

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1885. Första Kammaren. N:o 34.

Onsdagen den 29 April.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Justerades protokollet för den 22 i denna månad.

Anmälades och bordlades:

Stats-Utskottets memorial N:o 41, i anledning af erhållen återremiss å en punkt i Utskottets utlåtande N:o 10 a, angående regleringen af utgifterna under riksstatens fjerde hufvudtitel;

Sammansatta Stats- och Banko-Utskottets utlåtande N:o 3, i anledning af väckt motion om åtgärder i och för upphörande af de enskilda bankernas rätt att utgifva egna banksedlar å tio kronor; samt

Lag-Utskottets utlåtande N:o 54, i anledning af framställning af Riksdagens Justitieombudsman om antagande af en förordning med bestämmande af formulär för det fall, att bekännare af mosaiska tros-läran skall affägga domareed eller annan i lag eller allmän författning föreskrifven ed.

Föredrogs å nyo Stats-Utskottets den 24 och 25 innevarande April bordlagda utlåtande N:o 38, angående inköp och ombyggnad af Hudiksvalls jernvägsaktiebolags jernväg mellan Hudiksvall och Näsvisen samt jernvägens utsträckning till norra stambanan.

*Anslag till
inlösen af
jernvägen
Hudiksvall—
Näsvisen m. m.*

Herr Adelsköld: Jag är icke den, som brukar opponera mig mot anslag till jernvägsanläggningar, då jag af egen erfarenhet sett och lärt känna deras nytta för det allmänna, och är det frågan om privata jernvägsanläggningar, hvartill enskilda personer och kommuner biträda med hälften af anläggningskostnaden, har jag för princip alltid rösta för bifall, ty om enskilde vilja skjuta till så mycket, så kan man vara förvissad om, att företaget är fördelaktigt så väl för de enskilde som för det allmänna.

Helt annorlunda ställer sig emellertid saken, då det gäller statsjernvägar, i synnerhet då, såsom förhållandet är i vårt land, staten

Anslag till
inlösen af
jernvägen
Hudiksvall—
Näsvisken m. m.
(Forts.)

består hela anläggningskostnaden för jernvägen, med undantag af de små bidrag, som någon gång lemnas i form af nödig mark, och det icke tillgår såsom i t. ex. Norge, der kommuner och enskilda personer i regel måste bidraga med en icke ringa del af kostnaden, ehuru jernvägarne byggas och administreras af staten, hvarigenom bättre visshet vinnes att statsjernvägarne läggas der de verkligen behöfvas än här i landet. I fråga om svenska statens jernvägar fordras därför en större betänksamhet, och man måste taga i noga betraktande, huru vida de föreslagna linierna äro af så stor nytta och allmänt intresse, att de verkligen böra *uteslutande* af staten anläggas.

Då man först flygtigt genomgår Kongl. Maj:ts proposition angående här ifrågavarande jernväg, så förefaller det som om — såsom affär betraktad — det skulle vara fördelaktigt för staten att i den föreslagna jernvägen nedlägga erforderliga fem millioner kronor, emedan beräkningarne visa, att jernvägen derå skulle gifva $5\frac{8}{10}$ procent. Äfven är det påtagligt, att jernvägen skulle blifva af nytta för nord-vestra Helsingland och södra Jemtland, för de orter, den skulle komma att genomgå, för Hudiksvalls stad, och i synnerhet dervarande trävaruaktiebolag, som har sin trafik i samma sträckning som jernvägen skulle få. För vestra Helsingland och södra Jemtland äro dock fördelarne icke så stora, som de kunna synas vid första påseendet. Det är visserligen sant, att en kortare utfartsväg till hafvet genom den ifrågavarande jernvägen vinnes, men om man tager i beräkning den nedgående taxa för längre afstånd, som är gällande vid statens jernvägar, så finner man, att om väglängden ökas, ökas icke transportkostnaden i proportion derefter. Från vestra Herjedalen till Hudiksvall skulle det endast blifva några öre billigare per centner mot att föra de tunga varorna till Stugsundet vid Söderhamn. Längre ned mot söder i Helsingland utjemnas förhållandet alldeles, och ju längre ned man kommer, desto större fördel blir det att gå till hafvet vid Söderhamn.

Hvad de lokala intressena beträffar, som jag nyss nämnde, måste de visserligen tagas i betraktande i förhållande till den trafik, de komma att bereda jernvägen, men i något annat hänseende få de icke tagas i beräkning, då det gäller ett statens intresse.

Den jernvägsanläggning, som här är i fråga, skulle börja vid Ljusdal, vidare följa Ljusne elf till den så kallade Hybosjön, derefter gå in i landet österut utmed den flottled, som anlades i slutet af 1850-talet af Hudiksvalls trävaruaktiebolag och som ännu begagnas; sedermera skulle den sträcka sig efter sjön Dellens södra strand, vidare förbi Forssa sågverk, der det timmer försågas, som flottas utefter förstnämnda flottled, och slutligen följa nuvarande jernväg till Hudiksvalls stad. Såsom herrarne finna, skulle den till en icke obetydlig del af sin längd komma att följa den nämnda flotleden.

Inkomsten af trafiken är af direktör Agrelius beräknad till netto 280,000 kronor, så att den borde lemna 5,8 procent på det kapital, som staten enligt den Kongl. propositionen skulle nedlägga deri, för att dels inköpa Hudiksvalls-banan med tillhörande, hvilken jag i förbigående sagdt anser säljas temligen billigt, dels bestrida öfriga kostnader för banans byggande m. m. med tillsammans nära 5 millioner kronor. Denna inkomst är till hufvudsaklig del grundad på, att

Hudiksvalls trävarubolag skulle i stället för att flotta sitt virke föra det på jernvägen från Ljusne elf till sina sågverk i närheten af Hudiksvall. De handlingar, som Riksdagen haft att tillgå, hafva visat, att Hudiksvalls trävarubolag disponerar 6 à 700,000 tunnland skog i Herjeådalen och norra Helsingland, och om man nu beräknar, att å hvarje tunnland, sjöar, berg och andra impediment inberäknadt, öfver hufvud taget funnits omkring 20 sågblock — såsom allmänt läser bruka beräknas vid inköp för skogsafverkning — skulle således på hela den areal, som disponeras af Hudiksvalls trävarubolag, hafva funnits, när skogarne köptes för afverkning, omkring 13 millioner sågblock, men nu är att märka, att bolaget har redan hållit på i 25 år med afverkning af dessa skogar, och då direktör Agrelius uppgifvit, att de under sista året hafva afverkat mer än 740,000 sågblock, så torde man kunna beräkna medelafverkningen för år till minst 300,000 sågblock och bjelkar, och således skulle redan af skogen 7,500,000 sågblock vara afverkade och endast återstå 5,500,000, och om då bolaget verkligen, såsom direktör Agrelius antager, fortfarande komme att afverka 740,000 timmer om året, skulle den återstående afverkningen vara undångjord på mindre än 10 år, och fråga är, om det kan vara skäl att, då trafikberäkningarne hufvudsakligen grunda sig på denna virkestillgång och en så stor afverkning, som sannolikt ej många år kan fortfara, anlägga en jernväg, som skulle kosta närmare fem millioner kronor.

Det antages visserligen att, när dessa skogstillgångar äro slut, skola andra tillkomma, men att sådana af någon betydighet återstå, tillåter jag mig betvifla, med kändedom om, att allra största delen af de bästa skogarne i de delar af Gestrikland och vestra Helsingland, som kunde flottas ner till den tillämnade Hudiksvalls-jernvägen, disponeras af Herrar Dickson & C:o i Göteborg, som först och för länge sedan der inköpt de bästa skogarne, vidare af Bergviks bolag, som ega mycket stora skogsarealer, ytterligare af Marma bolag, hvilket bolags skogar inköptes af nuvarande Landshöfdingen Widmarks fader, som då var förste landtmätare i Gefleborgs län och som naturligtvis ej utvalde de sämsta. Utom dessa stora bolag finnas vid Ljusnans utlopp och i trakten af Söderhamn en mängd större och mindre sågverksbolag, hvilka hemta sitt timmer från dessa trakter, men de hafva sina sågverk i Söderhamnstrakten och det är icke sannolikt, att de flytta dessa till Hudiksvall, så mycket mindre, som flottningen efter Ljusne elf alltid måste ställa sig billigare än omlastningen och transporten af sågblocken per jernväg. Jag tillåter mig således betvifla, att man kan påräkna någon synnerligt stor trävarurörelse åt Hudiksvall till, sedan Hudiksvalls-bolagets skogar äro uthuggna, och då trafikberäkningen till en icke obetydlig del är grundad på denna trävarurörelse, synes det mig osannolikt för staten att i längden kunna påräkna den inkomst af jernvägen, som nu beräknats.

Ytterligare finnes en svag punkt i förslaget, som jag ber få beröra, nemligen flottleden utmed jernvägen. Bolaget har visserligen erbjudit sig att under vilkor, att staten fraktade bolagets virke till ett pris af 60 öre per stock, till staten utan ersättning afåta sin flottled. Jag har med biträde af en tjänsteman i jernvägstrafiken gjort en beräkning, huru detta skulle ställa sig, hvarvid befans, att för normala såg-

Anslag till
inlösen af
jernvägen
Hudiksvall—
i Näsvisken m. m.
(Forts.)

Anslag till
inlösen af
jernvägen
Hudiksvall—
Näsviken m. m.
(Forts.)

block, uppgående i längd till 20 fot, skulle enligt nu gällande taxa på statens jernvägar frakten för ett sågblock från Ljusne elf till Forssa såg blifva 60 öre, eller lika med det pris trävarubolaget förbehållit sig för flottledens afstående, men skulle dimensionerna ökas, och det finnes, mig veterligen, intet förbud gjordt deremot, från 20 till exempel till 30 fots längd, så förlorar staten icke obetydligt, eller cirka 30 öre på hvarje sågblock, om det skall fraktas på jernvägen för 60 öre. På bjelkar, hvilkas kubikinnehåll är 3 à 4 gånger så stort som ett sågblocks, skulle förhållandet blifva ännu ofördelaktigare för staten. Dessutom är ännu en omständighet att taga i betraktande, nemligen att i sin trafiktaxa räknar staten trävarorna efter vikt, men här ater skulle de beräknas per stycke. Det skulle således göras ett undantag för denna jernväg med ett fixerat, uppenbarligen allt för lågt pris per timmerstock, sågblock eller bjelke, utan afseende på dimensionen, hvilket skulle kunna för staten blifva ganska ofördelaktigt såsom prejudikat i andra delar af landet, i synnerhet Norrland, der trävarutrafiken är betydlig, och således kunna skada statens jernvägars trafikinkomster. Jag anser därför, såsom ett alldeles oundgängligt vilkor, om banan skall byggas, att flottleden öfverlemnas till staten utan vilkor, så att trävarubolaget får betala efter gällande taxa.

Jag kommer nu till en annan fråga rörande anläggningskostnaden. Jag vill icke tala om inlösen af Hudiksvalls-jernvägen och hvad i sammanhang dermed står, utan om anläggningskostnaden i sin helhet, som skulle gå till nära 5 millioner kronor, eller 801,000 kronor per mil, hvilket efter nuvarande pris på alla materialier synes mig vara oerhördt dyrt. Vi hafva en jernväg nyligen utförd, som med afseende på lokala förhållanden och terrängarbeten skulle kunna temligen ställas i paritet med denna, nemligen jernvägen mellan Gefle och Ockelbo. Den är byggd ungefär på samma sätt med endast den skilnad, att skenor na väga 2 skålpund per fot mindre än här är föreslaget, men detta spelar ingen roll, enär kostnaden, vid nu gällande rail-pris, derigenom endast ökas med 8,000 kronor per mil. Den är utförd med all omsorg, godkänd af alla auktoriteter, och jag tror icke att denna skulle behöfva byggas bättre. Gefle—Ockelbo-banan kostar emellertid, enligt uppgift, icke ens 400,000 kronor per mil, förutom rullande materiel, som vid Hudiksvalls-banan är beräknad till 100,000 kronor per mil. Under förutsättning således att denna senare bana skulle kunna utföras till ungefär motsvarande pris som Gefle-banan, skulle kostnaden per mil icke uppgå till 500,000 kronor. Den beräknade kostnaden synes mig således, med fäst afseende på nu gällande pris, vara allt för hög, äfven om man fränser det belopp, som offras genom den nuvarande Hudiksvalls-banans inlösen; och att besparingar deri borde kunna göras. Genom de nedsättningar i pris, som inträffat på senare åren, i synnerhet i afseende på materialierna, som spela en så stor roll vid jernvägsbyggandet, vågar jag påstå, att jernvägar nu kunna byggas för mindre än $\frac{2}{3}$ af det pris, som de måste kosta för 10 till 12 år sedan. Jag talar af egen erfarenhet.

Jag måste nu beröra en fråga, som kanske är litet ömtålig, men den står i sammanhang med hvad jag nyss yttrat, och jag ber, att hvad jag kommer att säga icke må anses såsom någon anmärkning

mot den högt aktade chefen för statens jernvägsbyggnader. Jag känner bäst att hans sträfvan och intresse att åstadkomma jernvägarne så väl byggda som möjligt, och att han därför vidhållit det system, som infördes af Friherre Ericson, nemligen att banbyggnaden skulle utföras direkt genom af Jernvägsbyggnadsstyrelsen anstälde ingenjörer och icke på entreprenad. På den tiden, när jernvägar här började byggas och ända till för några år sedan, var också detta system det enda rigliga, ty det går naturligtvis icke an att lemna jernvägarne byggande i händerna på hvilken äfventyrare som helst, ty då uppkommer fusk och förluster, men sedan under de sista 10 åren flere jernvägsentreprenadfirmor uppstått, hvilka ega både kapital, erfarenhet och skicklighet och hvilka visat sig kunna utföra jernvägsbyggnader både till billigt pris och på ett tillfredsställande sätt, då synes mig, som om äfven detta system borde tillämpas vid statens jernvägsbyggnader. Det kan synas som om ett uttalande inom Riksdagen i denna riktning skulle vara ett ingripande på den verkställande maktens område. Detta är icke min mening, och jag har därför endast velat påpeka saken, och jag anser mig kunna göra det, så mycket mer som det redan finnes exempel på en statens jernväg utförd på detta sätt, nemligen den genom Styrelsens för statens jernvägstrafik försorg utförda banan till Värtan. Vidare lär det vara meningen att statsbanan genom Karlskrona, till hvilken Riksdagen nyligen anslagit medel, äfven skall utföras på entreprenad. Bland andra arbeten, som äro utförda för Kongl. Maj:t och kronan på entreprenad, är den nya dockan å galärvarvet i Stockholm, hvilket är ett af de svåraste arbeten, som på länge verkstälts i Sverige. Den lyckades utmärkt väl till alla delar. Jag kan säga detta, emedan jag var statens kontrollant vid arbetet. Dessutom är att märka, att här i landet alla privata jernvägar numera byggas på entreprenad till ganska godt pris, till följd af den konkurrens, som uppstått mellan entreprenörerna. Man har icke sett någon olägenhet deraf. De hafva blifvit godkända af så väl Väg- och vattenbyggnads- och Trafikstyrelserna som generalstaben och alla de auktoriteter, som tagit kännedom om dem. Man har icke funnit, att de jernvägar, som utförts på det sättet, kostat mera i underhåll än de andra. Inga olyckor hafva inträffat vid dem till följd af slarf vid byggandet, och när dessutom i hela den öfriga världen numera alla allmänna arbeten utföras på entreprenad, med undantag endast för statens jernvägar här i Sverige, så förefaller det mig, som om detta system äfven vid dessa jernvägar borde tillämpas för framtiden.

Jag kommer nu till den sista frågan, nemligen huru vida den föreslagna jernvägen kan anses böra utföras såsom statsbana. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sitt utlåtande för några år sedan ansett, att bland de då föreslagna utfartsvägarne från norra stambanan, nemligen Söderhamn—Kilafors-, Sundsvall—Torpshammars- och Ljusdal—Hudiksvalls-banorna, de två förstnämnda vore de viktigaste och i första rummet borde utföras, men att Ljusdal—Hudiksvalls-banan vore att betrakta såsom en *lokalbana*, som i alla händelser borde komma i tredje rummet, och för min del har jag varit af samma åsigt och röstat för Sundsvalls-banan, därför att den utgjorde sista länken i en vigtig transitolinie emellan Nordsjön och Bottniska viken, samt för Kilafors—

*Anslag till
inlösen af
jernvägen
Hudiksvall—
Näsviken m. m.
(Forts.)*

Anslag till
inlösen af
jernvägen—
Hudiksvall—
Näsviken m. m.
(Forts.)

Söderhamns- eller rättare Stugsunds-banan, därför att norra stambanan här närmast berörde hafvet, ehuru jag gjort det med tungt sinne, emedan båda dessa banbyggnader äro allt för kostsamma. Hudiksvallsbanan har jag alltid, likasom Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, ansett böra betraktas som lokalbana och utföras för enskild räkning. Kan det dessutom vara skäl för staten att ingå i allt för mycken industriell verksamhet, och jernvägarne måste väl *också* anses såsom industriella inrättningar? Kan staten undvika detta, tror jag att det vore förmanligast, och att man äfven af detta skäl borde, så vidt möjligt, inskränka statens jernvägsbyggande till det oundgängligen nödvändiga.

Jag vill icke påstå, att jag icke kunnat misstaga mig i de betänkligheter i fråga om banans rentabilitet, jag funnit mig böra framställa, och om de trafikberäkningar, som framlagts, skulle vara rigtige, så förefaller det mig, som om det vore bäst för vederbörande i orten att anse banan, såsom ock Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjort, för en lokalbana och utföra den för egen räkning. Jag skulle då gerna vara med om att tillstyrka Riksdagen lemna det enskilda bolag, som vore hågadt att bygga jernvägen, ett större lån, af till och med $\frac{2}{3}$ af anläggningskostnaden. Och om byggnadskostnaden, med ledning af Gefle—Ockelbo-banan, högt räknadt, skulle uppgå till 500,000 kronor per mil utan rullande materiel och med sådan till 600,000 kronor per mil, eller för 6 mil till 3,600,000 kronor, och staten lemnade $\frac{2}{3}$ deraf såsom lån mot $4\frac{1}{2}$ procent ränta, så skulle räntorna till staten uppgå till 90,000 kronor. Då nu trafikinkomsterna hafva beräknats till netto 280,000 kronor, skulle således ett öfverskott af icke mindre än 190,000 kronor uppkomma, utgörande femton procent på den tredjedel af anläggningskapitalet, 1,200,000 kronor, som bolaget skulle tillskjuta. Ser man saken ur denna synpunkt, förefaller det mig, som om vederbörande hafva gjort mycket orätt i att önska sig en statsbana och att det varit vida fördelaktigare för dem att sjelfva anlägga en enskild bana med ett utaf staten på billiga vilkor erhållet lånebidrag.

Jag har kanske allt för länge upptagit Kammarens tid med att franställa mina betänkligheter rörande den ifrågavarande jernvägen, samt att derpå nedlägga nära 5 millioner kronor, hvilka, efter min åsigt, bättre kunde användas till fortsättning af norra stambanan, som jag antager att Kammaren icke desto mindre bifaller Kongl. Maj:ts proposition, och vill derför icke göra något yrkande, men har på förekommen anledning ansett mig böra uttala dessa mina betänkligheter till Kammarens protokoll.

Friherre Klinckowström: Den förste talaren har redan yttrat åtskilliga saker af hvad jag ämnat yttra, men, Gud ske lof eller Gudi klagadt, det återstår ändå tillräckligt många för mig!

Den s. k. jernvägsfeber, som hade gripit Riksdagen för några år sedan, trodde man skulle hafva nått sin kris. Man trodde, att patienten var stadd i konvalescens, men beklagligtvis ådagalägger denna jernvägsfråga, att nämnda feber intagit en akut karakter, och det är mycket tvifvelaktigt, till hvilket slags läkare patienten skall skickas. Jag har varit med om temligen många jernvägsfrågor, ända från och med den om Köping—Hult-jernvägen, sorglig i åminnelse; men sällan

har jag sett en sådan fråga, som den här föreliggande. Den är mycket underlig till sina beståndsdelar. Först och främst beträffande sjelfva anläggningen. Man har satt i första rummet inlösning af en jernbana, men då det kommer till kritan, gäller frågan byggandet af en sådan bana, som är fyra gånger så lång som den, hvilken skall inlösas. Således är sjelfva hufvudsaken byggandet af den nya jernbanan, och inlösandet af den förutvarande banan är blott ett bihang dertill. Ser man på den karta, som medföljer de s. k. »handlingar», hvilka här blifvit utdelade, så finner man deri åtskilliga märkliga saker. Banan skulle utgå från Ljusdal, men, såsom kartan visar, skulle den följa stambanan nära $\frac{1}{3}$ mil alldeles sida vid sida. Att det är en onödig utgift, tycker jag för hvar och en oinvigd är alldeles klart. Skall den nya jernvägen anläggas, så torde det väl vara riktigast, att den börjar vid Hybosjöns vestra ända, der den möter stambanan, i stället för att gå sida vid sida med densamma ända till Ljusdal.

Anslag till
inlösen af
jernvägen
Hudiksvall—
Näsviken m. m.

(Forts.)

Vidare är att anmärka, att det naturliga kommunikationsmedlet för trävirket, den förutvarande flottleden, förklarats skola nedläggas ända till Hudiksvall. Det synes mig besynnerligt, att, blott för att man skall få fraktförtjenst på en jernväg, som nog ändå inte kommer att bära sig, så lägger man ned en naturlig flottled, som synes mig vara det rätta kommunikationsmedlet för sådana skrymmande varor som trävirke. Men detta är icke allt af galenskap. Det som är märkligast är inköpet af denna jernväg från Hudiksvall till Näsviken. Denna bana är något öfver $1\frac{1}{2}$ mil, nemligen 1,761 mil, lång. Men det erkännes i de förenämnda handlingarne, att af hela Näsviken—Hudiksvalls-banan kommer den nya bana, som skall anläggas såsom stambana, bredspårig, från Ljusdal till Hudiksvall, att begagna endast en jernvägsbank af 14,900 fots längd. Det är allt, som staten kan använda af den dyra inlösta banan, och för denna korta jernvägsbank, som är obetydligt mer än en tredjedels mil, skulle staten nu betala 536,488 kronor. Det skulle göra per mil ungefär 1,600,000 kronor. Jag förstår icke en så beskaffad hushållning med statens medel. Om det är så nödvändigt, mine herrar, att anlägga en ny statsbana, bredspårig, från Ljusdal till Hudiksvall, hvarför kan då staten icke anlägga en sådan, oberoende af detta bolags mindre, smalspåriga bana? Enligt de beräkningar, som här äro offentliggjorda, och de upplysningar, som äro lemnade af Kongl. Majt samt upprepade af Stats-Utskottet, kostar den nya banan mellan Ljusdal och Näsviken, hvars längd utgör 4,211 mil, 2,350,000 kronor, eller sålunda omkring 560,000 kronor per mil. Att denna hela väg skall kosta ungefär 801,000 kronor per mil, med materiel, det kommer sig deraf, att man för en kostnad af 1,322,400 kronor skall ombygga bandelen Näsviken—Hudiksvall och derjemte inlösa samma bandel för 600,000 kronor, ehuru man icke kan använda af nämnda bana mer än 14,900 fot. Deraf kommer det orimligt höga priset, och som den föregående talaren, med den största sakkännedom må hända här i Kammaren, har uppgifvit, är det verkligen en orimlig kostnad, och det finnes mycket klart, att denna kostnad har uppstått genom det orimligt höga inlösningspriset för den enskilda banan, jemfördt med den obetydliga del deraf, som kan för statens ändamål användas vid nyanläggning af en bredspårig bana. Det är en besynnerlig

Anslag till
intösen af
jernvägen
Hudiksvall—
Näsviken m. m.

(Forts.)

händelse, att då 1882 frågan om denna banas förlängning från Näsviken till Hybo eller Ljusdal förevar och koncession begärdes af enskilda personer att anlägga denna väg, Trafikstyrelsen i ett betänkande af den 28 Februari motsatte sig denna sak och ville, att man skulle ajournera den, anseende, såsom styrelsen äfven nu anser, att denna bana borde blifva en statens tillhörighet och eu del i statsbanesystemet. Derjemte har så väl Jernvägsstyrelsen som väg- och vattenbyggnads-corpsen 1880, under dåvarande förhållanden, afstyrkt, att staten skulle befatta sig med denna bibana. Nu har, för att staten skall nappa på kroken, Hudiksvalls trävaruaktiebolag framställt fördelaktiga betingelser, såsom att nedlägga flottleden ända till Hudiksvall, mot det att staten medgåfve bolaget ett privilegium — ett privilegium i vår tid, mine herrar! — på att det skulle få frakta sina varor för ett i många hänseenden billigare pris än enligt statens trafiktaxa. Den föregående talaren har redan omnämnt detta såsom ett högst betänkligt prejudikat, om det kommer till stånd, och jag kan icke neka, att jag deri med honom till alla delar instämmer. Om denna bana, såsom här har uppgifvits, på ganska svaga beräkningsgrunder synes mig, skulle lemna ett sådant godt resultat, som 5,8 procent nettoreveny, hvarför låter man då icke den enskilda företagsamheten ombesörja denna bana, såsom en bibana? Enskilda banor finnas redan till större antal och längd än statens jernvägar; hvarför icke då äfven låta den enskilda företagsamheten här framträda, när den har erbjudit sig att anlägga denna bana? Det måtte vara en sjukdom hos vederbörande myndigheter att äflas att kasta bort penningar för att få denna bana in i statens stambanesystem. Det är eget nog, att Herr Chefen för Civilepartementet har i sin föredragning af ärendet inför Kongl. Maj:t i Statsrådet väckt uppmärksamheten derpå, att det ifrågavarande priset för inköp af banan Näsviken—Hudiksvall måste anses synnerligen måttligt, och Utskottet har i sitt betänkande, pag. 10, äfven sagt, att det begärda priset för bolagets aktier måste anses måttligt. Jag tror, att både den föregående talaren och jag nu hafva visat, att, med afseende på det gagn, staten kunde hafva af denna enskilda jernväg, inlösningspriset är orimligt högt, mine herrar! Men jag finner derjemte, att det är just därför, som priset på hela jernvägen blifvit så högt, i jemförelse med priset å dylika anläggningar i allmänhet.

Det skulle verkligen icke löna mödan att här i denna Kammare söka bestrida det slut, till hvilket Stats-Utskottet i denna fråga kommit. Då regeringen affåtit en nådig proposition i frågan, så synes här i Kammaren utgången icke alls vara tvifvelaktig. Men hvad som egentligen har uppmuntrat mig att afgifva i mitt yttrande en insaga mot det beslut, hvartill Stats-Utskottet kommit, är det, att en reservation är bifogad af 9 Andra Kammarens ledamöter. Jag har således icke obetydlig förhoppning, att frågan slutligen skall komma under gemensam votering, och må hända kan en sådan kullkasta det beslut, som nu i denna fråga Första Kammaren går att fatta. Jag slutar således med vördsamt yrkande om afslag å så väl Kongl. Maj:ts proposition som Stats-Utskottets förslag i dess helhet, på hvilket yrkande jag vördsamt anhåller om proposition.

Grefve Sparre: Jag vill börja mitt anförande med en vördsam anhållan, att Kammaren måtte bifalla Kongl. Maj:ts proposition och Stats-Utskottets hemställan.

Redan när Riksdagen beslöt den sträckning, som norra stambanan nu har, var jag lifligt öfvertygad derom, att, för att denna stambana skulle motsvara sin bestämmelse samt uppfylla de anspråk, man ställt på densamma, att den skulle motsvara de kostnader, man derpå nedlade, var det ett oefftergiftigt vilkor, att den blefve försedd med tillräckligt många utfartsvägar. Derförutan skulle den, enligt min öfvertygelse, komma att lemna ett dåligt resultat. Det är fullkomligt sant, hvad den föregående talaren sade, att dessa utfartsvägar förutsattes skola blifva trenne. Den nu ifrågavarande var visserligen satt i tredje rummet, men Riksdagen har redan beslutat de båda andra, nemligen Sundsvalls- och Söderhamns-banorna, och jag hoppas, att Riksdagen i år beslutar äfven den förevarande — eller Hudiksvalls-banan. Den förste talaren undrade, om det vore skäl för staten att allt för mycket ingå på industrial verksamhet, eller om det icke vore bättre att hjälpa ett enskildt bolag att åstadkomma denna bana. Jag får derpå svara, att utfartsvägar från norra stambanan till hafvet tror jag vara af den vikt och betydelse för trafiken, att staten icke bör lemna dem ur sin hand. De äro så att säga nycklarne till trafiken, och dessa böra icke finnas i enskild ego.

Jag fäster mig mindre vid frågan, om staten, som ju bör se saken ur synpunkten af sitt intresse, endast skulle bygga de ekonomiskt sämre delarne af jernvägsnätet och öfverlemna åt den enskilda företagsamheten att anlägga de bästa, räntegifvande delarne. Mig synes det dock, att när staten måste anlägga de delar, som lemna sämre inkomst, den icke heller bör lemna ur sin hand de delar, som gifva en högre inkomst. Erfarenheten i Norrland har visat, att banorna från det inre landet till kusten lemnat goda behållningar.

Här är framhållet i debatten, särskildt af den föregående talaren, att priset för denna jernväg vore så orimligt högt. Af de tre utfartsvägarne är denna likväl den billigaste. Kostnaden därför uppgår till 78,500 kronor per kilometer. För Sundsvalls-banan uppgick den åter till 90,000 kronor och för Söderhamns-banan till 126,000 kronor per kilometer. Anledningen dertill torde i någon mån vara att söka deri, att inköpspriset för denna bana är synnerligen billigt, att jernvägsbolaget dessutom lemnat afsevärda fördelar, och att fördelar erbjudits äfven från andra håll. I detta hänseende ställer sig den förevarande banan således fördelaktigast. I Utskottets betänkande är redogjort för Hudiksvall—Näsvikens jernvägs byggnadskostnad, enligt allmän svensk jernvägsstatistik. Den är enligt densamma upptagen till 986,324 kronor. Det föreslagna försäljningsbeloppet uppgår till 536,488 kronor, således endast något öfver 55 procent af det belopp, som förekommer i den allmänna svenska jernvägsstatistiken. Vidare är i Utskottets betänkande uppgifven den nettobehållning bolaget erhållit, nemligen 67,110 kronor för 1881, 71,366 kronor för 1882 och 76,392 kronor för 1883. Om jag nu gör en jemförelse mellan dessa inkomstbelopp och det pris, som blifvit begärdt för jernvägen, så svara de förra mot en inkomst på köpesumman af respektive $12\frac{1}{2}$ procent, 13,9 procent samt

*Anslag till
inlösen af
jernvägen
Hudiksvall—
Näsviken m. m.*
(Forts.)

Anslag till
inlösen af
jernvägen
Hudiksvall—
Näsviken m. m.
(Forts.)

14,3 procent. Jag kan således icke finna annat, än att bolaget har gjort allt hvad det kunnat för att lemna jernvägen för billigt pris. Vidare ber jag få erinra, att de fördelar, som erbjudits af bolaget, finna sin motsvarighet i andra, som erbjudits af Hudiksvalls stad och Hudiksvalls trävaruaktiebolag, nemligen att staden icke blott skulle »kostnadsfritt vill upplåta all den staden tillhöriga mark, som enligt den af Kaptenen Lundborg upprättade karta erfordrades för jernvägen och stationerna», utan ock »äfvenledes utan kostnad för staten bortskaffa de byggnader inom stadens område, som berördes af planen för jernvägens framdragande, och att ställa äfven sjelfva tomterna, som nu tillhörde dessa byggnader, till kostnadsfri disposition åt staten för jernvägsanläggningen». Trävaruaktiebolaget har erbjudit sig att nedlägga sin flottled. Skälet till detta dess erbjudande ligger deri, att denna flottleds befintlighet har blifvit anförd som ett skäl mot att anlägga banan, emedan staten skulle blifva underkastad konkurrens med flottleden. Bolagets förbehåll dervid har den förste talaren omförmält, eller att bolaget skulle få frakta sina trävaror mot en frakt af 60 öre per sågblock. Talaren sade, när han omnämnde detta, att staten i sin taxa endast upptager afgifter efter vikt, och att således här skulle föreligga ett undantag. Jag ber att i det hänseendet få fästa uppmärksamheten derpå, att sådana undantag redan finnas tillämpade i Norrland, och jag tror, att det kan vara af intresse för Kammarens ledamöter att erhålla redogörelse för hvad denna fraktsats af 60 öre i sjelfva verket betyder. Jag erinrar dervid, att på bandelen Bräcke—Torps-hammar utgör frakten (tinrets upptagande ur Refsundsjön vid Bräcke inberäknad) från Bräcke till Torps-hammar, 69 kilometer, eller 7 kilometer längre vägsträcka än nu föreslagna, 54 öre per enkel timmer. Från Bräcke till Tirsta, 63 kilometer, eller en något större väglängd än den föreslagna, 51 öre. Det ekonomiska resultatet af denna frakt, beräknad för år 1884, synes af en specifikation, som jag har här tillgänglig. Deraf visar sig, att fraktinkomsten uppgick till 77,653 kronor. Samtliga omkostnader uppgingo till 38,828 kronor, och den rena netto-behållningen, 38,824 kronor 47 öre, motsvarade således ungefär hälften af fraktinkomsten. Af denna redogörelse torde framgå, att hvad som här blifvit anfördt såsom undantag redan nu tillämpas, och att de 60 örena äro en högre afgift, än som nu erlägges å bandelarne Bräcke—Tirsta och Bräcke—Torps-hammar.

Den förste talaren yttrade sig äfven om skogstillgången å det distrikt, som ytterst skulle beröras af jernvägen, och han trodde på grund af de uppgifter, han erhållit, att skogstillgången icke skulle vara tillräcklig för mer än den närmaste framtiden. Jag har här uppgifter från flera olika håll och deribland från personer, som kunna yttra sig fullkomligt opartiskt. Den ärade talaren stödde sina beräkningar på visst antal sågblock per tunnland, men jag undrar, om han icke dervid menade träd i stället för sågblock, ty hans uppgift föreföll mig allt för låg. Jag har nemligen fått den uppgiften, att man kan beräkna 25 träd per tunnland och öfver hufvud beräkna en och en half stock per träd. Ställer man beräkningarna härefter, blir resultatet naturligtvis betydligt bättre. Jag skall ej längre upptaga Kammarens tid, utan hemställer, att Kammaren måtte bifalla Stats-

Utskottets förslag, och är lifligt öfvertygad derom, att Kammaren derigenom kommer att väsentligen främja utvecklingen af trafiken på stambanan genom Norrland.

*Anslag till
inlösen af
jernvägen
Hudiksvall—
Näsvisken m. m.*

(Forts.)

Herr Widmark, Olof: Då den förste talaren i denna fråga icke gjorde något påstående, skulle jag, ehuru af motsatt mening med honom, äfven kunna tåga, men de tankar han framburit äro af den särskilda art och beskaffenhet, att jag vill gifva dem en särskild be-lysning. Sorgligt är, att just denne talare skulle här framkomma med dessa tankar, då de båda jernvägarne vid Söderhamn och vid Hudiksvall äro af honom byggda och därför bort röna från honom lika understöd. De framkastade tankarne äro ej för mig nya, ty de hviskas ofta inom Helsingland, och jag kan ej annorlunda betrakta dem än såsom produkter af den naturliga rivaliteten mellan två hvarandra närbelägna städer, som hafva så att säga behof hvar och en att utvidga sitt handelsområde. Detta sträfvan de båda städerna emellan till jemlikhet är ock tydligt derigenom, att, såsom herrarne torde erinra sig, det aldrig vid Riksdagen varit fråga om Söderhamns-banans ombyggande och utsträckning, utan att det äfven blifvit ifrågasatt detsamma för Hudiksvalls-banan. Jag har alltid lemnat mitt förord så väl åt den ena som åt den andra planen, väl inseende att de båda jernvägarne äro lika nödvändiga, lika behöfliga, och dertill framkallade af alldeles enahanda sorts behof, inlandets förbindelse med kusten. De trakter, som jernvägarne skola betjena, äro också alldeles enahanda. Sant är, att trävarurörelsen är större i Söderhamns-trakten och kommer det äfven så fortfarande sannolikt att förblifva, därför att de största bolagen der hafva sina etablissement och sålunda derifrån verkställa sina utskeppningar. Men äfven den trävarurörelse, som går till Hudiksvall, är högst betydlig. Ja, den omfattar, såsom jag hört uppgifvas, 600,000 timmer årligen blott från ett enda bolag. Det är en missuppfattning att tänka vare sig att Hudiksvalls-bolagen, som hafva sina etablissement i sistnämnda stad, skola nedlägga desamma och förflytta sin rörelse till Söderhamn, likasom det äfven är en orimlighet att tänka sig det motsatta förhållandet med Söderhamns-borna. Sådant vore dess bättre ingalunda för trävarurörelsen fördelaktigt, utan blefve koncentrereringen snarare skadlig. Åtminstone finnes det i Söderhamns trånga hamn hvarken på vatnet eller på landet tillräckligt utrymme för att åstadkomma något så storartadt som ett sammanförande af all Ljusnans trävarurörelse. Det är sålunda ingalunda att antaga, att det blefve något fördelaktigare för den trävarurörelse, som nu går till Hudiksvall, att gå till Söderhamn. Det finnes dessutom flere faktorer, som kunna verka derhän, att de underhjelpa och underlätta rörelsen åt Hudiksvall och neutralisera den förhöjda jernvägsfrakten, ty då timmertransporten får ske medelst jernväg, förminskas ej allenast förlagskostnaderna, genom förkortad tillverkningstid, utan äfven flottningstiden af virket, hvarigenom förbättrad qualité å tillverkningen uppstår, med deraf följande förhöjdt saluppris. Sjelfva utskeppningskostnaderna blifva ock mindre i den djupa och vida hamnen i Hudiksvall än i den långsträckt och smala hamnen i Söderhamn. På grund häraf anser jag att båda städerna allt framgent komma att blifva betydande platser för trävaru-

Anslag till
inlösen af
jernvägen
Hudiksvall—
Näsviken m. m.
(Forts.)

utskeppning. I afseende å jordbruket står ovedersäglichen Hudiksvalls-trakten vida öfver Söderhamns-trakten; helst den utsträckta Hudiksvalls-banan berör Dellsjöarnes stora vattenyta, hvarigenom jernvägens trafikområde så att säga fördubblas. Bergshandteringen i norra trakten är äfven öfverlägsen, då derinom finnas de betydliga Iggesunds- och Strömbacka-verken. Här är nu i afseende å trävarurörelsen framkastadt tvifvelsmål, om den beräknade trafikinkomsten på Hudiksvalls-banan för någon längre tid skulle kunna ega bestånd. Jag tror, att beräkningen icke är för högt tilltagen. Förutom det att denna skogsareal af 700,000 tunnland skog icke skall lemna så obetydligt virke årligen genom återväxt, är det icke sant att skogen är till hälften afverkad. Detta trävarubolag, hvars verksamhet varat i fulla 20 år, har nemligen till högst betydlig del drivit sin rörelse med hvad man kallar köpvirke eller köptimmer, d. v. s. sådant som är af hemmansegare inköpt. Beräknar man, att man icke skulle få mer än 20 timmer per tunnland, gör man en beräkning, som icke håller streck. Det beror egentligen på hvilka dimensioner det huggna virket har i rot och topp. Såsom man nu börjat afverka, blir nog antagligt mer än 25 timmer per tunnland. Båda dessa jernvägar hafva en likhet äfven i en annan del. De hafva båda sin framtid och böra utsträckas vesterut, hvilket må blifva orternas omsorg. Sådän utsträckning vesterut leder till de djupa skogarne. Komma vidare jernvägsutsträckningar till stånd, möjliggöres derigenom en bättre skogshushållning, och högst betydliga koltillgångar från skogarne kunna uppstå, utan att egentligen taga något virke, som står på rot. Derigenom skulle således högst väsentligt befordras skogsvården, och skogarne, återväxten till fromma, rensas från sjuka och skadade träd samt affall. Om jernvägen i fråga skulle blifva betydligt mycket billigare än nu är föreslaget, hvad ondt ligger deri. Hvad som kan besparas, är ju i behåll. Är det icke vida bättre att beräkningen är sådan, att man icke behöfver komma sedan och äska nya summor. Det är sagdt, att ackordet om 60 öre per stock för jernvägsfrakter skulle vara så orimligt lågt. Jag tror tvärt om, och det blir en nödvändighet att med sa stora trafikanter, som här blir fråga om, verkligen göra upp särskilda kontrakt, för att draga timmertransporten till jernvägen från flottlederna. Naturligtvis kommer ock en i klump och stort drifven trafik att lemna relativt mycket godt resultat. Som jag redan förut sagt, är jag djupt öfvertygad om båda tvillingsjernvägarnes nytta och fördel. De äro ämnade att sätta lif och verksamhet i den provins, som jag genom födelse och hittills ock genom min verksamhet tillhört. Denna provins har stora resurser för framtida utveckling, den eger ett arbetsamt och idogt folk och är att likna vid en kraftfull organism, stående på tillväxt och utveckling. Jag önskar lifligt, att denna organism måtte harmoniskt och ej ensidigt utvecklas. Kan ej jernvägen till Hudiksvall åstadkommas, så synes mig, då Söderhamns-vägen uppstått, provinsen komma att likna en enarmad menniska. Det är på dessa grunder jag i detta ögonblick skattar mig lycklig att här i denna stund hafva en stämman och att få tala för denna min fosterbygd, och jag anser mig icke bättre kunna använda denna stämman än att på det lifigaste anhålla om bifall till Kongl. Maj:ts förslag.

Herr Beijer: Till en början anser jag mig böra vända mig till den förste talaren på blekingebänken för att bemöta hans påstående, att den ifrågavarande jernbanan emellan Ljusdal och Hudiksvall skulle vara för högt beräknad. Talaren stöder detta sitt påstående på en jernförelse emellan kostnaderna för Gefle—Ockelbo-banan, hvilka han uppgifver skola uppgått till 400,000 kronor per mil, och de för den ifrågavarande banan beräknade, nemligen 801,500 kronor per mil. Det kan icke annat än på det högsta förundra mig, att en så erfaren ingenjör, som den ärade talaren är, kan genom en sådan jernförelse komma till den nämnda slutsatsen, att den ifrågavarande banan skulle vara för högt beräknad, då dessa båda jernbanor icke äro, hvad anläggningskostnaderna beträffar, med hvarandra jernförbara. Gefle—Ockelbo-banan öfvergår en jern och lätt arbetad terräng, har ej någon egen rörelsemateriel och behöfver icke så stora och kostsamma stationer och andra inrättningar som Hudiksvall—Ljusdals-banan, hvilken måste emottaga och besörja en särdeles stor trafik och för hvilken rörelsematerielen är beräknad till 100,000 kronor per mil och dertill måste inlösa den gamla banan för en kostnad af 536,488 kronor.

*Anslag till
inlösen af
jernvägen
Hudiksvall—
Näsviken m. m.*
(Forts.)

Beträffande kostnaderna för jernvägsanläggningar tager jag mig friheten erinna den ärade talaren om kostnaderna för jernvägen emellan Hudiksvall och Forssa, hvilken talaren som ingenjör utfört. Denna jernbana är smalspårig (eller med $7\frac{1}{2}$ tum mindre spårvidd än den normala), var beräknad kosta 758,550 kronor, men kostade ytterligare 120,000 för att sätta rörelsematerielen och stationerna i så pass komplett skick, att rörelsen kunde behiindradt drifvas. Då nu denna bana flera år derefter ytterligare utsträcktes $\frac{1}{2}$ mil till Näsviken vid sjön Dellen, och mera rörelsemateriel inköptes, uppgick kostnaden härför till 500,000 kronor. Den $1\frac{1}{2}$ mil långa Hudiksvall—Näsvikens jernbana har således i verkligheten kostat omkring 1,378,550 kronor, eller mer än 800,000 kronor för mil, oansedt derå finnas lutningar af 1:50.

Söderhamn—Bergviks-jernbanan, $1\frac{1}{2}$ mil lång, som äfven blifvit utförd under den ärade talarens ledning, kostade efter beräkning tillsammans med den 3 fot breda, $\frac{1}{5}$ mil långa Landa-banan, inrättad för hästkraft, 1,114,650 kronor. Det synes häraf, att kostnaderna för jernvägsanläggningar äro mycket olika, och att man icke efter kostnaderna för *en* bana kan beräkna kostnaderna för en annan, der helt andra förhållanden ega rum.

Men om nu så skulle vara förhållandet, att anläggningskostnaderna för jernbanan Ljusdal—Hudiksvall verkligen skulle vara för högt beräknade, så att en besparing vid utförandet skulle uppkomma, så visar ju detta endast att detta jernvägsföretag skulle komma att för staten blifva ännu mera fördelaktigt, och den af trafiken till $5\frac{8}{10}\%$ beräknade behållningen skulle blifva större, i den mån anläggningskostnaden blefve mindre än den beräknade.

Då nu kostnadsberäkningarna blifvit uppgjorda af en mycket kunnig, erfaren och pålitlig ingenjör, Kaptenen Lundborg, och jag sjelf i styrelsen deltagit i granskningen deraf, så tror jag mig kunna försäkra denna ärade Kammare, att dessa kostnadsberäkningar äro fullt tillförlitliga och uppgjorda efter nu gällande pris å arbete och material. Jag får härvid anmärka, att styrelsen icke upptagit såsom tillgång

*Anslag till
inlösen af
jernvägen
Hudiksvall—
Näsvisken m. m.*

(Forts.)

hvad som kan erhållas från försäljningen af den gamla banans öfverblifna effekter, men styrelsen ej heller bland utgifterna upptagit kostnaden för en del maskiner, hvilka erfordras för virkeslastningen, utan ansett denna tillgång skulle användas till dessa utgifter och till ytterligare förstärkning af rörelsematerielen.

Då den ärade talaren äfven befarat, att staten genom åtagandet att för 60 öre transportera hvarje sågblock skulle komma att lida förlust, i fall fraktkostnaden för bjelkar och gröfre virke skulle per stycke blifva densamma som för sågblock, anser jag mig böra upplysa, att enligt erhållna uppgifter beräknas ett gröfre sågblock af en viss längd, öfverstigande den för ett vanligt sågblock, i frakt å statens jernvägar lika med den för tvenne vanliga sågblock, samt en bjelke lika med trenne sådana block.

Men anledning af de öfriga af talaren anförda betänkligheter emot ifrågavarande jernvägsanläggning, anser jag mig böra framhålla det af talaren år 1859 afgifna utlåtandet i fråga om anläggningen af en jernbana emellan Ljusne elf och sjön Södra Dellen. I detta utlåtande har talaren, sedan han beskrifvit de lokala förhållandena, anført följande:

»På detta sätt skulle jernvägen komma att framgå uti alldeles samma sträckning, som trafiken af ålder sökt sig från det vestra Helsingland, Herjedalen och södra delen af Jemtland till Hudiksvall, som är närmaste vid hafvet belägna afsättningsställe för dessa vidsträckta orters inbyggare, hvilka äfven derifrån upphemta sina behof af lefnadsförnödenheter och annat.

Om man tager i betraktande dessa ofantliga landsträckors rika skogstillgångar, obegränsade tillfällen för odlingar och boskapsskötsel, samt ett säkert inom kort — genom möjligheten att tillgodogöra egna samt upphemta främmande malmer — uppblomstrande bergsbruk, men i synnerhet att detta land är bebodt af ett folk, visserligen fataligt (med hänseende till landets vidsträckthet), men lika intelligent och företagsamt som kraftfullt och härdadt genom klimat och lefnadssätt, så inses lätt, hvilken mäktig häfstång till förkofran och utveckling ett snabbt och billigt kommunikationsmedel skulle blifva för dessa aflägset från hafvet belägna orter, hvilkas invånare förut måst bortnöta en betydlig del af sin tid och större delen af sin ringa behållning på transporterandet af landets tunga och voluminösa produkter efter de backiga och djupa landsvägarne.

Man kan utan öfverdrift säga, att hvar och en individ vinner genom ett snabbare kommunikationsmedel lika mycket i lifslängd som han annars förspilt genom ett långsammare sätt att färdas.

Att detta företag äfven ur en-kild synpunkt betraktadt måste medföra stora fördelar, kan med all säkerhet beräknas, då man af erfarenhet känner, hurusom lättade kommunikationer genom besparing i tid och transportkostnad åstadkomma ett lif i alla näringars och industriens grenar, hvarom man aldrig någonstädes på förhand kunnat göra sig ett begrepp.

Slutligen får jag fästa uppmärksamheten på den väsentliga nyttan af denna nya linie för Hudiksvalls jernväg, genom den större mängd effekter, som derigenom skulle komma att tillföras denna väg.»

Jag tror för min del, att nu, då det är fråga om anläggningen af en fortlöpande jernbana emellan Ljusdal och Hudiksvall, är skäl vidhålla samma åsigt, som uttalades 1859, då frågan gälde endast om en kombinerad sjö- och jernvägsförbindelse emellan nyssnämnda ställen.

*Anslag till
inlösen af
jernvägen
Hudiksvall—
Näsviken m. m.*
(Forts.)

En annan talare, den andre i ordningen, som yttrat sig i denna fråga, nemligen friherre Klineckowström, har äfvenledes framhållit flera anmärkningar mot företaget. Talaren yttrade, bland annat, att han icke kunde förstå, hvarför den nya linien skulle ledas 12,000 fot alldeles utmed stambanan. Jag får härvid upplysa, att orsaken dertill ligger deri, att denna anordning är billigare och ändamålsenligare än att anlägga och underhålla en särskild station vid den punkt, der banan afviker från stambanan, enär stationen vid Hybo, der timmerlastningen kommer att ske, icke är belägen vid denna punkt, utan något öster derom och således icke skulle kunna användas till anslutningsstation.

Vidare har talaren framhållit, att Jernvägsbyggnadsstyrelsen år 1880 afstyrkt ifrågavarande jernvägsanläggning. Men då vid nämnda tid Riksdagen hvarken beslutat anläggningen af utfartsvägen till Söderhamn eller inköpet och ombyggnaden af Sundsvall—Torpshammarsbanan, eller sådana för staten fördelaktiga erbjudanden från Hudiksvalls stad och Hudiksvalls trävaruaktiebolag då förelågo, som nu är fallet, ansåg sig styrelsen under dåvarande förhållanden, och då denna bana icke kunde ersätta hvarken den till Söderhamn eller till Sundsvall, icke kunna tillstyrka jernvägsanläggningen.

Samme talare har äfven framkommit med ett af mig icke oväntadt inkast, nemligen det, att om nu denna jernvägsanläggning verkligen är så fördelaktig och vinstgivande som framhålles, hvarför kan icke då trävarubolaget, som har största fördel af banan, sjelf anlägga densamma. Jag får till bemötande häraf annärka, att jag anser att detta bolag lätt skulle, med den vidlyftiga utredning, som nu blifvit gjord, förmå in- eller utländskt bolag att åtaga sig utförandet af jernvägsanläggningen, men att detta ej skulle för bolaget vara lika fördelaktigt som om staten öfvertog anläggningen, emedan staten både bättre och billigare kunde trafikera jernbanan än någon enskild egare. Då man dertill känner, att trävarurörelsen inom Norrland är en tung handtering, som fordrar stort kapital, kan man icke billigtvis fordra, att bolaget skulle nedlägga ytterligare stora kapital för jernvägsanläggningens bringande till verkställighet och dertill åtaga sig bedrifvandet af rörelsen derä, hvaraf det allmänna har stora fördelar. Samme talare har såsom ett bevis på det stora slöseri med statens medel, som inköpet af Hudiksvall—Näsvikens jernbana skulle vara, emedan endast 14,000 fot af denna skulle kunna användas och den öfriga delen helt och hållet nybyggas. Jag vill häremot endast annärka, att med denna bana följer en under 25 år upparbetad trafik, och det är denna som är värd penningarne.

Då nu emellertid Riksdagen, som strängt vidhållit sina förut fattade beslut, hvad statsbanorna söder om Gefle—Dala-banan beträffar, att endast bygga hufvudbanorna och icke bibanorna, nu, hvad statsbanan genom Norrland angår, frångått detta beslut (hvilket jag anser vara i

Anslag till
inlösen af
jernvägen
Hudiksvall—
Näsvisken m. m.

(Forts.)

hög grad välbetänkt, då man tager hänsyn till denna banas läge och rörelsens beskaffenhet) redan beslutat anlägga utfartsvägar till Söderhamn och till Sundsvall, så synes det mig hvarken vara rättvist eller billigt, om staten nekade Hudiksvall samma fördel, och då nu frågan om denna bana erhållit en noggrannare utredning så väl i tekniskt som ekonomiskt hänseende, än som kommit eller kunnat komma någon annan bana till del, emedan man dervid saknat sådana fakta och data som de, hvarpå de gjorda beräkningarna rörande Ljusdal—Hudiksvallsbanan grunda sig, så är det på dessa och på öfriga skäl, som blifvit anförda till fördel för denna bana, som jag nu grundar mitt vördsamma yrkande på bifall till så väl Stats-Utskottets betänkande som Kongl. Maj:ts proposition.

Herr Nordenfelt, Leonard: Då jag tillföre hyst åtskilliga betänkligheter emot denna banas öfvertagande af staten, har det hufvudsakligen varit med afseende på tidpunkten för ett sådant öfvertagande. Jag har alltid ansett att Söderhamns- och Sundsvallsbanorna borde gå före denna. Nu äro dessa betänkligheter häfda, sedan staten öfvertagit sistnämnda banor.

Af handlingarna synes och af de föregående talarne är fullständigt ådagalagdt, att stambanan i Norrland behöfver utfartsvägar till hafvet. En talare yttrade, att bolagets flottled vore den naturliga utfartsvägen för timret. Så är dock icke förhållandet; ty timret måste der lyftas en à två gånger och skjutas för hand långa sträckor. Men i allt fall har denna flottled varit en farlig konkurrent till en jernväg i samma riktning. Nu har emellertid bolaget erbjudit sig att öfverlemnna flottleden till staten, derest dess timmer få fraktas å jernvägen till ungefärligen samma pris, eller något högre, än deras förande å flottleden kostat. Således kommer konkurrensen mellan jernvägen och denna flottled att blifva tillintetgjord.

En annan betänklighet, som jag äfven hyst, har varit den att tillgången på skog mähända icke skulle medgifva någon varaktig trafik. Äfven i detta fall har jag blifvit öfvertygad, ehuru jag i allmänhet icke lätt eller utan goda skäl ändrar åsigt. Jag har tagit noga reda på förhållandet med Hudiksvallsbolagets skogar och tror att de räcka åtminstone tjugu år. Återväxten inom Helsingland är dessutom i allmänhet ovanligt snabb, och stora sträckor äro der betäckta med tät och vacker ungskog.

Sedan alla mina betänkligheter blifvit häfda, är jag numera lifligt öfvertygad om, att staten skall draga stor fördel af denna jernväg och erhålla full ränta på sina penningar. Jag hade visserligen under flera år hoppats, att något enskildt bolag skulle ombesörja detta företag, men anser nu att det fördelaktigaste för staten måste vara att sjelf öfvertaga denna utfartsväg och derigenom blifva i stånd att sjelf bestämma fraktprisen. De enskilda bolag, som skulle hafva största intresse af denna bana, kunna icke inlåta sig på dess byggande, emedan de måste använda sina medel till inköp af skog och icke kunna lägga ned en stor del af sina kapital i ett jernvägsföretag. Några andra enskilde lära icke kunna verkställa ett så stort och kostsam företag, och derfor skall det, efter mitt förmenande, aldrig komma till stånd

på enskild väg. — Dessutom gäller det här ett ganska stort allmänt intresse, nemligen att hjälpa dessa orters idoga befolkning, hvilken genom stambanans sträckning så långt i vester blifvit derifrån afstängd och är i största behof af lättade kommunikationer.

Här har yttrats att trafikberäkningen skulle vara oriktig. Den är likväl uppgjord med största omsorg. Deri upptagas omkring 200,000 sågblock mindre än som hittills kunnat påräknas. Ej heller äro kol-industrien och andra industrigrenar, som i framtiden kunna förväntas, tagna i beräkning. Enligt min åsigt är trafikberäkningen, som endast upptager hvad som för närvarande finnes och med säkerhet kommer att fortfarande ega bestånd, så riktig som en dylik på en mängd obestämbara förhållanden grundad beräkning kan vara. Hudiksvalls jernvägsbolag har under flera år haft 10 procent på sina penningar.

Att banan måste ombyggas, kan icke hjälpas. En del af den nya banan skulle få lätt terräng, väl jemförlig med Gefle—Ockelbo-banans. En del åter skulle komma på mycket svår terräng. Det är väl, att man frångår de skarpa krökningarna och starka lutningarna på den gamla banan och i stället gör en lutning af 1 på 100 och lämpligare kurvor. — Vid Sundsvalls-banan lät man ty värr större delen af de gamla svårigheterna i detta afseende kvarstå.

Man har anmärkt att svårigheter skulle uppstå, om man bestämde visst fraktpris för timret. Men nu förhåller det sig så, att timrets medeldimension i allmänhet minskas. Ju längre afverkningen fortgår, desto mindre blir medeldimensionen. I början var minsta medeldimensionen 12 tum, nu är den 9 tum. Ju hastigare omsättningen blir, desto mindre träd måste man taga. Allt efter dimensionen på timret bestämmes naturligtvis fraktpriset på hjelkar. De betänkligheter, som i detta afseende uttalats, sakna således all grund.

Man har ifrågasatt, att denna bana borde byggas på entreprenad. Nu äro likväl kostnaderna för anskaffande af folk och en hel del andra saker så stora i Norrland, att risken blir mycket större der än i södra delen af Sverige. Hvad entreprenaden af Gefle—Ockelbo-banan beträffar, har jag derom icke närmare kännedom, men jag tror icke att ett sådant entreprenadkontrakt kan förnyas.

Här är det nu icke fråga om att drifva någon ny industriel verksamhet, utan blott att fullkomna en sådan verksamhet, som redan finnes i statens hand. Då alla skäl tala härför, yrkar jag således bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Bennich: Jag tänker icke ingå i något yttrande hvarken angående de tekniska frågor, som här blifvit berörda, eller i afseende å den möjliga trafikinkomst, som kan vara att påräkna. I båda dessa hänseenden hafva mycket sakkunnigare personer än jag varit i tillfälle att yttra sig. Jag vill endast fästa mig vid behofvet af den ifrågasvarande jernvägsanläggningen för betydande landsdelar och tillika fästa uppmärksamheten på att det härutinnan finnes orsintressen, som blifvit alldeles förbisedda af föregående talare.

Med full rätt har den förste talaren anført, att ett ganska säkert kännetecken på en jernvägs nytta är att finna i det intresse vederbörande orter för en sådan jernvägs åstadkommande sjelfva ådagalägga.

Anslag till
inlösen af
jernvägen
Hudiksvall—
Näsvisken m. m.
(Forts.)

Men om detta är sant, synes ock det intresse, som Hudiksvalls stad och de stora sågverksbolagen i deras närhet m. fl. gifvit tillkänna genom sina erbjudanden, ganska otvetydigt tala för jernvägens tillkomst. Det finnes likväl äfven andra intressen, som stundom gifva sig tillkänna och icke böra alldeles förbises vid dylika frågors bedömande; sådana nemligen, som genom sin obenägenhet för en konkurrens-bana indirekt tala till förmån för densamma. Jag tror, att den förste talaren, som i dag yttrat så många och allvarliga betänkligheter mot den ifrågavarande jernvägen, alldeles icke hyste sådana betänkligheter, då frågan om att bygga utfartsväg till Söderhamn för ett par år sedan förevar. Må hända känner han bättre Söderhamns behof än Hudiksvalls.

Emellertid gifves det ett annat och vida betydelsefullare orsintresse i denna fråga, som det är för mig kärt att framhålla. Från den för mig oförgätliga tid, då jag hade äran att vara landshöfding i Jemtlands län, har jag lifligt minne af och fullkomlig kännedom om det stora behof af lättade kommunikationer, hvaraf södra Jemtland och i synnerhet provinsen Herjeådalen lider. Denna provins, föga känd och hittills föga uppmärksammas, har af naturlig belägenhet och af ålder sin svenska stapelort i Hudiksvall. Jag vågar påstå, att ingen ort i hela vårt land är i så stort behof af någon lättnad i sina svåra kommunikationer som denna, och för Herjeådalen skall jernvägen från Ljusdal till Hudiksvall blifva af den allra största betydelse. Herjeådalen kan sägas hafva omkring 30 mils afstånd till närmaste stapelorter, Hudiksvall vid Östersjön och Trondhjelm vid Vesterhafvet. En icke obetydlig del af Herjeådalen hänvisas nu för sin rörelse på Norge. Dit leder landsväg till Rörås och från Rörås till Trondhjems jernväg. Under nuvarande förhållanden måste en stor del af provinsens invånare hufvudsakligen taga sina behof från Norge och der söka afsättning för sina produkter. Jag tror icke att man handlar rätt väl mot Herjeådalen, om man fortfarande stänger denna provins från sin svenska stapelort. Det är i synnerhet ur denna synpunkt, som jag så lifligt önskar att ifrågavarande jernväg måtte komma till stånd. Derför och på de skäl i öfrigt, som blifvit anförda så väl i Kongl. Maj:ts proposition och i vederbörande myndigheters yttranden som i Stats-Utskottets betänkande, tillåter jag mig yrka bifall till betänkandet.

Herr Statsrådet von Krusenstjerna: De detaljanmärkingar, som af de två första talarne framstälts mot förevarande förslag, hafva, så vidt jag kunnat finna, blifvit af de följande talarne fullständigt upptagna och gendrifna. Då diskussionen redan varat så pass länge, skall jag icke trötta Kammarerna med något långt anförande. Jag anhåller endast att få angifva de synpunkter, som föranledt regeringen att framlägga förslaget.

Skälen härtill hafva varit trenne. För det första har Trafikstyrelsen redan länge framhållit vigten för stambanan genom Norrland, hvilken nu har en isolerad ställning, att erhålla, jag vill icke säga bibanor, utan utfartsvägar till hafvet. Utan sådana utfartsvägar kan icke stambanan, så som sig bör, draga fördel af Norrlands vigtigaste industri, trävaruindustrien, och det är för staten äfven af vigt att den sjelf får ombesörja anläggandet och trafikerandet af dessa utfartsvägar

utan intrång af enskilda bolag; ty en sådan vara som trä, som icke tål dryga frakter, måste draga sig från stambanan, om den icke kan utan omlastning föras direkt till utskeppningsorterna. Denna synpunkt, vigten af att erhålla utfartsvägar, har redan förut blifvit genom två Kongl. propositioner framhållen, nemligen 1883, då fråga var om utfartsväg för stambanan till Söderhamn, och 1884, då utfartsväg till Sundsvall ifrågasattes. Samma skäl tala för den nu ifrågasatta tredje utfartsvägen som för de båda föregående, hvilkas förvärfvande för statens räkning af Riksdagen beslutits.

För det andra gäller det här viktiga lokala intressen, som böra tillgodoses. Norra Helsingland och södra Jemtland äro med afseende å sina kommunikationer ytterst vanlottade. Huru viktig denna utfartsväg för dessa orter är, synes af de uppoffringar de förklarar sig villiga att för densamma underkasta sig. Hudiksvalls stad lemna kostnadsfritt all mark, som inom stadens område erfordras så väl för station som för jernvägen i öfrigt. Äfven den för den andra hufvudstationen, Hybo, nödiga mark erhålles för intet. Härigenom komma kostnaderna för denna jernväg att vida understiga hvad statsbanorna i Norrland hittills kostat.

Slutligen och för det tredje synes företagets ekonomiska framtid vara fullkomligt betryggad. Den trafikberäkning, som af ojäfviga personer blifvit uppgjord, har vid verkställd granskning funnits vara riktig. De anmärkningar, som mot densamma här i dag blifvit gjorda, hafva äfven, så vidt jag kunnat finna, blifvit vederlagda.

Hvad angår tidpunkten för företaget, synes äfven den vara den rätta. I början af år 1886 skall den ena af de båda redan beslutade utfartsvägarne, den till Söderhamn, vara fullbordad, och för nämnda år är derföre endast ett ringa anslag till samma jernvägsanläggning behöfligt. Derför torde år 1886 böra anses vara den rigtiga tidpunkten för att börja med denna den tredje utfartsvägen.

Huru jag än ser saken, tala alla skäl för att staten skall ombesörja detta företag och att den skall påbörja detsamma å tid, som nu är föreslagen, eller år 1886.

Herr Adelsköld: Då de anmärkningar, som här blifvit gjorda, till hufvudsakligaste delen framkallats af mina betänkligheter beträffande ifrågavarande jernväg, vill jag bemöta dem med några ord. Jag skall dervid söka blifva så kort som möjligt.

Den ärade ordföranden i Stats-Utskottet nämnde först och främst såsom ett skäl för ifrågavarande jernväg att staten borde bygga denna bibana för att få en utfartsväg till hafvet. Jag vill då fästa uppmärksamheten vid dels att tvenne utfartsvägar till hafvet från norra stambanan snart blifva färdiga, dels ock att när anläggningar af statsjernväg beslutades, godkändes den principen, att staten endast borde bygga hufvudbanorna, men att deremot bibanornas byggande borde lemnas till den enskilda företagsanheten. Detta har ock sedermera iakttagits, ehuru undantag nyligen gjorts för två sådana bibanor, nemligen till Söderhamn och Sundsvall — och jag hoppas att undantagen framdeles icke må blifva regel.

Vidare anmärkte han, att nu ifrågavarande jernväg skulle ställa

Anslag till
inlösen af
jernvägen
Hudiksvall—
Näsviken m. m.
(Forts.)

Anslag till
inlösen af
jernvägen
Hudiksvall—
Näsviken m. m.

(Forts.)

sig ofantligt mycket billigare än Söderhamn—Kilafors-banan. Ja, detta är sant; men detta kommer sig deraf, att lösesumman för Sundsvalls-banan blef oformligt hög, samt att Söderhamns-banan hade att kämpa mot betydande lokala svårigheter, såsom till exempel öfvergången af Ljusne elf vid Segersta på en mycket stor och dyrbar bro, passerandet af Söderhamns stad på en viadukt, med flera andra svårigheter.

Lokalen för Hudiksvalls-jernvägen är deremot ganska fördelaktig utan större broar än med 30 fots spann, hvadan den således i fråga om kostnad icke kan jämföras med de båda förstnämnda.

Hvad beträffar det tillmötesgående, som visats banan af så väl Hudiksvalls stad som enskilda personer och bolag, är detta förhållande redan af mig ampelt erkänt; och jag medgifver villigt, att icke något af de andra bolagen visat staten så mycket tillmötesgående som just Hudiksvallarne. Men detta bevisar just mitt påstående, att anläggningskostnaden skulle blifva jämförelsevis hög.

Hvad beträffar mina uppgifter angående beräkningssättet vid befraktning af virke vid statens jernvägar, har jag dem från en tjänsteman vid statens jernvägar och gällande trafiktaxa, och kunde ej förmoda annat än att min uppfattning var riktig.

Talaren anmärkte äfven, att jag kalkylerat alldeles för lågt, då jag beräknat 20 sågstockar eller bjelkar per tunnland. Han antog, att det ginge ända till 25 sågträd på hvarje tunnland, och detta kan nog vara riktigt, om man endast tager i beräkning de tunnland, som äro beväxta med skog och ovanlig vacker skog. Men jag ber då att få fästa uppmärksamheten derpå, att inom de stora skogarne i Norrland förekomma icke så obetydligt med sjöar, berg och andra impediment, hvarå dels ingen skog finnes, dels ingen som duger till afverkning; och jag tror därför, att, om, såsom i allmänhet sker vid de norrländska skogarne, 20 sågblock eller bjelkar i medeltal upptagas per tunnland, impedimenten inberäknade, man kommer sanningen närmast, så mycket mer som de bästa skogarne i Herjeådalen och nordvestra Helsingland redan voro köpta af Dickson, Bergviken och Marma bolag m. fl., innan Hudiksvallsbolaget uppgjorde sina kontrakt om skogsafverkning på viss tid.

En ärad talare på helsingebänken, Herr Olle Widmark, som förordade Kongl. Maj:ts proposition, anmärkte, att om nu denna jernväg komme till stånd, skulle hela trafiken med timmer otvifvelaktigt söka sig utlopp ned till Hudiksvall. Ja, det är mycket möjligt att så skulle vara förhållandet, om icke Ljusne elf finnes till; men nu har denna mäktiga elf funnits der sedan skapelsen och kommer antagligen att finnas till verdens undergång, och då timmer ovilkorligen alltid flottas billigare än det fraktas på jernväg, så är det väl antagligt, att trafiken på timmer och sågblock framdeles likasom hittills kommer att flottas på Ljusne elf ned till sågverken vid hafvet och att man icke kommer att underkasta sig kostnaderna för omlastning af virket och dylikt, hvilka måste uppkomma, om det skall fraktas med jernväg. Bästa beviset för att så som jag här antagit kommer att ske är att Kopparbergs bergslag nyligen för högst betydliga kostnader inköpt Skutskärs sågverk, som är beläget nära Dalelfvens utlopp i hafvet, för att dit

kunna flotta sitt virke ifrån Dalelven i stället för att såsom nu sker försåga detsamma vid Domnarfvet (der bergslagen har sina stora anläggningar) och å Gefle—Dala jernväg frakta timmer till Gefle; ty säkert är, att Kopparbergs bergslag icke skulle hafva utsatt sig för dessa betydande utgifter, utan att större fördelar dermed varit förenade. Jag har hört, att vinsten genom flottningen skulle uppgå till icke mindre än 20 kronor per Petersburgs standard, d. v. s. för 165 engelska kubikfot.

*Anslag till
inlösen af
jernvägen
Hudiksvall—
Näsviken m. m.
(Forts.)*

En ärad talare på malmöbänken anmärkte, att ursprungliga anläggningen af så väl Söderhamns- som Hudiksvalls-jernvägen varit mycket dyrbar; och då detta är en sak, som rör mig personligen, som varit de respektive bolagens konsulterande ingenjör och sålunda haft med dessa jernvägars anläggning att göra, borde jag väl egentligen icke upptaga Kammarens tid med anmärkningens besvarande; men jag ber dock få påpeka, att, då dessa båda jernvägar byggdes, priset på allt arbete och alla materialier var högst betydligt högre än nu och att det därför ligger i sakens natur att de måst blifvit dyrbarare. Jag skulle kunna beskrifva för Kammaren hurusom så väl dessa båda banor, som Gefle—Dala-jernväg, hvilka alla samtidigt anlades, måste, af brist på arbetare under somrarna, till hufvudsakligaste delen utföras under vintermånaderna, hvarigenom arbetskostnaden mer än fördubblades, men detta hör ej hit. Jag antager, att kostnaderna nu skulle hafva stält sig måhända nära hälften billigare än de gjorde då; dessutom är att observera, att dessa båda banor äro små korta banstumpar på 1 och $1\frac{1}{4}$ mils längd, med en jernförelsevis mycket stor trafik — hvilket visar sig deraf, att Hudiksvalls-banan inbringat 12,129 kronor, samt Söderhamns-banan icke mindre än 21,395 kronor pr kilometer, under det att statens jernvägar samma år lemnat endast 8,659 kronor per kilometer. Detta gör att till dessa banors trafikerande måst anskaffas en jernförelsevis högst betydlig rörlig materiel (lokomotiv och vagnar), hvilket just varit orsaken till att de blifvit så dyrbara. Sålunda ega Söderhamns- och Hudiksvalls-banorna resp. 0,3 lokomotiv och 11,5 vagnar pr kilometer mot 0,1 lokomotiv och 4 vagnar vid statens jernvägar. Dessa små landsbanor ega således jernförelsevis nära 3 gånger så stort antal lokomotiv och vagnar som statens jernvägar. Hade trafiken varit mindre, skulle det behöfts betydligt mycket färre lokomotiv och vagnar, och då hade dessa banor icke heller blifvit på långt när så dyrbara.

Detta är orsaken, hvilken icke gerna kan vara den ärade talaren obekant.

Samme ärade talare yttrade också att, i fråga om fraktkostnaden, 60 öre per timmerstock, det naturligen skulle räknas så, att afseende gjordes vid timrets dimensioner; men jag ber då att få anmärka, att åtminstone i de officiella handlingar, som vi sett, det icke finnes något taladt om den saken, utan det står taladt endast om visst pris, 60 öre, pr fraktad stock utan afseende på dess storlek.

Samme ärade talare uppläste ett af mig för många år sedan skrifvet anförande rörande den här ifrågavarande kommunikationsleden och dess nödvändighet för Herjeådalen och Helsingland. Jag hade verkligen glömt detta vackra anförande, som skrefs i »ungdomens vår», och

Anslag till
inlösen af
jernvägen
Hudiksvall—
Näsvisken m. m.
(Forts.)

jag tror knappast, att jag nu skulle kunna åstadkomma något så poetiskt; men »hvad jag skrifvit det hafver jag skrifvit» och står för ännu i denna stund, ty förhållandet var sådant det af mig beskrefs. Men vi skola ihågkomma, att vid tiden, då detta skrefs, fans hvarken norra stambanan genom Helsinglands hela längd eller kunde någon drömma om att den skulle komma till stånd. Och detta förändrar saken högst betydligt; ty då för tiden måste alla effekter, som exempelvis skulle fraktas från Ljusdal till någon hamn, köras flera mil utefter landsvägarne. Nu åter, sedan norra stambanan finnes, har man åtminstone den att befara, och dermed har en icke obetydlig del af det transportbehof i Helsingland, hvars afhjelpande jag i min uppsats sökte förfäktat, verkligen blifvit afhjelpat.

Jag kommer nu slutligen till en sak, som en talare på helsingebänken och äfven en talare på kalmar-bänken berörde, nemligen att det skulle vara några enskilda förhållanden, som föranledt mig att uppträda emot Hudiksvallsjernvägen. Det yttrades något om »rivaliserande städer», och att jag må hända skulle yttrat mig för saken, om det gäلت en bana till Söderhamn, m. m. dylikt. Jag borde icke heller hafva vidrört detta, då insinuationen berörer mig personligen. Men då den offentligen uttalats och den icke endast gällde mig utan andra lika oskyldiga personer, kan jag icke annat än tillbakavisa densamma.

Jag har under mitt hela lif aldrig låtit mina åtgöranden ledas af några enskilda intressen, utan endast förfäktat hvad jag ansett vara rätt, och kommer ej heller att göra annorlunda under mina återstående dagar. Hvad den anspelade saken beträffar, har jag lyckligtvis ett bref på fickan, hvarmed jag kan bevisa, att icke något som helst sidoflytande gjort sig gällande.

Detta bref är helt och hållet af privat beskaffenhet och hade visserligen icke skolat anföras, om jag ej tvungits dertill, icke för att försvara mig, utan andra. Jag skref nemligen för några dagar sedan till min svärfader, grosshandlaren G. Brolin, som är bosatt i Söderhamn, med förfrågan om *dimensionerna* i allmänhet på det virke, som brukade flottas utefter Ljusne elf för att kunna kontrollera beräkningen öfver fraktkostnaderna pr jernvägen i förhållande till Hudiksvalls trävarubolags flottled.

Vidare bad jag honom upplysa mig, om han kände till Hudiksvalls trävarubolags skogar och deras beskaffenhet. Hans svar, dateradt den ²⁶/₄ 1885, på mitt bref lyder sålunda:

»Broder!

Att uppgifva kubikinnehållet pr sågblock och bjelkar efter Ljusnan faller sig svårt, ity detta beror på hvars och ens afverkningsdimensioner.

Allmänneligen torde kunna beräknas att för de större bolagen åtgå cirka 25 stockar pr standards om 165 k.fot, och medelgroflek pr bjelke 30 à 36 k.fot, allt engelskt mått. Af köptimmer ställer sig olika, då stockantalet kan variera från 30 till 50 pr standards. Timrets längd varierar från 15 till 30 fot.

Om Hudiksvallsbolagets skogar saknar jag kännedom, men antager att härmed förhåller sig som med andras, att de ej räcka i evighet.

För tillförlitligare upplysningar kan du ju hänvända dig till Olle Widmark*).

Vännen
J. G. Brolin.»

Anslag till
inlösen af
jernvägen
Hudiksvall—
Näsviken m. m.
(Forts.)

Sådan är bearbetningen, som kommit från det hållet!

Jag ber herrarne sjelfva döma, om de insinuationer varit berättigade, som icke allenast uttalats här i Kammaren utan äfven allmänligen kolporterats under de senaste dagarne sedan jag omnämnt att jag med anledning af gjorda beräkningar måste uppträda i Kammaren mot anslag till Hudiksvalls-jernvägen.

Herr Lindhagen: Jag kan omöjligen förstå, hvart den talare, som först och sist hade ordet, syftar, då han vill bevisa att verkliga kostnaderna för den nu i fråga varande jernvägen måste blifva mindre än kostnadsberäkningarne utvisa. För att motivera ett afslag, som han vill, borde man väl visa fram, att verkliga kostnaderna blifva större än enligt beräkningarne, ty såsom flera talare redan erinrat, är den omständigheten, att banan blir billigare, än hvad som blifvit beräknadt, en fördel för densamma, och bör verka till bifall för banans anläggande, men icke tvärt om.

Jag kan mycket väl förstå, att tvekan hos Riksdagen kunde förefinnas, då det första gånge sattes i fråga att i Norrland för statens räkning bygga annat än den från söder till norr på större eller mindre afstånd från kusten gående stambanan samt grenbanan till Norge. Deenna tvekan var dock af naturliga skäl betydligt mindre, då det var fråga om att till staten förvärfva grenbanan till Sundsvall, emedan den betydligaste delen af sträckningen från riksgränsen till nämnda stad redan var byggd för statens räkning. Så mycket mera måste den deremot göra sig bestämmande, och den blef då äfven bestämdt uttalad, när beslut skulle fattas om att draga den andra grenbanan till hafvet, nemligen den till Söderhamn. Men sedan Riksdagen beslutat sig för att äfven der anlägga en grenbana och sålunda i fråga om Norrland göra ett undantag från de grundsatser, som eljest vid statens jernvägsbyggnader varit bestämmande — ett undantag som äfven af norrländska förhållanden betingas —, förefaller det mig oförklarligt, att man tvekar taga nästa steg för att göra det norrländska jernvägsnätet så fullständigt, som för närvarande är möjligt. Utan ifrågavarande utfartsväg till Hudiksvall stå de begge andra grenbanorna såsom ett halffärdigt arbete, hvilket väntar på den fullständigande länken. Det är icke sant att, såsom en talare yttrat, Sundsvalls- och Söderhamnsbanorna äro att anse såsom hufvudbanor i förhållande till Hudiksvallsbanan, hvilken i jemförelse med dem skulle vara af underordnad betydelse. Den som något känner till Norrland och särskildt Helsingland, måste veta att de trakter, som Hudiksvallsbanan genomgår, äro, om icke öfverlägsna, dock på intet sätt underlägsna någon annan trakt, som af jernvägen beröres i Norrland; och hvad den hann angår, vid hvilken ifrågavarande jernväg skall utnytna, kan hela det öfriga Sverige knappast uppvisa en rymligare och ståtligare. Vid en jemförelse mellan

*) Ledamot af Första Kammaren för Helsingland (Gefleborgs län).

Anslag till
inlösen af
jernvägen
Hudiksvall—
Näsviken m. m.

(Forts.)

den ifrågavarande banan och Söderhamnsbanan vore det märkligt, om man tvekade att förbinda Hudiksvall med stambanan, då man ansett fullkomligt i sin ordning att göra det med Söderhamn. Det är visserligen sant, att Söderhamnsbanan är tänkt att framdeles utgöra en del af en djupt inåt landet gående jernvägssträcka, och förslag äro uppgjorda att framdraga densamma in i Dalarne, hvarigenom den öfre dalabygden finge en kort och bekväm utfartsväg till hafvet. Ingen kan liffigare än jag önska, att något sådant må komma till stånd, men frågan hürrom får ej utsluta omsorgen äfven om andra trakter. Dessutom äro likaledes för Hudiksvallsbanan plan- och kostnadsförslag uppgjorda att draga densamma djupare in i landet än nu är i fråga, så att i en framtid till och med förbindelse med vesterhafvet skulle vinnas. Från Ljusdal skulle den nemligen dragas fram utefter Ljusneelfvens vatten- drag genom trakter, der det vore jemförelsevis lätt att anlägga jernväg, samt vidare vesterut till Röråsbanan i Norge, med hvilken rörelsen sedan följde ner till vesterhafvet vid Trondhjem. En talare har redan erinrat om att bakom de af den nu föreslagna banan berörda trakterna ligger ett helt landskap, som, för att hafva så stor framtid för sig som det verkligen eger, är af Sveriges öfriga inbyggare allt för mycket förbisedt. Jag menar Herjeådalen. Vidare ligger det naturligt för — jag ser nemligen på framtiden — att, liksom Sundsvallsbanan berör Storsjöns östra och norra sida, Hudiksvallsbanan med en nordlig gren framgår genom de nu nästan obebyggda trakterna söder och vester om Storsjön, tills den nordvest om densamma förenar sig med den norra mellanriksbanan till Trondhjem, så att hon äfven på denna väg når världshafvet. Jag upprepar emellertid, att den som påstår ifrågavarande bana vara af mindre vigt än de redan beslutade norr och söder om densamma, ställer saken på fullkomligt oriktig ståndpunkt.

Det har talats om det hinder för bifall till denna bana, som kan ligga uti rivaliteten hos dem, som intressera sig för andra banor. Jag vill ej närmare uppehålla mig härvid. Men visst är, att vi måste hafva ögonen öppna på det motstånd, som kan härleda sig från rivalitet från så väl ena som andra hållet.

Jag yrkar på det lifligaste bifall till förslaget om anläggande af den föreslagna grenbanan till Hudiksvall och hvad dermed står i samband.

Herr Widén: Den förste ärade talaren har icke blott en gång, utan äfven en andra gång sökt göra sannolikt, att Hudiksvalls stad och särskildt dess trävaruaktiebolag skulle här hafva gjort ett fullkomligt misstag, när de visat intresse att få den bana anlagd, hvarom nu fråga föreligger. De skulle hafva gjort ett misstag derutinnan, att transporten af den timmertillgång, som detta trävaruaktiebolag eger, skulle lättare och billigare kunna utfloftas utefter Ljusneelf än utföras på jernväg till Hudiksvall. Den ärade talaren har dock endast fäst sig vid den afgift, som nu kontraherats för forslingen på jernväg af hvarje stock jemförd med flottningskostnaden per stock på Ljusneelfven. Men han har alldeles förbigått åtskilliga andra faktorer, som måste beaktas, derest frågan skall få sin rigtiga lösning.

För det första kommer vid flottningen en hel del af det flottade

timret att blifva skadadt; en del kan genom att ligga för länge i flottvattnet sjunka eller åtminstone i betydlig mån försämras. För det andra kan man vid begagnandet af flottning icke beräkna dagen, då det flottade timret kan upptagas i sågen och sågadt exporteras till den utländska marknaden. Det kan till och med komma att åtgå ett eller annat år emellan det att timret hugges och att det kan få exporteras.

*Anslag till
inlösen af
jernvägen
Hudiksvall—
Näsviken m. m.*
(Forts.)

Detta är af största betydelse; ty Herrarne insé lätt, hurusom det för en firma, som exporterar trävaror, skall lända till den största fördel, att den kan få passa konjunkturerna samt hugga och försåga sina skogstillgångar till utförsel i samma mån, som konjunkturerna utrikes visa sig gynsamma, samt derigenom för sina trävaror erhålla det gynsamaste priset. Detta kan vinna, der tillfälle finnes att betjena sig af jernväg. Men skall man åter begagna sig af flottning och exportera det försågade virket först 2 eller 3 år efter sedan timret huggits, då kunna konjunkturerna vara alldeles förändrade och således stora förluster komma att göras på den skog, som blifvit till export afverkad.

Vidare måste man i beräkningen medtaga de räntebesparingar, som göras genom att man kan få fort framforsladt och exporteradt det huggna virket.

Dessa faktorer måste man taga med i beräkningen och vid dem har också, efter hvad jag särskildt fått mig meddeladt, Hudiksvalls stad och trävaruaktiebolag fäst sig, då de kunnat göra så stora uppoffringar, som de verkligen gjort, för att ifrågavarande jernväg skulle komma till stånd. Jag säger stora uppoffringar, ty de sammanräknade summor, som trävaruaktiebolaget uppoffrat ensamt för sig, uppgå till 200,000 kronor. Men trots dessa uppoffringar har detta bolag dock ansett sig göra en vinst derpå, att förevarande jernväg anläggas. Och detta bolag äfvensom Hudiksvalls stad torde ändå hafva bättre reda på hvad som för dem ländar till gagn eller skada än den förste talaren, Herr Adelsköld.

Sedan jag fått meddela dessa erinringar rörande de upplysningar, som den förste talaren lemnat på ett allt för ensidigt sätt, vill jag ej längre upptaga Kammarens dyrbara tid, tillförseende mig i allt fall godkännande af Utskottets förslag.

Herr Wallenberg: Då jag under flera riksdagar tillåtit mig förorda denna utfartsväg från statens stambana såsom den lämpligaste och angelägnare än den som går till Söderhamn, och då jag anser frågan nu vara så klar och utredd, att man i densamma icke behöfver föreslå några jemkningar, inskränker jag mig till att uttrycka min tillfredsställelse öfver den Kongl. propositionen, till hvilken jag gladeligen skall votera bifall.

Efter härmed slutad öfverläggning gjorde Herr Grefven och Talmannen enligt de derunder framställda yrkandena propositioner, först på bifall till hvad Utskottet i förevarande utlåtande hemställt och sedan på afslag derå, samt förklarade, efter att hafva upprepat propositionen

Anslag till inläsen af jernvägen—Hudiksvall—Näsviken m. m. (Forts.) på bifall till Utskottets hemställan, sig anse denna proposition vara med öfvervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller Stats-Utskottets utlåtande N:o 38, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslås utlåtandet.

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

Ja — 87;
Nej — 22.

Föredrogs å nyo och bifölls Stats-Utskottets den 24 och 25 i denna månad bordlagda utlåtande N:o 40, angående beviljande af vissa förmåner för enskilda jernvägsanläggningar.

Föredrogs å nyo och bifölls sammansatta Stats- och Banko-Utskottets den 24 och 25 innevarande April bordlagda utlåtande N:o 1, med anledning af väckt förslag om bildande af en fond af tillgängliga statsmedel för beredande af lån, företrädesvis åt mindre jordbrukare.

Ifrågasatt bildande af en fond för landets försvar.

Föredrogs å nyo sammansatta Stats- och Banko-Utskottets den 24 och 25 i denna månad bordlagda utlåtande N:o 2, med anledning af väckt motion angående vissa medels afsättande till en fond för landets försvar.

Herr Cavallin: Den motion, som jag tagit mig friheten att väcka, afser hufvudsakligen sjöförsvarets stärkande genom en fond, som vid krigstillfälle lemnade genast tillgängliga medel till anskaffande af då tidsenlig materiel. Då den i Utskottet icke lyckats att vinna något afseende, gör jag må hända orätt uti att en stund upptaga Kammarens tid genom att ytterligare uttala min mening, men jag tager mig dock friheten att göra det.

Skälen för den föreslagna fonden behöfva alldeles icke anses vara egendomliga för vårt land, när vi veta att i vårt grannland Tyskland, med dess ofantligt utvecklade krigsväsende, man icke försmått att för krigsändamål skrinlägga en mycket betydlig fond, om jag icke miss-tager mig en milliard mark i reda penningar, som ligga alldeles räntelösa, afsedda att vid ett utbrytande krig finnas genast tillgängliga.

Något sådant, som för oss skulle vara en mycket stor uppoffring, har jag icke tänkt mig, men jag har tänkt mig, att en fond skulle kunna samlas, bestående af lätt säljbara utländska obligationer, som vid ett tänkbart utbrott af krig lemnade oss de i första hand behöfliga medlen. Jag har anledning till att tro, att om ett land i våra omständigheter hastigt inkastades i ett krig, skulle det blifva mycket svårt samt ganska dyrbart och betungande för oss att i första ögonblicket skaffa erforderliga medel. Man behöfver icke se saken allt för mycket mörkt, om man föreställer sig, att vi vid ett sådant tillfälle skulle vara underkastade en kapitalrabatt af många 10-tals procent af våra förbindelser, och att därför under freden och den goda tiden samlandet af en fond för detta ändamål vore en säker vinst, vida större än hvad fonden skulle utgöra till själfva siffran. När vårt stora och rika grannland Tyskland, med dess rika kapitaltillgångar, har gjort något sådant, synes det mig vara ännu större skäl för oss, ty om vi lida brist på något i vårt land mer än på något annat, så är det rörligt kapital. Vi hafva der vid lag icke ens det allra oundgängligaste för våra näringsars behof, icke en gång till mycket höga räntesatser. Nu kan visserligen sägas, att en fond, befintlig och tillgänglig vid krigsutbrott, är af ganska tvifvelaktigt värde, när vi icke för ögonblicket hafva den materiel, vi skulle behöfva vare sig för landtförsvaret eller sjöförsvaret. Men för det första vill jag säga, att en samlad fond vid ett krigsutbrott passar till hvilken arméorganisation som helst. Den är lika bra och lika oundgänglig för alla. Man kan visserligen säga, att sjöförsvarsmaterielen ej lätteligen kan i någon nämnvärd mån ökas, när kriget bryter ut, oaktadt penningar äro till hands. Hvad den saken angår, torde alla vara temligen eniga derom, att den hufvudsakliga delen af vårt sjöförsvaret kommer att i det närmaste vara afsedd för de egna kusternas försvar, samt kommer att bestå af minmateriel, och min öfvertygelse är, att sådan torde vid ett krigsutbrott kunna åstadkommas på jämförelsevis kort tid, och då efter de förnämsta och för tiden mest lämpliga modeller. Vi hafva ur senare tiders krigshistoria ett för mig mycket talande exempel på, att äfven efter krigets utbrott man har fått lägga sig till med den materiel, hvars förträfflighet afgjort krigets öde. Alla minnas förhållandet vid det inbördes kriget i Norra Amerika, hurusom inom en mycket kort tid, om jag minnes rätt tre månader, ett krigskepp af mycket egendomlig konstruktion uppträdde och bestämde krigets utgång.

Nu har Utskottet angående denna min motion yttrat och sålunda motiverat sitt afslag: »då frågan om organisationen af rikets försvar ännu är sväfvande». Ingen medgifver hellre än jag att försvarsfrågan är sväfvande och kanhända nu mer än någonsin, men jag erinrar om det, som jag nyss hade äran säga, att denna fond, hvars bildande jag föreslagit, är och blir ju i alla händelser nyttigt för hvilken arméorganisation som helst.

Utskottet tyckes vidare hafva föreställt sig, att »Riksdagen ej synes böra medelst ett nu fattadt beslut, afseende en obestämd framtid och till förfång för kommande Riksdagars pröfningsrätt, bestämma om disponerande för andra än Riksbankens ändamål af en till beloppet okänd andel af bankovinsten samt af statsverkets möjligen uppstående

Ifrågasatt bildande af en fond för landets försvar.

(Forts.)

Ifrågasatt bildande af en fond för landets försvar.

(Forts.)

öfverskott under kommande år». Jag får i det afseendet säga, att jag aldrig menat, att till bildandet af denna fond någon annan andel af Riksbankens vinst skulle användas än den, som i alla händelser går till statsverket, och befinner en sådan bestämmelse icke lämplig, är jag naturligtvis fullkomligt lika nöjd, hvarifrån de erforderliga medlen tagas, men med detta förslag om användandet af en del af Riksbankens vinst har jag naturligtvis afsett att en bestämd summa årligen skulle afsättas till ett belopp, som ungefär motsvarar hälften af Riksbankens vinst, så stor som denna hittills i allmänhet varit. Jag har naturligtvis icke i ringaste mån tänkt på att den hälft, som går till förstärkande af Riksbankens grundfond, skulle rubbas och användas till annat, jag är tvärt om alldeles öfverens med Utskottet att denna andel fortfarande må afsättas till förstärkande af Riksbanken. Då Utskottet vidare säger, att »bildande af fonder för tillgodoseende af ändamål, som hellre böra främjas genom anslag endast efter noggrann utredning och pröfning bör ifrågakomma», får jag derpå svara, att här ju icke är fråga om att ur denna fond något skulle användas utan efter noggrann, för hvarje gång skeende pröfning af Riksdag och Konung gemensamt, och jag kan icke se någon risk deri.

Vid detta tillfälle kan jag icke underlåta att uttala en annan uppfattning, jag har, att allt hvad vi kunna göra, som minskar den militära tungan, bör för vårt land vara af det allra största gagn, och jag ber att i sammanhang dermed få angifva min ställning till de stora frågorna, hvilken är den, att jag alldeles icke anser att indelningsverket för närvarande är vare sig odugligt eller så orättvist, som man har velat påstå. Jag ber då att i det senare hänseendet få säga att, enligt min uppfattning, denna sak ännu icke är bevisad. Jag har en särskild förkärlek för indelningsverket, helt och hållet af den särskilda anledningen att det synes mig under närvarande och kommande tider vara icke så litet vanskligt att borttaga detsamma. Mitt ideal för krigsväsendet är att så mycket som möjligt deraf, eller åtminstone hvad vi hittills haft, fortfarande måtte hänga vid jorden, äfven om man derigenom helt naturligt lemnar densamma i mindre köpvärde. Jag kan icke se någon olycka deri. Detta förhållande är, enligt min tanke, särdeles beaktansvärdt för vårt land, hvars befolkning mer och mer kommer att bestå af hemlöse, och jag anser att det vore obilligt, om dessa skulle bära precis samma bördor som de få innehafvarne af landets jord, det vill säga de som rå om själfva landet! Fordrar man af denne hemlöse att han skall fullgöra samma värnpligt som den andre, och kanhända ofta den tyngsta delen deraf, så får man icke undra på, att han går till andra länder.

Jag hoppas att många år skola förlöpa, innan vi få krig, och att vi möjligen allt framgent få hafva fred, men jag hade tänkt mig, att denna fond inom en jemförelsevis kort tid skulle uppgå till en temligen betydlig siffra och då skulle vara till godt stöd åt försvaret vid ett krigsutbrott, men det synes mig äfven att bildandet af en sådan fond skulle vara ett band, som kunde binda den hemlöse vid fosterlandet.

Jag är fullkomligt på det klara med, att förslaget denna gång icke har utsigt till att gå igenom, men jag tillåter mig att yrka bifall

till min motion och afslag å Utskottets hemställan i den förhoppning att den fråga, jag nu tillåtit mig att bringa å bane, skall falla framåt.

Ifrågasatt bildande af en fond för landets försvar.

(Forts.)

Herr Wallenberg: Villigt erkännande motionärens patriotiska syfte, kan jag dock icke underlåta att uttala min från hans skiljaktiga mening i afseende på hans förslag, angående användandet af Riksbankens årliga vinst. Sedan Riksbankens grundfond blifvit uppbbringad till fyratio millioner kronor och Riksbankens reservfond till fem millioner kronor, anser jag all bankovinsten hädaneftter icke kunna lämpligare användas än till extra afbetalningar å statskulden.

Friherre Akerhielm: Jag hoppas, Kammaren skall hålla mig räkning för att jag efter den förda diskussionen anser mig kunna inskränka mig till att på de af Utskottet anförda skäl yrka bifall till Utskottets utlåtande. Jag gör det så mycket hellre, som jag af hvad motionären nu anført finner, att han har en mera välmenande än praktiskt utförbar tanke om vid utbrottet af ett krig lätt realisabla statsobligationer. Jag förstår ej hurudana de skulle vara och förmodar att ett betydligt kursfall på statspapper alltid kommer att åtfölja hvarje utbrott af krig.

Jag yrkar bifall till Utskottets förslag.

Sedan öfverläggningen ansetts härmed slutad, gjordes enligt de derunder framställda yrkandena propositioner, först på bifall till hvad Utskottet i förevarande utlåtande hemställt och vidare derpå att Kammaren, med afslag å Utskottets hemställan, skulle bifalla den i ämnet väckta motionen, hvarefter propositionen på bifall till Utskottets hemställan förnyades och förklarades vara med öfvervägande ja besvarad.

Föredrogs å nyo och bifölls Lag-Utskottets den 24 och 25 innevarande April bordlagda utlåtande N:o 53, i anledning af framställning af Riksdagens Justitieombudsman om ändring i 121 § eller 179 § Ut-sökningslagen.

Föredrogs, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran, Banko-Utskottets den 27 i denna månad bordlagda utlåtande N:o 7; hvarefter, på framställning af Herr Grefven och Talmannen, beslöts, att detta utlåtande skulle sättas sist å föredragningslistan till nästa sammanträde.

Justerades tre protokollsutdrag för denna dag, hvarefter Kammaren åtskildes kl. 2 e. m.

In fidem

A. von Krusenstjerna.