att icke ega Sundsvall—Torpshammars-jernvägen; han går ju miste om de fraktinkomster, denna jernväg med full säkerhet en gång kommer att gifva. Från köparens synpunkt må vara att priset kanske är väl högt. Men frågar man, om banan är värd detta pris, så anser jag, att man derpå obetingadt kan svara ja. Säljaren har för närvarande af banan en ränteinkomst, som gör, att han icke kan sälja banan för lägre pris. Värdet från statens sida sedt bör icke heller kunna anses för högt, då staten kommer att af jernvägen erhålla en god ersättning i form af ränta å de kostnadsbelopp, som staten genom inköpet och ombyggnaden af banan kan komma att nedlägga derå. Då jag tror mig veta, att bolaget icke kommer att på något sätt gå in på en nedsättning under det belopp Kongl. Maj:t föreslagit, och då det icke finnes något skäl, som berättiger till det antagande, att jernvägen icke skulle vara värd det äskade beloppet, yrkar jag för min del, att Kongl. Maj:ts proposition måtte blifva af Kammaren antagen.

Herr Herslow: Jag bor allt för långt bort från Sundsvall för att misstänkas att hafva något lokalt intresse i saken och jag kan heller ej gerna vara misstänkt för att särskildt ifrå för statens inköp af privatbanor. Men här föreligga skäl, som synnerligen kraftigt bjuda staten att göra ett sådant köp; jag fäster mig här alls icke vid det, som anförts som en bevekande omständighet, att nemligen staten bör ikläda sig ansvaret för det misstag, hvartill bolaget gjort sig skyldigt genom att bygga jernvägen smalspårig, emedan den spårvidd, som staten sedermera kom att använda för den norrländska stambanan, icke var densamma, som var afsedd att användas då ifrågavarande jernväg byggdes. Jag tror att det i styrelsen för denna jernväg finnes allt för goda affärsmän, för att de icke skola kännas skyldiga att sjelfva bära ansvaret för de misskalkyler de gjort vid grundandet af sitt affärsföretag. Jag är vidare icke någon stark anhängare, ja, icke någon anhängare alls af ett allt för utsträckt statsbanesystem. Jag skulle tvärt om hellre sett, att så många jernvägar som möjligt, ja gerna hela vårt jernvägsnät, åstadkommits med enskilda krafter och på enskildes initiativ. Således, om enskilde till och med hade byggt banorna från Stockholm till Malmö och från Stockholm till Göteborg, så skulle jag för min del så långt ifrån haft något deremot, att jag tvärt om

Ang. inköp af  
Sundsvall—  
Torpshammars  
jernväg.  
(Forts.)

skulle ansett detta varit vida nyttigare och principrigtigare. Men deremot håller jag före att, om staten anlagt jernvägar från Stockholm till Alingsås och från Stockholm till Eslöf, så måste den ock tillse, att det blir staten och ej den enskilde, som bygger afslutningen af dessa jernvägar, från Alingsås till Göteborg och från Eslöf till Malmö. Att af ett stort kommunikationssystem ega allt utom sjelfva mynningarna, det är att ega allt, som kostar mer än det inbringar, men vara af med allt, som inbringar mer än det kostar. Ur denna synpunkt vägar jag således påstå, att det är ytterst viktigt att staten, då den anlagt det stora norra stambanesystemet, ehuru detta visst icke är efter min önskan, jemväl förskaffar sig utloppen för detta stora system, det vill säga utförellederna till hafvet. Därföre önskar jag, att denna bana inköpes. Jag tror mig också kunna vara öfvertygad derom, att inom Kamraren åsigten numera mognat, att denna jernväg bör inköpas.

Då kommer man till frågan om priset, frågan om hvad banan är värd. På frågan om värdet af en jernväg, liksom af andra nyttigheter, inverka många faktorer: produktionskostnaden, beskaffenheten, rentabiliteten etc.; men då *priset* först och främst är *bytesvärdet*, så beror det i främsta rummet af det behof som köparen har af varan och det behof, som säljaren har att afyttra den. Vidkommande produktionsvärdet eller banans anläggningskostnad, så kan icke nekas, att priset är högt, men heller icke nekas, att det inköpspris, Kongl. Maj:t föreslagit, är lägre än hvad banan kostat dem, som anlagt den, ja, mycket lägre. Men tillverkningsvärdet spelar i allmänhet icke någon stor rol vid köp. Det händer stundom, att man får sälja äfven dyrbara saker för ett vrakpris. Saluvärdet bestämmes icke af säljaren ensam; icke heller af köparen ensam; det bestämmes genom en öfverenskommelse mellan köpare och säljare. Jag för min del är öfvertygad om, att det pris, som bolaget uppgifvit i sin officiella skrifvelse till Kongl. Maj:t såsom det yttersta och som af den ärade representanten från Sundsvall äfven så framstälts, verkligen är det minimipris, hvarför bolaget vill sälja; jag tror för öfrigt, att hvar och en, som skulle sälja denna bana, skulle hålla på det priset. Och det priset tror jag äfven att köparen väl kan betala. Ty värdet af en sådan egendom, dess rentabilitet, får ej beräknas blott efter hvad den hittills afkastat. En sådan saks närvarande värde är saluvärde blott för den, som tvingas att sälja ögonblickligen. Bolaget behöfver emellertid icke sälja banan. I fråga om priset måste man således taga i betraktande icke blott banans närvarande värde, utan äfven dess framtidsvärde. Ingen må tro, att dessa privatbanor icke år efter år komma att stiga i värde; äfven om aktieegarne under några år få nöja sig med två procent utdelning, ja ofta utan någon utdelning alls, torde större antalet af våra privatbanor alls icke komma att visa sig såsom dåliga framtidsaffärer. Den närvarande tiden får nöja sig med den indirekta vinsten af banorna; men framtiden får nog äfven

en ansenlig direkt vinst af dem. Framför allt gäller detta en bana sådan som denna, hvilken har ett stort statsbanesystem bakom sig, som tillför det hela sin trafik. Äfven om denna bana icke kan komma att gifva full afkastning i det nuvarande bolagets hand, emedan den är smalspårig och måste blifva bredspårig, och bolaget icke är i stånd att bygga om den, så torde det icke vara svårt att bilda ett annat bolag, som kan öfvertaga banan och ombygga den. Jernvägsaktier och jernvägsobligationer äro nemligen icke i alla länder så ringaktade värdepapper som hos oss. Om, mot all förmodan, det icke inom Sverige finnes det kapital, som erfordras för att bygga om jernvägen till bredspårig, så finnes det nog utländska kapital, man för detta ändamål kan anlita. Hela det belopp nya penningar, som behöfver anskaffas, skulle ju bestiga sig till mindre än hundratusen pund.

*Ang. inköp af  
Sundsvall—  
Torpshammars  
jernväg.  
(Forts.)*

Slutligen har man påstått, att om vi dröja med köpet, så vore dermed ingen skada skedd. Den skadan måste vi likväl tänka oss, efter som vi nödvändigt behöfva banan, att det pris, som vi en gång måste betala för banan, blir ansenligt högre än det nuvarande. Ty låtom oss få bättre träkonjunkturer, än vi för närvarande hafva, så skola vi få se, att det pris, som bolaget nu uppställer, kommer att betydligt stiga. Men ännu en annan skada måste vi taga i betraktande. Hela vårt norra stambanesystem lider på att denna bandel är byggd för klen och har för liten trafikförmåga. Det är såsom om en stor flod skulle vid sitt utlopp sammanpressas i en smal strömfåra. Vi kunna aldrig vänta, att vårt bansystem i Norrland skall blifva renderande, förr än vi få samma byggnad för hela systemet.

Hela prisfrågan har för öfrigt inga stora dimensioner. Vi kunna säkert komma öfverens om, att det icke är så stor skillnad mellan de af Utskottet, af reservanterne och Kongl. Maj:t föreslagna prisen, att denna skillnad bör vara afgörande för sjelfva frågan, om en bana, som staten verkligen behöfver, också bör inköpas. Förvandlar man den mellan prissummorna befintliga kapitalskillnaden i en ränteskillnad och fördelar denna ränteskillnad på hela det bansystem, som skall uppbära densamma, så kunna vi vara säkra på, att dessa några tusen kronor icke komma att utgöra många öre per dag och ban-kilometer af jernvägens hela längd.

Jag har icke något annat intresse att förorda än statens, och detta går naturligtvis ut på att få banan för lägsta möjliga pris. Men då jag icke vågar tro, att vi skola kunna få denna bana för lägre pris än Kongl. Maj:t föreslagit, och då jag anser det vara af högsta vikt, att staten snarast möjligt kommer i besittning af densamma, så anhåller jag om bifall till Kongl. Maj:ts förslag.

Med Herr Herslow instämde Herrar *Hasselqvist, Rydin, Fren-  
denberg, Ekdahl* och *Hammarberg*.

Herr Hedin anförde: Herr Talman! Stats-Utskottets utlåtande

*Ang. inköp af Sundsvall—Torpsammars jernväg.*  
 (Forts.)

med en dervid fogad reservation har från början förefallit mig något gåtligt, men genom ett yttrande af den bland Stats-Utskottets ledamöter, som först tog ordet i denna sak, har jag fått förklaring på det, som förut var för mig oklart. Formaliter, och om man betraktar frågan utan hänsyn till de praktiska verkningarne af Riksdagens blifvande beslut, så har man här 3 förslag att välja på, nemligen Utskottets, reservanternes och Kongl. Maj:ts. Men se vi på effekten af det beslut, som Riksdagen kommer att fatta, och om man bestämdt önskar, att staten måtte komma i besittning af ifrågasvarande handel, så synes mig som om man icke hade något val, utan vore hänvisad till att med eller mot sin vilja rösta för Kongl. Maj:ts förslag. Ty det lärer väl vara uppenbart, att det bolag, som eger Sundsvall—Torpsammars jernväg, icke låter sig åtnöjas med de vilkor, som Stats-Utskottet föreslagit. Detta sluter jag så väl deraf, att jag hört bestämda försäkringar derom af personer, som väl känna till saken, som äfven deraf att de vilkor, som Stats-Utskottet föreslagit, den ändring Stats-Utskottet föreslagit i Kongl. Maj:ts proposition, synas mig obilliga. Man får näppeligen en rätt uppfattning af sakens verkliga läge genom att läsa Stats-Utskottets betänkande, ty af detta skulle man kunna sluta, åtminstone af vissa deri förekommande yttranden, att bolaget är synnerligen angeläget att blifva af med sin jernväg, samt att bolaget vore ett hjälpsökande bolag. Det heter nemligen på sid. 2 af Utskottets betänkande, att Sundsvalls jernvägsaktiebolag redan 1881 gjort framställning om försäljning till staten af bolagets jernväg. Men om jag icke allt för mycket missminner mig eller är allt för illa underrättad, så torde denna framställning från bolaget hafva varit mer eller mindre officiellt provocerad, jag vill icke säga omedelbart af Kongl. Maj:t, men från Jernvägstrafikstyrelsen, som efter hvad vi veta länge haft sina ögon fästa på det otillfredsställande förhållandet, att staten saknat utfartsvägar för sin stambana i Norrland, och att enskilde kommit i besittning af dem, i stället för att de borde hafva varit i statens händer. Vidare uppgifves i Stats-Utskottets betänkande på sid. 7, att nya underhandlingar föranleddes af chefen för Civildepartementet, samt att bolagets styrelse då gjorde anbud å försäljningen. Men det torde vara skäl att se något närmare på dessa s. k. framställningar af dåvarande chefen för Civildepartementet — detta skedde nemligen 1882. Förhållandet var, att chefen för Civildepartementet gjorde framställning till en ledamot i bolagets styrelse, att han skulle föranstalta om, att bolaget sammanträdde för att taga i öfvervägande, huru vida bolaget kunde vara benäget att sälja sin jernväg för just den summa, som Kongl. Maj:t nu föreslår. För ett sådant sammanträde vidtogos nödiga åtgärder, och den ifrågasvarande ledamoten af bolaget begaf sig å väg från Stockholm till Sundsvall för att deltaga i bolagsmännens sammanträde. Han befann sig i Bollnäs, då han genom ett telegram från dåvarande chefen för Civildepartementet underrättades om, att regeringen

kommit på andra tankar, och att det gifna löftet om proposition till 1882 års Riksdag, derest bolaget ginge in på en köpesumma af 3,650,000 kronor, återkallades, äfvensom att ingen proposition skulle blifva af, om icke summan nedsattes från 3,650,000 kronor till 3 millioner kronor. Ett sådant förfarande mot bolaget har verkligen något tycke af — för att begagna ett inom Riksdagen berömdt, bevingadt ord — »en tillställning». Enligt min tanke har man näppeligen lof att trakassera bolaget på dylikt sätt. Vid den stämman, som egde rum, beslöt en icke så alldeles storartad majoritet inom bolaget att stanna vid 3,650,000 kronor, under det att en temligen stark minoritet icke ville gå under 3,900,000 kronor. Dessa omständigheter jemte bolagets affärsställning, sådan den framgår ur siffror, anförda i Kongl. Maj:ts proposition och åtminstone delvis upprepade i Stats-Utskottets betänkande, synas ådagalägga, att det ifrågavarande bolaget icke befinner sig i en sådan ställning, att man med något hopp om framgång kan komma och sätta det knifven på strupen för att förmå bolaget att ingå på obilliga vilkor. Således kommer jag till den slutsats, att ett antagande af Stats-Utskottets förslag, för att icke tala om reservanternes, är detsamma som afslag å förslaget om inköp af Sundsvall—Torpshammars jernväg och dess införlifvande med statsbanesystemet. Detta föreföll mig såsom en gåta, då jag af betänkandet såg, att Utskottet, i likhet med Trafikstyrelsen och Kongl. Maj:t, anser det vara af vigt för staten att komma i besittning af jernvägen. Men jag har fått lösningen på gåtan, när jag nyss hörde en utskottsledamot yttra, att, om något inköp icke komme att ega rum, någon skada derigenom icke skett; är tankegången sådan, då förstår jag hvarföre Utskottet kommit till det resultat, som här föreligger. Om någon skada i detta fall sker eller icke, tillåter jag mig icke bedöma. Jag vill blott hänvisa till hvad Trafikstyrelsen yttrat. Styrelsen påpekar nemligen olägenheterna för statsbanan af att en trafikled är delad mellan två egare. Det är också mycket lätt att inse, hvilken makt ligger i ett enskildt bolags händer genom rätten att bestämma godstaxornas minimibelopp och hvilken makt bolaget derigenom har att besvära trafiken på statsbanan och draga den från dess naturliga väg. Det tillkommer Riksdagen att öfverväga, huru vida det kan vara lämpligt att upprätthålla ett sådant tillstånd. Ännu betänkligare skulle det sannolikt blifva om, såsom jag vet vara ifrågasatt, denna bana skulle komma att af bolaget ombyggas till bredspårig med hjälp af utländskt kapital. Under en sådan situation skall man väl icke lättare än nu komma till en öfverenskommelse med bolaget om förmånligaste vilkor. Det är af dessa skäl, Herr Talman, som jag finner mig böra, derest yrkande derom för öfrigt kommer att framställas, rösta för bifall till Kongl. Maj:ts förslag.

*Ang. inköp af  
Sundsvall—  
Torpshammars  
jernväg.  
(Forts.)*

Herr Grefve Sparre: Det har förefallit mig som om diskussionen i denna fråga kommit att gå allt för mycket på djupet. Jag åtmin-

*Ang. inköp af Sundsvall—Torpshammars jernväg.*  
Forts.

af stone har icke mäktat att följa med den. Jag trodde att man talade helt simpelt om ett inköp. I så fall är det brukligt, att köparen efterhör värdet å saken och derefter bestämmer det pris, hvar till han kan köpa den. Här har man deremot talat om den stora makt, som skulle ligga i bolagets händer, och om det ofantligt stora intresset för staten att komma i besittning af banan. Det har väl Kongl. Maj:ts regering tagit i öfvervägande, då hon framställt proposition om dess inköpande. Nu skola vi betänka hvad vi kunna betala för jernvägen. Vid ett vanligt köp bestämes priset efter varans saluvärde. Hvad gälla nu bolagets aktier? Det är upplyst, att de icke noteras på börsen, men att de sålts för 50 procent af nominella värdet. Men det i Kongl. Maj:ts proposition föreslagna pris är öfver 100 procent, och det af Stats-Utskottet föreslagna 73 procent. Om vi betala efter förstnämnda förslag 3,650,000 kronor för jernvägen, och dess ombyggnad kostar 1,500,000 kronor, då betala vi 5,150,000 kronor för jernvägen, som omfattar en sträcka af något öfver 5 mil? Det blir ungefär en million kronor per mil. Jag tror att det skulle blifva något dyrt. Jag har väl hört talas om, att staten någon gång på mycket svåra terränger byggt jernväg för ett ofantligt högt pris. Men jag har sjelf erfarenhet af, att man kan bygga jernväg för 4- å 500,000 kronor per mil. Det har blifvit sagdt, att det icke skulle finnas mer än två alternativ, nemligen antingen att bolaget bygger om banan, eller också att staten gör det. Och som man nödvändigt måste komma till sjön, så måste man välja mellan dessa båda alternativ.

Men det finnes ett tredje alternativ. Staten sjelf kan bygga en bana från Torpshammar till Sundsvall, något som staten har fullkomlig rättighet till. Ty man köper icke en vara, då man på annat sätt kan förskaffa sig en likadan. Jag har noga studerat de jernvägskoncessioner, som Kongl. Maj:t lemnat, och har dervid funnit, att de icke innefatta annat än ett medgifvande åt vederbörande bolag att bygga jernvägen samt begagna sig af expropriationsrätten för att lösa sig till erforderlig mark. Men icke innebär koncessionerandet något som helst hinder för Kongl. Maj:t att anlägga en annan bana bredvid och åt samma håll som en redan förut koncessionerad. Derpå ha vi flera exempel. Så går stora Bergslagsbanan på en lång sträcka, jag tror 3 å 4 mil, parallelt med Frövi—Ludvika-banan eller, som den kallas, svenska centralbanan. I Vermland finnes det två koncessionerade banor, som löpa på hvar sin sida om en smal sjö, och nu nyligen har en bana från Helsingborg till Engelholm koncessionerats, som går parallelt med en förut varande, i samma rigtning löpande bana. Jag kan således omöjligt se annat än att, derest man icke kan komma öfverens med Sundsvall—Torpshammar-bolaget om ett billigt pris, för hvilket banan lämpligen kan inköpas, staten får bygga en bredspårig jernväg mellan dessa båda platser, och dermed vore saken löst. Jag kan icke inse, att den banan skall komma att kosta mera än 468,000 kronor

per mil, hvilket belopp jag får, om jag dividerar den af reservanterne föreslagna inköpssumman med banans längd 5,34 mil, likasom jag ej heller kan förmoda annat än att, med kännedom om en sådan afsigt, bolaget nog skulle finna det vara förmånligt att taga ett rimligt pris för sin bana, allra helst detta pris motsvarar det värde de hittills alltid svårsålda aktierna kunna anses hafva. Det kan icke vara att på något sätt preja bolaget. Hvad den ifrågasvarande banan i en framtid kan blifva värd, det vill jag lemna osagdt; på några beräkningar i den vägen vågar jag icke fördjupa mig. Men skall jag köpa en sak, så betalar jag hvad den är värd, ingenting vidare. Och i min tanke måste den af reservanterne föreslagna liquiden anses utgöra full valuta för det värde banan för närvarande eger. Skulle emellertid frågan om banans inköpande af staten falla, så hemställer jag huru vida det icke vore skäl att, med stöd af § 55 Riksdagsordningen, i anledning af en inom Riksdagen inträffad händelse, väcka motion om ställande till Kongl. Maj:ts förfogande af ett anslag till byggande af en bredspårig jernväg från Torpshammar till Sundsvall.

*Ang. inköp af  
Sundsvall—  
Torpshammars  
jernväg.  
(Forts.)*

Jag yrkar bifall till reservanternes förslag.

Häruti instämde Herr *F. G. Janson*.

Herr Statsrådet von Krusenstjerna: Med afseende på den af några ledamöter uttalade och af den siste talaren särskildt betonade anmärkning derom, att priset för Sundsvall—Torpshammars-banan stälde sig väl högt, kan jag icke annat än medgifva att, efter inköp och ombyggnad af densamma, kostnaden därför per mil blir större, än hvad i medeltal per mil statens redan byggda jernvägar i Norrland kostat. Men man bör komma i håg, att här icke är fråga om att för första gången bygga jernväg mellan Sundsvall och Torpshammar — i sådant fall skulle jernförelsen ega giltighet — utan att det redan finnes en af staten koncessionerad bana mellan dessa punkter, hvilken bana alltid måste tagas med i räkningen, och att staten således icke har fria händer. Nu skulle ju staten, enligt Grefve Sparres resonnement, för att få en statsbana mellan Sundsvall och Torpshammar för billigare pris än Kongl. Maj:ts föreslagit, sjelf anlägga en bredspårig jernväg alldeles utmed den redan befintliga smalspåriga banan mellan samma ställen. Ty att lägga statsbanan i någon annan sträckning än utmed sistnämnde jernväg kan man väl icke tänka sig, om man vill eftersträffa billigare anläggningskostnad, enär Sundsvall—Torpshammars jernvägsbolag nog har uppsökt den kortaste vägen. En sådan åtgärd, som att lägga en statsbana alldeles längs efter en redan koncessionerad enskild jernväg, som alltid uppfyllt sina förbindelser så mot staten som enskilde, det vore en åtgärd, som jag hoppas icke skall af någon civilminister tillstyrkas, likasom jag är öfvertygad om, att ett dylikt förslag icke skulle kunna af denna Kammare godkännas. Det vore ju att

*Ang. inköp af Sundsvall—Torpsammars jernväg.* alldeles ruinera en jernväg, som redan fått koncession af staten. Åtgärden, om den äfven vore möjlig, medförde för öfrigt ingalunda någon besparing för staten. Ty om ock anläggningskostnaden per mil icke blefve så stor som den, hvartill utgifterna för inköp och ombyggnad af den redan varande banan skulle belöpa sig, så blefve resultatet af en sådan åtgärd från statens sida icke allenast, såsom nyss nämndt, att det koncessionerade bolaget ruinerades, utan staten ådroges jemväl en förlust, motsvarande dess egande fordran hos bolaget, hvilken naturligtvis finge afskrifvas. Läger man statslånets belopp — omkring 1,400,000 kronor — till anläggningskostnaden, denna må nu äfven beräknas till icke mera än 750,000 kronor per mil, kommer man till en summa, som vida öfverstiger 5,150,000 kronor.

Medan jag har ordet begagnar jag tillfället att, i anledning af den utaf Utskottet framställda och af Herr Ola Andersson upptagna anmärkning i fråga om de vilkor, som röra förhållandet till Sundsvalls stad — att det nemligen vore olämpligt att de ifrågasatta upplåtelseerna af mark från staden till staten skulle gälla icke för alltid, utan endast för den tid, hvarunder staten egde och trafikerade Sundsvall—Torpsammars-jernvägen — erinra derom, att många städer upplåtit till Trafikstyrelsen endast med dispositionsrätt och icke med full eganderätt mark, som är afsedd att användas för utläggande af spårssystem. Sådant är förhållandet till exempel med den Stockholms stads mark, hvaröfver statens jernvägsspår i Stadsgränd och å Skeppsbron löpa, och enahanda lär förhållandet vara i Göteborg; den mark, hvarest statsbanespar utefter kajerna äro framdragna, är upplåten endast så länge anläggningen trafikeras.

Herr C. A. Larsson: Det har säkerligen förundrat herrarne att I icke funnit mig bland reservanterne. Men jag har i Utskottet varit af en annan mening än de. Då vi kalkylerade denna proposition inom afdelningen, kommo vi öfverens om att pruta på den begärda köpeskillingen. För att erhålla någon grund, hvarifrån vi kunde utgå, föreslog jag, att vi skulle först och främst afstå från statens fordran, uppgående till 1,400,000 kronor, och derefter inbetala bolagets obligationsskuld, 600,000 kronor, emedan dessa båda summor voro in-tecknade i jernvägen och således måste betalas. Således återstod 1,733,000 kronor, som aktieegarne sjelfve hade släppt till för jernvägens byggande. Efter som, enligt hvad som upplystes, aktierna på börsen såldes för 50 procent af nominella värdet, ansåg jag det ligga en princip i denna summa, hvarföre jag föreslog i afdelningen, att vi skulle bjuda 50 procent af deras egna tillskjutna medel. Derigenom fick jag medhåll af Första Kammarrens trenne ledamöter inom afdelningen, och när frågan kom till behandling af Utskottet, segrade denna mening derigenom, att jag var af samma åsigt som Första Kammarrens ledamöter. Beslutet har således icke



tillkommit på grund af den förseglade sedeln, utan genom verklig majoritet.

Jag var med om affärens uppgörande på grund af de förord, som gifvits af styrelserna för så väl statens jernvägstrafik som jernvägsbyggnader, äfvensom med anledning af hvad Kongl. Maj:t hemställt i denna sak. Jag anser det vara en fördel för staten att komma i åtnjutande af denna utfartsväg till sjön, och på denna grund anser jag det klokare om denna Kammare bifölle Utskottets förslag eller en lösesumma af 2,884,000 kronor, än om den af reservanterna föreslagna summa 2,500,000 kronor vunne Kammararens bifall. Skilnaden är ganska obetydlig, men om Första Kammararen godkänner den Kongl. propositionen, är det mera utsigt för att vid den gemensamma voteringen Stats-Utskottets förslag kan segra än den lägre summa, som reservanterna föreslagit och som säkerligen skall komma många att rösta för Kongl. Maj:ts proposition.

Jag yrkar således att vi måtte bifalla Stats-Utskottets förslag.

Herr vice Talmannen Ifvarsson: Då jag hör till dem, som reserverat sig mot Utskottets förslag, så får jag här än vidare afgifva de skäl, som bestämt mig derför.

Jag har vid bedömandet af denna fråga utgått från den åsigt, att det icke är så alldeles nödvändigt, att staten inköper denna bana och dervid betalar hvad pris som helst, utan att staten bör inköpa banan till det pris, reservanterna föreslagit, hvarigenom jag också tror att aktieegarne hållas skadelösa. Skulle man stanna vid det belopp, som man kunde antaga, att banan skulle blifva värd i statens hand, då tror jag icke att man kan gå ens till en million. Det är hufvudsakligen den jord, på hvilken banan är belägen, som kan vara staten till nytta, ty banvallen måste delvis omläggas och husen ombyggas.

Jag har trott att det måste tagas hänsyn till hvad staten kan hafva för nytta af affären, men å andra sidan också till bolagets anspråk på att icke göra någon större förlust. Detta är den utgångspunkt, jag tagit, och det är den enda riktiga, om man tager saken såsom affär. Anser man åter, att det är så angeläget, att staten inköper banan, att man därför skall betala hvad pris som helst, så är detta en annan sak, men dock en sådan, som jag anser icke böra läggas till grund för ett beslut i denna fråga. Nu säger man att det är omöjligt, att få jernvägen på dessa vilkor. Omöjligt är det nog icke; grefve Sparre har visat oss ett sätt att få bolaget till att taga skälig ersättning. Hade man bjudit litet, då kunde det sagts, att det varit obilligt mot bolaget, men nu, då anbudet är sådant, att det med hänsyn till banans afkastning icke blir förenadt med någon förlust för bolaget att antaga det, på samma gång staten gör en stor uppoffring, så anser jag att skäl icke förefinnes till erläggande af en högre köpeskilling, än den vi reservanter föreslagit. Det är uppenbart, att om staten bygger en bana emel-

Ang. inköp af lan Sundsvall och Torpshammar, så kan den byggas för billigare pris, än den summa Kongl. Maj:t föreslagit. En sakkunnig person, som deltagit i ärendets behandling icke blott i Utskottet, utan jemväl på afdelningen, har påpekat huru mycket billigare man kan bygga, om man slipper inlösa den förut varande jernvägen, och detta tror jag är ett faktum, som nogga bör tagas i öfvervägande. Hvad är väl skälet, hvarföre man nu vill att staten skall inköpa jernvägen? För min del kan jag icke se annat skäl, än att man icke vill, att bolaget skall göra någon förlust, derigenom att staten bygger en annan bana derstädes, och ehuru jag erkänner, att billigt afseende bör fästas vid att bolaget icke behandlas inhumant, bör man dock, enligt mitt förmenande, också se till, att man icke allt för mycket slösar med statens medel. Den nu emellan Sundsvall och Torpshammar befintliga jernvägen lär vara ganska dyrbar i anläggning, och jag tror för min del, att om staten sjelf från början byggt banan bredspårig, skulle vi fått den lika billig, som den nu är ehuru smalspårig. Detta är dock bolagets ensak, men derföre att bolaget byggt för dyrbart, bör väl icke staten få betala mera. Hade bolaget i stället byggt billigt, är jag förvissad om, att bolaget kunnat nöja sig med den köpeskillning, reservanterna föreslagit, äfven om bolaget icke derpå kunnat göra någon vinst. Till följd af alla dessa omständigheter har jag för min del ansett och anser fortfarande, att det vore orimligt, om staten skulle erlägga högre köpeskillning än vi reservanter föreslagit. Vill Kammarerna nu bifalla det belopp, Utskottet föreslagit, så gerna för mig, men nog anser jag dock, att Riksdagen framför allt bör se på statens fördel och icke endast på det nuvarande bolagets intressen. Jag nämnde nyss att man kunde använda det medel, grefve Sparre påpekade för att tvinga bolaget till försäljningen, men ehuru jag för bolagets skull icke vill påyrka dess användande, skulle jag i annat fall visst icke haft något deremot.

Jag skall nu icke upptaga tiden med något vidlyftigare anförande i ämnet. Anser Kammarerna, att man bör bifalla Utskottets förslag, skall jag icke heller gråta deröfver, ehuru jag anser summan vara för stor. För min del yrkar jag bifall till reservationen, och sedan må en och hvar rösta för hvad han anser rätt och billigt. Går deremot Kongl. Maj:ts proposition igenom, lider naturligtvis Andra Kammarerna icke större förlust derigenom än alla andra, men icke kan man klandra oss reservanter derför, att vi hufvudsakligast ansett oss böra se på statens intresse. Härmed vill jag icke hafva uttalat något klander emot Kongl. Maj:ts regering, derför, att den framlagt detta förslag, ty regeringen har ju icke haft något annat att rätta sig efter än det anbud, den från bolaget emottagit. Det skulle likväl förefalla mig orätt, om icke Riksdagen å sin sida skulle bevaka statens intresse rörande det gjorda anbudet.

Jag hemställer om bifall till Ola Anderssons på reservationen grundade förslag.

*Ang. inköp af  
Sundsvall—  
Torpsammars  
jernväg.  
(Forts.)*

Med Herr vice Talmannen instämde Herr *J. Pettersson* i Alfvesta, *Aug. Peterson, J. E. Ericsson* i Ahlberga, *Björkman* och *J. Jonasson* i Rasselbygd.

Herr Herslow: Man framkommer här ännu alltjemt dels med den åsigten, att det icke är så nödvändigt att staten inköper denna bana och dels att bolaget, om banan inköpes för det pris Utskottet föreslagit, derpå icke skulle göra någon förlust. Jag kan icke fatta detta resonement, det hvilat på fullkomligt haltlösa antaganden, och för egen del måste jag utgå från alldeles motsatta förutsättningar och derföre också komma till en helt olika slutsats. Jag vet att bolaget, äfven om det erhöle den högsta af de föreslagna köpesummorna, likväl på försäljningen gör en icke obetydlig förlust, och jag är vidare öfvertygad om, att staten verkligen *behöfver* jernvägen. Det första skälet har för mig alldeles icke varit bestämmande, ty om bolaget gör någon förlust på försäljningen eller icke, det rör mig ej mycket, ty jag står här för att från statens, det vill säga från köparens synpunkt, pröfva köpeskillingsbeloppet. Men det sista skälet, statens behof af banan, det är för mig afgörande.

Jag begärde egentligen ordet för att besvara ett par anmärkningar af Grefve Sparre. Han gjorde sina beräkningar efter det pris, hvarför han byggt sina jernvägar nere i Vestergötland; men jag tror att det är en betydlig skilnad mellan att bygga jernvägar der och uppe i Norrland. Statens beräkningar öfver hvad det kostat att bygga jernbanor i Norrland visa klart nog, att man på norrlandska terrängförhållanden ej bygger billigt. Här tillkommer ju också en omständighet, som nödvändigt måste fördyra. Det är en sak att på ny mark anlägga en ny bana och en annan sak att inköpa en redan färdigbyggd, men misslyckad bansträcka och sedan ombygga den för en större trafiks behof. Det senare måste bli dyrare, liksom då jag nödgas inköpa en tomt, på hvilken redan står ett hus, hvilket jag likväl ej kan använda, utan måste nedrifva; detta blir dyrare än att köpa en obebyggd tomt. Således, då staten behöfver banan, så måste staten först och främst till betydlig del vidkännas kostnaderna för den första anläggningen och derutöfver hela kostnaden för dess utvidgning och anordnande för att kunna såsom statsbana trafikeras.

Talaren på vestgötabänken nämnde vidare, att han icke ville betala aktierna till högre belopp än efter marknadspriset å dem, då de till salu utbjödes. Men grefve Sparre är en för gammal affärsman och allt för erfaren i fråga om köpenskap för att icke veta, att man mycket väl i den allmänna marknaden kan komma öfver en del aktier för billigt pris, men att man deremot fåfängt skall försöka att komma åt samtliga aktierna till samma pris. Det är

Ang. inköp af  
Sundsvall—  
Torpshammars  
jernväg.  
(Forts.)

nemligen en helt annan sak att köpa strödda aktier af personer, som icke vilja eller kunna behålla dem, mot att köpa det hela, isynnerhet der, såsom här, hufvudmängden af aktier befinnes på mycket fasta händer.

Det var likväl icke egentligen för att göra dessa smärre anmärkingar, som jag begärde ordet, utan för att inlägga en den bestämdaste protest emot en åsigt, samme Herr Grefve uttalade, och hvilken, såsom varande för rättskänslan sårande, jag vill tillbakakasta. Han yttrade, att staten lätt skulle kunna konkurrera med frågavarande bana emellan Torpshammar och Sundsvall genom att bygga en ny bana vid sidan om denna, med andra ord, att staten skulle kunna anse det med sin värdighet förenligt att först uppmontra enskilda personer till affärsföretag, gifva dem koncession, gifva dem expropriationsrätt, ja till och med lemna dem stora lån och för dessa lån taga deras skuldförbindelser och sedan utan kon- sideration ruinera dessa personer eller kommuner och kasta ut dem från deras egendom. En sådan uppfattning af eganderättens helgd i vårt land hoppas jag till Gud aldrig skall blifva af svensk regering eller svensk Riksdag accepterad. Den nuvarande regeringen har redan genom sin civilminister bestämdt tillbakavisat misstanken för att vilja på detta sätt förfara med svenske mäns egendom, och jag hoppas att denna Kammare lika bestämdt skall göra det. Jag är viss på att förverkligandet af den tanke, som förslagsställaren antydt, kommer att framflyttas till den dag, då *han* från sin plats på elfborgsbänken blifvit förflyttad till regeringsbänken.

Häruti instämde Herr *Schenström*.

Herr Grefve Sparre: Jag är lika öfvertygad som den siste ärade talaren var om motsatsen, att den af mig uttalade åsigt icke enhälligt ogillas inom Kammarerna, åtminstone sluter jag dertill af de uttalanden, som jag hört från flere af dess ledamöter. Jag tror mig också lika mycket som han hålla på egendomens helgd. Men här är det icke fråga om egendomens helgd, utan om koncession på en jernväg. En sådan koncession är icke något monopol, och sådant är för frifrigt förbjudet i grundlagen.

Jag har redan nämnt tre särskilda exempel på huru föga betryggande mot konkurrens dylika koncessioner äro, och ett af dem bör väl icke vara den ärade talaren obekant, efter som det rör Skåne. Jag syftar här på just den bana, som går parallelt med Helsingborg—Engelholms-banan. Vidare omnämnde jag huru som i Dalarne Bergsslags-banan på en sträcka af 3—4 mil går bredvid en annan bana, Frövi—Ludvika-banan. Slutligen nämnde jag att det i Verm- land är två banor, som gå alldeles parallelt med hvarandra och till och med korsa hvarandra. Det förhåller sig således med egendo- mens helgd icke bättre, än att regeringen trenne särskilda gånger beviljat koncession åt jernvägar, som gå bredvid andra sådana. Jag

vill visst icke påstå, att det kommer att gå så äfven i detta fall, men jag har endast sökt visa ohållbarheten af den ärade talarens påstående, att en af regeringen gifven koncession skulle vara liktydig med ett monopol.

*Ang. inköp af  
Sundsvall—  
Torpshammars  
jernväg.  
(Forts.)*

Hvad beträffar frågan, huru långt vi böra gå bolaget till mötes, och om det är lämpligt att antaga Utskottets förslag, derom skall jag icke yttra mig.

Öfverläggningen var slutad. Herr Talmannen gaf propositioner dels på bifall till Utskottets hemställan oförändrad, dels på bifall å samma hemställan med den af Herr Ola Andersson under öfverläggningen föreslagna förändring, dels slutligen på afslag å Utskottets hemställan och bifall i stället till Kongl. Maj:ts i ämnet aflåtna proposition; och förklarade Herr Talmannen sig anse den förstnämnda propositionen hafva blifvit med öfvervägande ja besvarad. Votering begärdes. Sedan Herr Talmannen, för bestämmande af kontraposition i hufvudvoteringen å nyo upptagit de återstående yrkandena samt dervid funnit yrkandet om bifall till Kongl. Maj:ts proposition hafva de flesta rösterna för sig, blef jemväl i fråga om kontrapositionen votering begärd, i följd hvaraf nu uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som till kontraposition i hufvudvoteringen öfver Stats-Utskottets hemställan i Utlåtandet N:o 54 antager deras mening, som yrkat bifall till Kongl. Maj:ts i ämnet framställda proposition

röstar Ja;

Den, det ej vill,

röstar Nej;

Vinner Nej, har Kammarern till kontraposition i nämnda votering antagit yrkandet på bifall till Utskottets hemställan med den förändring deri, som af Ola Andersson under öfverläggningen föreslagits.

Voteringen om kontraposition utföll med 95 Ja mot 93 Nej, och erhöll i följd häraf omröstningspropositionen för hufvudvoteringen följande lydelse:

Den, som bifaller hvad Stats-Utskottet hemställt i Utlåtandet N:o 54,

röstar Ja;

Den, det ej vill,

röstar Nej;

Vinner Nej, har Kammaren, med afslag å Utskottets hemställan i hvad den skiljer sig från Kongl. Maj:ts i ämnet framställda proposition, bifallit samma proposition oförändrad.

Denna omröstning utvisade 119 Ja och 67 Nej; hvadan alltså Utskottets hemställan af Kammaren bifallits.

### § 5.

Till bordläggning anmäldes följande inkomna ärenden:

Konstitutions-Utskottets Utlåtanden:

N:o 15, i anledning af väckt motion om ändring i §§ 15 och 18 Riksdagsordningen, och

N:o 16, i anledning af väckt motion om ändring af 6 § Rege-  
ringsformen, samt

Första Kammarens Protokollsutdrag N:o 168, innefattande delgifning af Kammarens beslut angående ifrågasatta tillägg till Kongl. förordningen om mått och vikt den 22 November 1878, och N:o 169, innefattande delgifning af Kammarens beslut i anledning af väckt fråga om framställning till Kongl. Maj:t rörande vilkoren för enskilda telefonledningars uppsättande på viss mark.

Dessa nu första gången bordlagda ärenden skulle uppföras främst på föredragningslistan för nästa sammanträde.

### § 6.

Härefter begärdes ordet af

Herr Lyttkens, som yttrade: Herr Talman! Som Riksdagen är så nära sitt slut, att det är angeläget, att alla de ärenden, som kunna föranleda gemensamma voteringar, afgöras så fort som möjligt, anhåller jag vördsamt, att följande betänkanden, som alla äro af sådan beskaffenhet, måtte uppflyttas på föredragningslistan näst efter Stats-Utskottets Utlåtande N:o 55, hvarigenom de kunna blifva förr behandlade, än om den ordning följes, hvori de nu stå. De ärenden, som då skulle uppflyttas, äro Banko-Utskottets Utlåtanden N:is 12, 13, 14, 15 och 16 samt Bevillnings-Utskottets Utlåtande N:o 7. Om dessa ärenden uppflyttas näst före alla de ärenden, som icke föranleda gemensamma voteringar, tror jag att detta skulle kunna påskynda Riksdagens afslutande, hvarföre jag anhåller, Herr Talman, att detta måtte ske.

Med bifall till den af Herr Lyttkens sålunda gjorda hemställan och efter af Herr Talmannen framställd proposition beslöt Kammaren, att Banko-Utskottets Utlåtande och Memorial N:is 13, 14, 15 och 16 skulle å föredragningslistan för nästa sammanträde uppföras näst efter Bevillnings-Utskottets Betänkande N:o 7.

## § 7.

Justerades protokollsutdrag, hvarefter Kammarens ledamöter åtskildes klockan  $\frac{1}{2}$  11 e. m.

In fidem  
*H. A. Kolmodin.*

---