

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1907. Första Kammaren. N:o 53.

Söndagen den 26 maj.

Kammaren sammanträdde kl. 7 e. m.

Föredrogs, men bordlades ånyo på flere ledamöters begäran statsutskottets nästlidne dag bordlagda utlåtande n:o 170.

Föredrogs och lades till handlingarna statsutskottets under gårdagen bordlagda memorial n:o 171, i anledning af kamrarnas skiljaktiga beslut i anledning af Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under punkt 101 af åttonde hufvudtiteln gjorda framställning om anordnande af ett nytt folkskoleseminarium jämte en i ämnet väckt motion.

Föredrogs och företogs punktvis till afgörande statsutskottets sistlidne dag bordlagda memorial n:o 172, i anledning af kamrarnas skiljaktiga beslut i frågor rörande anslag under riksstatens tionde hufvudtitel.

*Punkten 1.*

Lades till handlingarna.

*Punkterna 2 och 3.*

De föreslagna voteringspropositionerna godkändes.

*Punkten 4.*

Lades till handlingarna.

Föredrogs, men bordlades ånyo på flere ledamöters begäran statsutskottets nästlidne dag bordlagda utlåtanden n:is 173—178.

Vid föredragning af sammansatta stats- och bevillningsutskottets under gårdagen bordlagda memorial, n:o 16, med hemställan om anvisande af ersättning åt sammansatta stats- och bevillningsutskottets sekreterare m. m., biföll kammaren hvad utskottet i detta memorial hemställt.

Föredrogs och företogs punktvis till afgörande sammansatta stats- och bevillningsutskottets sistlidne dag bordlagda memorial, n:o 17, i anledning af kamrarnas skiljaktiga beslut rörande sammansatta stats- och bevillningsutskottets utlåtande n:o 11 i fråga om ersättning åt vissa gästgifvare.

*Punkten 1.*

Den föreslagna voteringspropositionen godkändes.

*Punkten 2.*

*Mom. a).*

Lades till handlingarna.

*Mom. b).*

Utskottets hemställan bifölls.

Föredrogs ånyo statsutskottets den 22 och 24 i denna månad bordlagda utlåtande n:o 148, i anledning af dels Kungl. Maj:ts proposition angående anläggning af bibanor från norra stambanan till Skellefteå och Piteå, dels ock i ämnet väckta motioner.

I en den 19 april 1907 till Riksdagen aflåten proposition, n:o 161, hade Kungl. Maj:t, under åberopande af propositionen bilagdt utdrag af protokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen

att, under förbehåll att uti statsrådsprotokollet beträffande hvarje särskild bana omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m., iakttagas, besluta anläggning af statsbana

dels från Bastuträsk station å norra stambanan till Skellefteå och vidare till Kallholmsfjärden för en beräknad kostnad af 5,328,000 kronor,

dels ock från Älfsby station å norra stambanan till Piteå, hvarför kostnaden beräknats till 4,870,000 kronor; samt

att för påbörjandet af förstnämnda bana för år 1908 anvisa ett belopp af 800,000 kronor, att utgå från riksgäldskontoret.

I anledning af Kungl. Maj:ts ifrågavarande framställning hade följande motioner blifvit väckta, nämligen:

af herr *G. A. Ahlstrand*, motionen n:o 264 i Andra Kam-maren, däruti föreslagits,

att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts proposition n:o 161, om anläggning af statsbanor från norra stambanan till Skellefteå och Piteå, ville till påbörjande under år 1908 af båda dessa bibanor anvisa åt hvardera ett belopp af 800,000 kronor;

af herr *Lars Berg* m. fl., motionen n:o 81 i Första Kam-maren, med hemställan,

det Riksdagen ville besluta anläggning af statsbana dels från Bastuträsks station å norra stambanan till Skellefteå och vidare till Kallholmsfjärden, dels ock från Älfsby station å norra stambanan till Piteå, samt att för påbörjandet af dessa banor för år 1908 anvisa ett belopp af 800,000 kronor att lika fördelas dem emellan;

samt af herr *A. F. O. Cederberg*, motionen n:o 83 i Första Kam-maren, uti hvilken motion hemställts,

att Riksdagen vid bifall till förslagen om grenbanan Älfsby —Piteå ville fästa förbehåll om ett ovillkorligt åtagande af Piteå stad att antingen vid staden eller i närbelägen hafsvik, dit järn-vägen kan lätt framdragas, anordna tillfredsställande hamn och hamninlopp till den tid järnvägsbyggnaden beräknas färdig.

Utskottet hade på anförda skäl hemställt,

a) att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts därom fram-ställda förslag, måtte, under förbehåll att i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 19 april 1907 omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttoges, besluta anläggning af stats-bana från Bastuträsks station å norra stambanan till Skellefteå och vidare till Kallholmsfjärden för en beräknad kostnad af 5,328,000 kronor samt till påbörjandet af denna bana för år 1908 anvisa ett belopp af 800,000 kronor;

b) att Riksdagen icke måtte bifalla Kungl. Maj:ts förslag om anläggning af statsbana från Älfsby till Piteå och ej heller de af herrar Ahlstrand och Berg i ämnet väckta motionerna; samt

c) att herr Cederbergs ifrågavarande motion måtte anses be-svarad genom Riksdagens bifall till utskottets under b) gjorda hemställan.

Angående sättet för anskaffande af det under a) omförmälda anslaget 800,000 kronor förmälde sig utskottet komma att fram-deles afgifva yttrande.

Reservationer hade anförts

af friherre *N. A. H. Palmstierna*, som ansett, att utskottet bort afstyrka bifall till Kungl. Maj:ts förevarande framställning och de i ämnet väckta motionerna; samt

med afseende å *mom. b)* i utskottets hemställan

af herrar grefve *C. O. Taube, E. Hammarlund, L. Eriksson,* och *A. Wiklund.*

På framställning af herr talmannen beslöts, att förevarande utlåtande skulle företagas till afgörande sålunda, att först föredroges punkten a) för sig och därefter punkterna b) och c) i ett sammanhang.

*Ang.  
anläggning af  
statsbana från  
Bastuträsk till  
Skellefteå.*

*Punkten a)*

Friherre Palmstierna: Då jag låtit anteckna mig såsom reservant beträffande denna bana, anhåller jag att i korthet få redogöra för min åsikt om den. Nu bygger staten en bana i Bohuslän, som ännu icke är färdig och icke blir färdig förrän nästa år, bron öfver Göta älf återstår, vidare bygger staten en bana vid Morjärv och i går beslöts inlandsbanans byggande, hvilket beslut jag var med om. Nästa år kommer man således att bygga på tre ställen. Vidare är nu af Kungl. Maj:t föreslaget att bygga banor vid Skellefteå och Piteå samt en bana öfver Nyköping. Det skulle således byggas på 6 olika ställen af staten. Det är också ganska betydande summor, som det är fråga om, mellan 30,000,000 och 40,000,000 kronor förutom de hundra millioner, som ytterligare komma på inlandsbanan. Det skall således lånas mycket pengar och det skall på flera olika ställen användas icke så obetydligt med ingenjörer och arbetare. Detta kommer naturligtvis att höja arbetslönerna i de trakter, där byggnaderna pågå, äfvensom arbetslönerna i hela landet. Det är oerhörda svårigheter för jordbrukarne att få dugliga arbetare, ty det är icke industriens utan jordbrukets arbetare, som tagas till dessa banbyggnader. Då är det fråga, om det är så brådtom med denna sak. Vidare hafva vi i år liksom i fjol haft tillfälle se, att när banorna äro afslutade kommer en hop pensioner i fråga till ingenjörer och arbetare. Frågan är nu, om det är nödvändigt att bygga Skellefteåbanan redan nu. Att inbyggarne i Skellefteå vilja hafva banan så fort som möjligt, är ju naturligt, men frågan är, om det är så brådtom, att staten bör göra det nu. Banan kommer naturligtvis icke att bära sig, antager jag, och då är det fråga, om det icke vore skäl att vänta med denna bana till dess Bohusbanan och Morjärvsbanan äro färdiga, så att icke staten bygger på för många ställen på en gång.

Herr grefve och talman, jag anhåller om afslag på utskottets hemställan.

Herr Berlin: I motsats till den föregående ärade talaren skall jag anhålla att få yrka bifall till utskottets hemställan och vill med några ord angifva mina skäl därtill. I den plan, som upprättades för byggande af den norrländska stambanan, ingick äfven att från denna draga bibanor till städerna i de landskap, som stam-

banan skulle komma att genomlöpa. Planen har också blifvit fullföljd, i det att de norrländska kustlandskapens städer blifvit på detta sätt satta i förbindelse med stambanan. Undantag härifrån göra dock Skellefteå och Piteå, och ända sedan år 1896, då banbiten mellan Vännäs och Umeå öppnades för trafik, står norra stambanan utan någon som helst järnvägsförbindelse med kusten å sträckan från Vännäs till Boden. Att detta förhållande måste hämmande inverka på dessa traktors utveckling äfvensom på statsbanans ekonomi, ligger i sakens natur. Hvad nu Skellefteåbanan särskildt beträffar, hafva tid efter annan undersökningar ägt rum angående en bana dit. Dessa undersökningar hafva med all önskvärd tydlighet ådagalagt, att banan kommer att få en synnerligen stor betydelse icke blott för staden Skellefteå och kringliggande nejd samt för de trakter, som den är afsedd att genomlöpa och hvilka äro särskildt folkrika och bördiga, utan äfven för inlandet och en icke ringa del af norra Västerbottens och södra Norrbottens lappmarker. Dessa undersökningar äro nu afslutade och i alla afseenden fullständiga, och hvad villkoren för banbyggnaden beträffar, har till de vanligen förekommande, såsom om markupplåtelse m. m., fogats ett mycket strängt sådant, genom hvars antagande särskildt Skellefteå stad visat sig inse, hvilken betydelse banan har för den, i det att staden åtagit sig att på egen bekostnad iordningställa en tidsenlig hamn. Ehuru staden icke räknar mer än omkring 1,400 invånare, har man där icke tvekat att för vinnande af järnvägsförbindelsen underkasta sig dryga kostnader, då vederbörande äro målmedvetna och öfvertygade om stadens lifskraft och förmåga af utveckling.

Nu har den siste högt ärade talaren yttrat tvifvel om huruvida det vore ekonomiskt klokt att redan nu börja byggandet af denna bandel, och han har särskildt framhållit, att vi äro engagerade i så många och dyrbara järnvägsanläggningar, att sammanlagda kostnaden därför uppgår till 30 millioner och därutöfver. Jag vill då nämna, att af dessa 30 millioner kronor en summa af bortåt 5 millioner kommer att enligt hvad utskottet föreslagit bortfalla, och vidare att det icke torde vara så alldeles säkert, att hvad som sedan återstår af de 30 millionerna kommer att påfordras. Härom skall jag naturligtvis icke nu yttra mig. Jag öfverlämnar denna angelägenhet till statsutskottet. För min del anhåller jag, herr grefve och talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Bremberg: Den högt ärade reservanten har reserverat sig emot statsutskottets beslut angående byggande af en bana från Bastuträsk till Skellefteå och kusten. Då skälet varit sparsamhets-skäl, bör det vara mycket beaktansvärdt. Men det finnes en sorts sparsamhet, som kan åstadkomma stora indirekta förluster. Hade vi för 30 år tillbaka skaffat Norrland kommunikationer samt af-

*Ang.  
anläggning af  
statsbana från  
Bastuträsk till  
Skellefteå.  
(Forts.)*

Ang.  
anläggning af  
statsbana från  
Bastuträsk till  
Skellefteå.  
(Forts.)

dikat myrmarkerna i stor skala, hade vi af stegrade inkomster från kronoskogarna haft så mycket penningar, som nu gått förlorade, att vi kunde byggt järnvägar därför under 50 år, och hade äfven dessa myrmarker, som nu föra med sig frost, kunnat vara be vuxna med vackra ungsogor.

År 1871, då jag först kom upp till Norrland, betalades för vackra timmerträd 25 å 35 öre. Nu betalas ända till 10 kronor trädet och däröfver för samma sorts träd. Man kan då tänka sig hvilken mängd millioner, som vi indirekt förlösat därigenom, att vi ej i tid försett oss med kommunikationer. När vi nu hafva fakta för ögonen, att så skett, böra vi väl skyndsamt söka att reparera skadan, så att icke vår rikedomskälla, Norrlands kronosogor, skänkas bort. Det är väl bättre att lägga ned penningar på järnvägar och få våra skogsprodukter fullt betalda, då vi få järnvägarna som present, i stället för att underlåta att bygga sådana och erhålla en ringa penning för skogsprodukterna. Då jag anser, att det bör vara en klok finanspolitik, får jag, herr grefve och talman, yrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag, i all synnerhet som det icke torde dröja länge, innan denna järnväg skall komma att lämna skälig ränta på anläggningskapitalet, om man beräknar äfven de inkomster stambanan tillföres genom Skellefteåbanan. På grund häraf yrkar jag bifall till utskottets hemställan och afslag å friherre Palmstiernas reservation.

Grefve Lewenhaupt: Jag vill i alla delar instämma med friherre Palmstierna däri, att staten för närvarande har åtskilliga järnvägar under byggnad och skall nu ytterligare få flera. Det är en allmänt känd sak, att alla arbetskrafter, som för närvarande kunna uppletas, tagas i anspråk af industrien och byggnadsverksamheten i synnerhet. Jordbruket lider för närvarande en mycket stor brist på arbetskraft, och det finns intet skäl, som talar för att ytterligare försvåra ställningen för jordbrukarne. Det går en stor ekonomisk svallvåg för närvarande öfver vårt land, som måhända om ett eller annat år går tillbaka, och då vore det lämpligt för staten att sätta i gång järnvägsbyggnader för att sysselsätta en del arbetskrafter, som för närvarande användas af en alltför uppdrifven industri. Jag kan icke förstå, hvarför man icke kan dröja något med byggandet af denna bana. Det finns ingen anledning att forcera, såvidt jag kunnat finna åtminstone af den motivering, som här är framlagd. Jag ber att få yrka bifall till reservationen.

Herr Fränckel: Herr grefve och talman, mina herrar! Jag tror, att utskottet vid behandlingen af denna fråga har ställt sig i full öfverensstämmelse med de anordningar, som hittills varit följda för utvidgningen af statsbananätet. Om jag också för min del icke är lika sangvinisk som herr statsrådet och chefen för civil-

departementet i afseende å möjligheten att tillgodose alla orters behof af statsbanor, vill jag dock fästa herrarnes uppmärksamhet på att det förslag, som nu föreligger att bygga bibana från norrländska stambanan till Skellefteå, är en gifven följd af den princip, som hittills varit gällande vid statsbanenätets utvidgning. Hvad hafva vi här gjort? Vi byggde statsbanan norr ut och lade den på det sätt, som passade för att på bästa möjliga sätt kunna tillgodose orterna, utan att taga någon särskild hänsyn till om kuststäderna genast blefvo tillgodosedda. För att, om jag så må säga, godtgöra den olägenhet, som häraf uppstått, har man, såsom en föregående talare påvisade, successivt och i den mån statens tillgångar det medgifvit byggt bibanor till den ena staden efter den andra utan att därför bygga alla på en gång. Nu har man kommit så långt som till städerna Skellefteå och Piteå, och vi böra nu således i öfverensstämmelse med hvad som hittills ägt rum fortsätta denna plan, som visat sig lycklig, och förse dessa städer med bibanor. Lyckligast hade ju varit, om tillgångarna varit sådana, att man kunnat tillgodose båda dessa orter på en gång, men såsom här redan påpekats, och hvilket äfven förekommer i den kungliga propositionen, bör man nöja sig med att börja arbetena på den ena banan och man har efter de upplysningar, som inom utskottet vunnits, funnit angelägnast att först bygga bibanan till Skellefteå. Jag tror således, att i frågans närvarande skick bör utskottets förslag vara för Riksdagen antagligt, så mycket hellre som den fråga, som nu föreligger, fullkomligt öfverensstämmer med de tillväggångssätt, som äfven i öfriga fall följts, nämligen att sådana orter, som sakna kommunikationer och på den grund böra fördes med statsbanor, i första rummet böra blifva tillgodosedda. Nu föreligger här ett sådant fall, som dessutom har det goda med sig, att den mängd industriella anläggningar, som finnas efter den föreslagna linjen, äfven blifva tillgodosedda, om denna bibana bygges som statsbana. Jag tror således, att, äfven om man tager hänsyn till den myckna arbetskraft, som nu bindes vid järnvägsbyggnaden, såsom den ärade reservanten påvisat, bör icke någon risk förefinnas genom att denna bana nu tages i arbete i den utsträckning, som här föreslagits, nämligen att för år 1908 till densamma bevilja ett anslag af 800,000 kronor.

Jag ber således att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Sedan öfverläggningen förklarats härmed slutad, gjorde herr talmannen i enlighet med de yrkanden, som därunder framstälts, propositioner, först på bifall till hvad utskottet i förevarande punkt hemställt samt vidare på afslag därå, och förklarade sig anse den förra propositionen, hvilken upprepades, vara med öfvervägande ja besvarad.

*Ang.  
anläggning af  
statsbana från  
Bastuträsk till  
Skellefteå.  
(Forts.)*

Votering begärdes, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i punkten a) af sitt utlåtande n:o 148, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslås utskottets hemställan.

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

Ja — 68;

Nej — 33.

*Ifrågasatt  
anläggning af  
statsbana från  
Ålfsby till  
Piteå m. m.*

*Punkterna b) och c).*

Herr Cederberg: Herr grefve och talman, mina herrar! Det har nyss af friherre Palmstierna särskildt betonats och vidare af grefve Lewenhaupt sagts, att här är fråga om att nu besluta byggandet af så oerhördt mycket statsbanor, att det skulle blifva brist på arbetskraft i landet helt och hållet. Jag ber att få erinra där-om, att just den omständigheten, att Kungl. Maj:t föreslagit att banorna skola byggas på vidt skilda håll bör göra olägenheten af de stora arbetena på spridda ställen mindre, än om de voro samlade alla på ett håll. För öfrigt ber jag att få erinra, att, om man i afseende å Piteåbanan stannade vid hvad Kungl. Maj:t föreslagit, nämligen att den väl nu skulle beslutas, men att arbetet på densamma icke skulle påörjas förrän senare, tror jag, att beslutet om Piteåbanans byggande icke skulle hafva det ringaste inflytande på den större eller mindre tillgången på arbetskraft inom landet.

För min del anser jag i det närmaste alldeles samma skäl föreligga för Piteåbanans byggande som för Skellefteåbanan. Det är sant, att Skellefteåbanan så till vida bort gå före och äfven fått gå före därför, att den så att säga så godt som alldeles på midten genomskär den landsträcka, som nu finnes emellan de båda nordligaste grenbanorna från statsbanan till kusten. Piteåbanan intager i detta fall icke en fullt så gynnsam ställning, ty den skulle komma att ligga i norra hälften af samma landsträcka. Där af följer emellertid icke, att man nu bör underlåta att fatta beslut om



dess byggande. Jag anser mig därför böra förorda, att ifrågavarande banas byggande beslutes redan nu.

I olikhet med Kungl. Maj:t anser jag likväl, att därvid bör fästas ett villkor, analogt med det villkor, som uppställts beträffande Skellefteåbanan, nämligen rörande anordnande af hamn. Såsom herrarne finna af Kungl. Maj:ts proposition, har man med afseende å hamnen vid Skellefteå icke nöjt sig med mindre djup än 6 à 7 meter. Enligt det statsrådsprotokoll, som är fogadt vid propositionen, hade Piteå i sin hamn, att döma af lotsstyrelsens yttrande, åtminstone år 1906 i mars månad endast ett djup af 4,5 meter under medelvattenståndet, hvilket ungefär svarar emot 4 meter under lågvatten. Enligt samma protokoll säger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att arbeten äro beslutade, hvarigenom hamnen skulle utvidgas och fördjupas till 6 meter och att Piteå stad därtill anslagit medel. Dessa arbeten lära hafva påbörjats, men icke fortskridit så långt, att hamnen ännu är färdig, långt därifrån. Arbetena afse ju icke heller att åstadkomma samma djup som i Skellefteå hamn, utan något mindre, ungefär en half meter mindre. I alla händelser bör således enligt min mening motsvarande villkor, som nu fästs vid Skellefteåbanan, uppställas äfven vid Piteåbanan.

Man kan möjligen däremot invända, att då arbeten redan pågå för hamnens utvidgning, uppställandet af ett dylikt villkor är onödigt. Ja, jag ber att i så fall få erinra om hvad som skett vid Umeå. När Umeåjärnvägen byggdes, hade äfven pågått undersökningar angående åstadkommande af en djupare hamn därstädes, och man har sedermera arbetat med muddringar o. s. v. där för att få tillräckligt djup i hamnen vid järnvägens ändpunkt. Detta har nu misslyckats, och staden har ansett, att det öfverstiger hennes krafter att få en tillräckligt djup hamn därstädes. Hamnen vid den banans ändpunkt är därför ytterst grund. Jag tror icke, att man bör utsätta sig för att få samma förhållande vid Piteå. Det är visserligen sant, att om man skall uppskjuta att besluta byggande af denna bana, så kan man till dess se tiden an beträffande hamnfrågan. Men enligt min öfvertygelse föreligger icke det ringaste skäl att uppskjuta fattandet af detta beslut.

Såsom herrarne måhända erinra sig, har herr Ahlstrand i Andra Kammaren väckt motion om att Riksdagen i år skulle till denna banas påbörjande under år 1908 anvisa ett belopp af 800,000 kronor. Jag ber att få biträda hans förslag och anhåller, herr talman, om proposition å följande yrkande: att Riksdagen må, under förbehåll dels att i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 19 april 1907 omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttages, dels ock att Piteå stad åtager sig att vid staden anordna tillfredsställande hamn med hamninlopp från hafvet till den tid järnvägsbyggnaden beräknas färdig, besluta anläggning af statsbana från Älfsby station å norra stambanan till Piteå för en be-

*Ifrågasatt  
anläggning af  
statsbana från  
Älfsby till  
Piteå m. m.  
(Forts.)*

*Ifrågasatt  
anläggning af  
statsbana från  
Älfsby till  
Piteå m. m.* räknad kostnad af 4,870,000 kronor, samt till påbörjandet af denna bana för år 1908 anvisa ett belopp af 800,000 kronor.

(Forts.)

Herr Bildt: Herr grefve och talman! Då regeringens järnvägspropositioner framlades för Riksdagen, afgåfvos de visserligen i flera olika nummer, men de utgöra dock ett sammanhängande helt, hvarför planen finnes angifven i propositionen om Södermanlandsbanan. Vi finna då att vissa principer därvidlag varit ledande. Vi se huru man där tagit upp en fullständig undersökning för det stora företaget inlandsbanans byggande, inklusive den synpunkten hur detta företag skall blifva gagneligt för det stora syftet landets försvar. Vidare finnes där också plan för Jämtlandsbanan, d. v. s. icke för densamma såsom del af en stor trafikdel, utan endast i *det* sammanhanget betraktad såsom lokalbana. Ytterligare finna vi där planer för Skellefteå- och Piteåbanorna, för den förstnämnda slutförd, för den senare endast förslag om ett principuttalande; där äro anslagen skjutna i bakgrunden till följd af en särskild motivering. Slutligen finna vi hur man velat infria den ställning som andra förorsakat, nämligen det onekligen behjärtansvärda skälet, att södermanlänningarna hvarken få anslag till bana eller få bygga själfva.

Ser man på denna plan i sin helhet, kan man säga, att den söker lösa alla förpliktelser som finnas förut och att alltså på detta sätt lägga grund till hvad som sedan skall komma. Jag tror också, att den på många håll väckt tillfredsställelse, särskildt hos dem som se sakerna i deras sammanhang. Det enda, som väckt någon oro, är det förhållande att i denna plan saknas hvarje antydning om hvarifrån de 37 millionerna skola tagas; svaret på denna fråga hade man då naturligtvis väntat att få från statsutskottet.

Men hur har det nu gått i utskottet med denna plan? Jo, vi veta, att frågan om Jämtlandsbanan skjutits fram till att bilda den stora principfrågan om inlandsbanan, men där vann man anslutning endast med villkor att man släppte krafvet på den sträckning af de *blifvande* banorna, som gagnade rikets försvar. Hvarför Skellefteåbanan funnit nåd för utskottets ögon, vet jag icke, men det är ju i alla fall lyckligt att så skett; jag tror att den planen är god, och jag har nyss lämnat densamma min röst.

Hvad Södermanlandsbanan beträffar, tycker jag att meningarna hafva varit mer delade i utskottet än beträffande de öfriga banorna; men propositionen därom kom ju också in sent.

Sedermera finner man att Kungl. Maj:ts förslag i afseende å Piteåbanan har blifvit afstyrkt. Man har redan förut hört, att detta förslag icke skulle hafva funnit nåd för utskottets ögon, på den grund att man icke ville besluta något, förrän pengarna skulle ut. Då väckte man motion i syfte att afhjälpa den saken. Men då säger man, att det passar icke heller: det blir för litet. Den saken är också hjälpt i herr Cederbergs nyss framställda yrkande.

I likhet med den föregående ärade talaren tror jag, att det är svårt att förstå, hvarför man skall skjuta upp byggandet af Piteåbanan längre än anläggningen af Skellefteåbanan. Här har visserligen gjorts den invändningen, att man icke bör arbeta med järnvägsbyggnader på flera ställen på en gång. Om arbetets natur det kräver, får man väl i alla fall arbeta på flera ställen. Icke heller inlandsbanan lär man väl kunna bygga på så sätt, att man arbetar bara på ett håll, utan man måste väl äfven därvidlag börja på flera håll, i annat fall kommer arbetet att draga en oerhördt lång tid. Vid en jämförelse med de järnvägsarbeten som förut pågått här i landet torde man icke kunna säga, att här föreslås järnvägsbyggnader på så ovanligt många ställen. Huru många ställen är det nu för resten fråga om! Jag hörde icke detta skäl anföras i går afton, då det talades om Jämtlandsbanan, att man tyckte att det skulle komma att arbetas på för många ställen. Det är ju sant, att man sedan fattat beslut om byggande af Skellefteåbanan; men hur det blir med Södermanlandsbanan vet man icke. Hvarför detta skäl skall anföras just gentemot Piteåbanans anläggning förstår jag icke, och det anfördes ej heller gentemot Skellefteåbanan, utan densamma har ju tillstyrkts af utskottet och beslutats af kam-maren.

*Ifrågasatt  
anläggning af  
statsbana från  
Ålfsby till  
Piteå m. m.  
(Forts.)*

På samma sätt förhåller det sig med det anförda motskålet om brist på arbetskrafter. Den bristen är väl icke så synnerligen mycket större i dag än i går afton, föreställer jag mig!

Däremot hörde man i går afton talas om nödvändigheten af att öppna Norrland för trafik och bereda ökade möjligheter för tillgodogörande af dess resurser. Skall man nödvändigt lägga järnvägarna i ödemarkerna och uppe i fjällen för detta ändamål! Kan man inte lika gärna söka ta vara på just t. ex. Piteådalens resurser? De äro säkerligen mycket stora och utom allt tvifvel lättare upp-arbetade. Där har man flera möjligheter och större utsikter att nå ett lyckligt resultat. Skola dessa grenbanor för öfrigt i alla fall en gång byggas, så är att märka, att ju fortare de blifva färdiga, dess mer komma de att gagna stambanan och tillföra den ökad trafik.

För min del kan jag därför icke förstå, hvarför man skulle uppskjuta att fatta beslut om byggandet af här ifrågavarande bana, hvilken i jämförelse med våra öfriga järnvägsbyggnader har en så obetydlig storlek. Jag anhåller att få instämma i herr Cederbergs yrkande.

Herr Tamm, Hugo: Jag skall be att i korthet få anföra de skäl, som bestämt utskottet att i detta fall afstyrka det kungl. förslaget. Detta förslag innehåller heller icke något annat än ett allmänt beslut, att i en framtid banan skulle komma att byggas. Detta är likvisst en ovanlig åtgärd, att man fattar ett dylikt beslut och uppskjuter verkställandet till en annan riksdag. Antingen

*Ifrågasatt  
anläggning af  
statsbana från  
Älfsby till  
Piteå m. m.  
(Forts.)*

kommer man så att säga att binda denna följande Riksdag, eller också kommer den att icke bry sig om hvad som nu beslutes, ty den har ju i sin makt att bestämma, när penningarna skola utgå, och innan dess kan det icke blifva något af med byggandet.

Jag förstår icke några af de argument, som nyss anfördes. Det sades att det är likgiltigt, huru många banor jag bygger. Om jag skall bygga dem, tager det i alla fall icke mera arbetskraft eller mera penningar. Men det är väl dock så, att två banor taga mera än en, att tre banor taga mera än två och att fyra banor taga mera än tre. Det kräfves sålunda att suga upp på en gång mera arbetskrafter, när det är på flera ställen man bygger, än som behöfvas, om man bygger på färre ställen och för mindre summor. Likaså är det klart, att det behöfves betydligt mera penningar, om man skall bygga på flera ställen, än om man gör det på färre. Jag tycker att detta är så solklart, att jag icke förstår det argument, som däremot anförts.

Man har åberopat den af Kungl. Maj:t framlagda, sammanhängande planen. Jag skulle vilja fråga herr statsrådet och chefen för civildepartementet, hvad det är för en plan. Det är en plan på vissa nybyggnader, men är järnvägsbyggandet därmed fullgjordt? Är det icke antagligt, att härtill skola läggas sådana poster som t. ex. för järnvägarnas utfartsvägar från Stockholm? Kan man uppskjuta med detta? Jag har mina stora tvifvel därom. Kan man uppskjuta med utläggning af dubbelspår mellan Stockholm och Järna, och kan man stanna där? Är det icke många sådana utgifter, som alldeles bestämdt förestå för järnvägarna? Dessa utgifter äro antagligen större och komma att kräfva mera penningar, och de nya banor, som nu äro i fråga, äro således blott en liten del af hvad man har att motse. Hvar och en vet, huru ofantligt stora utvecklingskraft för närvarande ställas på järnvägarna. Hvad som här anföres är således blott ett stycke af ett förslag om huru man skall arrangera sig efter denna plan, och man är icke säker på huru den planen kommer att fullföljas. Och känner jag mina kära vänner norrlänningarna rätt, så måste jag tvifla på att de skola nöja sig med denna plan från i år. Jag tror att de skola söka att forcera saken och kräfva, att det skall gå kraftigare undan för undan, samt att denna plan följaktligen endast kommer att blifva en vacker tanke. Men icke tror jag att detta är något att bygga på, ty denna plan kommer aldrig att binda någon.

Jag kan icke neka till att det synes mig vara sorgligt, såsom det nu är. När det var fråga om Morjärvsbanan — där den talare, som antagligen kommer att uppträda efter mig, kallade hvad jag sade för det tunga artilleriet — då vågade jag säga, att denna riksdag skulle blifva alldeles exceptionell i afseende å utgiftskraft på statskassan. Såvidt jag för närvarande kan se i budgeten, är det redan omöjligt att taga det, som Kungl. Maj:t har föreslagit, af skattemedel, utan man måste taga af lånemedel till Morjärvs-

banan. Såvidt jag kan se, är man redan några hundra tusen öfver den af Kungl. Maj:t föreslagna budgeten. Man är vidare uppe på en lånesumma af öfver 40 millioner, och därtill kräfvast högst betydliga tillägg af räntor till riksgäldskontoret. Skall man verkligen forcera på detta vis utan att det ringaste tänka på hvilka andra verkningar det har, än att man får sin vilja fram? Det råder i denna stund en så stark spänning på arbetsmarknaden, att det är ytterligt svårt att få, åtminstone till något så när rimligt pris, den arbetskraft som kräfvast — jag säger icke blott till jordbruket, utan för alla de stora företag och den sjudande industriella verksamhet, som nu pågår. Är det rimligt att ytterligare forcera på det vis, som nu senast föreslagits af herr Cederberg, och att ytterligare besluta en ny bana? Såvidt jag kan se, måste väl ändå staten taga i betraktande, huru allt detta ställer sig. Jag hade snarare tänkt mig, att när det är svaga tider, när det är ondt efter förtjänst för arbetarne, då är rätta stunden för staten att gripa in och söka att hålla arbetsmarknaden jämn. Här tyckes man vilja gå i en alldeles motsatt riktning. Det är, som om man gripits af en svindel att hasta på mer och mer och spränga hela arbetsmarknaden. Jag tror att det är felaktigt att göra på detta vis, och då jag icke kan förstå, att det är nödvändigt att börja dessa banor på en gång, så kan jag heller icke ansluta mig till det förslag, som herr Cederberg framställt om bifall till herr Ahlstrands motion.

Det gäller dessa norrländska städer, javäl. Det beslut, som i går fattades, afsåg, efter min uppfattning åtminstone, att öppna okänd mark och okända trakter och att sammanbinda dem med öfriga delar af landet. Hvad är det då man vill göra i dag? Jo, dessa städer, det är sådana, som mycket riktigt hafva af norra stambanan blifvit afskurna från sina gamla handelsområden; det är små orter, som hafva hvar och en ungefär så stor befolkning som en medelstor fabrik; de hafva arbetat sig fram i fråga om både landtbruk och annat, det är sant. Nu vill man rädda dem, för att de icke skola blifva sönderklämda, men det är väl icke nödvändigt, att man går fram hur hastigt som helst på detta sätt, och jag fruktar att man här skulle göra mera skada än gagn. Det är väl då icke så hårdt af statsutskottet att hafva föreslagit, att någon moderation i detta fall må iakttagas. Jag för min del kan icke se annat, än att statsutskottets förslag är ett riktigt förslag, och jag får därför, herr talman, anhålla om bifall till det samma.

Herr Berg, Lars: Det är visserligen icke alldeles utan risk för en norrlänning att taga till orda och tala för ett norrländskt intresse. Det har i sådana fall många gånger händt mig, att jag fått höra, att vi norrlänningar äro tämligen oförsynta och att vi komma med forcerade önskningsor och yrkanden till vår hembygds

*Ifrågasatt  
anläggning af  
statsbana från  
Ålfaby till  
Piteå m. m.  
(Forts.)*

*Ifrågasatt  
anläggning af  
statsbana från  
Alfsby till  
Piteå m. m.  
(Forts.)*

bästa. Men då man arbetar i detta syfte med full insikt om att det gäller icke blott Norrlands utan hela vårt lands intressen, så tror jag, att man icke bör låta därpå afskräcka sig. Hade Riksdagen tidigare tagit vara på de stora norrländska intressen, hvilka vi förfäktat — jag menar icke beträffande järnvägar, ty i detta afseende har Riksdagen på ett synnerligen förtjänstfullt och statsmannamässigt sätt tillgodosett de norrländska intressena — utan jag afser alla andra förhållanden — så skulle tillståndet i riket nu vara ett annat, och vi skulle vara helt annorlunda ekonomiskt situerade än hvad som, på sätt statsutskottets ordförande med rätta framhållit, i själva verket är händelsen.

Emellertid har det väckt både förvåning och bekymmer i närmast intresserade kretsar och vida därutanför, att statsutskottet visat sig så oförstående mot det verkligen trängande behovet för denna Piteåbygd af att få sin bibanefråga löst och att utskottet icke behjärtat, att denna landsdel kommer i en synnerligen betryckt undantagsställning, alldeles i strid med de principer, de åsikter och de yttranden, som här från statsmakternas sida förekommo, när stambanan genom Norrland beslöts och dess läge bestämdes. Jag tror också, att om man tager del af handlingarna och granskar statsutskottets skäl för sitt afstyrkande af Piteåbanan, skola icke många kunna undgå att finna, att skälen äro tämligen svaga och att de hafva ännu svagare stöd i rådande förhållanden. Det är kanske icke så förståndigt att vid ett aftonplenium söka bevisa detta, men jag skall dock be att få säga några ord därom.

Utskottet stöder sig på ett utlåtande af järnvägsstyrelsen och vill därmed ådagalägga Piteåbanans ringa betydelse. I detta afseende anställs en jämförelse med Skellefteåbanan, hvori det heter, att de bygder, som Skellefteåbanan skulle genomlöpa, äro »långt mera i saknad af kommunikationer än de trakter, som gränsa till den föreslagna Piteåbanan» samt att den förra banan äfven skulle komma att tillgodose ett större trafikområde än Piteåbanan. Men hvar och en kan ju inse, att beträffande två floddalar, af hvilka ingendera äger en enda meter järnväg — om man nämligen icke tager hänsyn till stambanan, som skär tvärtöfver dessa områden nästan vinkelrätt mot floderna och på lika afstånd från hafvet — kan man icke rimligen säga, att den ena är mer eller mindre i saknad af kommunikationer, ty båda äro alldeles utan sådana, båda äro kemiskt rena från järnvägsförbindelser, om jag nämligen undantager den, som jag nyss nämnde. Ännu mindre kan det vara så, som järnvägsstyrelsen har yttrat och hvarpå utskottet stöder sig, eller att trafikbehovet är större för den sydligare floddalen, därför att det är 111 kilometer mellan denna och Umeåbanan, men blott 56 kilometer mellan Piteådalen och Luleåbanan. Hvar och en vet, att ingen kan få sina produkter fraktade eller sina konsumtionsbehof tillgodosedda med en järnväg, som ligger på 11 eller 6 mils afstånd i en annan dalgång. Det enda sättet att tillfredsställa detta

behof är att förse båda dessa trakter hvar och en med sin bibana. Detta är för Piteådalens så mycket nödvändigare, som den redan är genom stambanan afskuren från sitt egentliga stora handelsområde, Piteå lappmark. Någon täflan kan där icke uppehållas och all konkurrens blir omöjlig, om icke Piteå samtidigt med Skellefteå får sina järnvägsförbindelser ordnade.

*Ifrågasatt  
anläggning af  
statsbana från  
Älfsby till  
Piteå m. m.  
(Forts.)*

Utskottet yttrar vidare att motionärerna yrkat, att båda banorna skulle byggas samtidigt men med anslag, som sammanräknade för året icke uppginge till mer än det för den ena banan afsedda årsanslaget, och anmärker, att »ett så långsamt fortgående byggande måste i detta fall anses vara ur ekonomisk synpunkt synnerligen ofördelaktigt och därför ingalunda att tillråda». Detta är helt enkelt orätt citeradt. Motionärerna, hvilkas yrkande förekommer i samma utlåtande, föreslå nämligen endast, »det Riksdagen ville besluta anläggning af statsbana dels från Bastuträsk station å norra stambanan till Skellefteå och vidare till Kallholmsfjärden, dels ock från Älfsby station å norra stambanan till Piteå, samt att för påbörjandet af dessa banor för år 1908 anvisa ett belopp af 800,000 kronor att lika fördelas dem emellan.»

Det är således i motionen endast fråga om medel för att påbörja banornas byggande, men visserligen hafva motionärerna icke på något sätt — hvilket heller icke tillhör vare sig utskottet eller denna Riksdag att bestämma — uttalat sig om huru arbetet skall bedrivas och anslag beviljas under följande år efter 1908. Det var för att tillmötesgå statsutskottets åsikt om att man icke i sista stund bör belasta budgeten med ökade summor och därigenom försvåra dess uppgörande, som man vidhöll oförändradt det redan på bordet liggande äskandet om 800,000 kronor och ansåg, att man med detta belopp kunde få banornas byggande förberedt och igångsatt. Statsutskottet har emellertid icke senterat detta utan ansett, att våra äskanden varit för ringa. Det är mycket lätt hjälpt genom att öfvergå till en annan motion, hvori begäres 800,000 kronor till hvardera banan, i hvilket yrkande jag liksom herr Cederberg skall förena mig.

Egendomligt är det också, att utskottet ville afstyrka motionerna på samma grunder, som samma motionärer använt för att få anslaget till Morjärvsbanan höjdt till 1,200,000 kronor från 500,000 kronor, hvilket senare belopp utskottet nyss ansett för denna bana tillräckligt, oaktadt den är lika stor som Piteå- och Skellefteåbanorna hvar för sig och däri inbegripes dessutom en stor landsväg, som tager större delen af anslaget.

Hvad nu hufvudsäket för afslag beträffar, säger utskottet — och detsamma har också yttrats af flera talare — att utskottet icke finner »lämpligt, att Riksdagen, på sätt af Kungl. Maj:t föreslagits, nu fattar beslut om dess anläggning, utan anser utskottet, att med afgörandet af denna fråga bör anstå åtminstone till en tidpunkt, då icke hinder för utförande af berörda järnvägsanlägg-

*Ifrågasatt anläggning af statsbana från Älfsby till Piteå m. m.* ning möter i följd af andra pågående eller nära förestående banbyggnader.»

*(Forts.)* Ja, skall man uppskjuta Piteåbanans byggande till en tidpunkt, då järnvägsbyggandet är mindre än nu, så skall man sannolikt uppskjuta den till en obestämd aflägsen framtid och kanske till en framtid som aldrig inträffar.

Gentemot hvad den förste reservanten yttrade därom, att det pågår och ytterligare väntas så många järnvägsbyggnader här i landet, vill jag be kammaren tvärtom lägga den sanningen på hjärtat, att den tid som har gått och den som nu är inne utmärkas af ett ovanligt stillastående i afseende å järnvägsbyggnadsverksamheten. Denna har väsentligen upphört, hvad de enskilda järnvägarna beträffar, och äfven statens byggnader för nya banor äro ju nu i det närmaste afslutade med Bohusbanan. Äfven om jag medräknar alla de banor, som äro på allvar föreslagna, är det dock en ringa byggnadsverksamhet, som kan emotses i den närmaste framtiden mot hvad staten vid åtskilliga tillfällen förut utöfvat och än mindre än hvad som vissa tider ägt rum, när man lägger tillsammans både det enskilda och det allmänna järnvägsbyggandet i vårt land. Från denna synpunkt kan det därför alldeles icke vara något skäl att nu icke företaga denna anläggning. Tvärtom är det dels all sannolikhet för att detta stillestånd på järnvägsbyggandets område kommer att en tid fortfara med anledning af penningmarknadens läge, och dels har erfarenheten och statistiken visat, att efter ett sådant uppehåll i byggnadsverksamheten kommer alltid en febril brådska på detta område, som då verkligen skulle göra större statsbanebyggnader olägliga. Jag finner således, att det anförda förhållandet talar för att nu äfven bygga Piteåbanan.

Hvad beträffar det af utskottet, oaktadt det hemställt om afslag rörande denna bana, gjorda uttalandet, att Piteå skall tillförbindas att anordna tillfredsställande hamn och hamninlopp, så vill jag erinra därom att, såsom också den föregående talaren har erkänt, Piteå redan under snart ett halft sekel förtjänstfullt arbetat på sin hamn, som redan är rätt god och särskildt är utmärkt i afseende å utvecklingsmöjligheter. Ett intyg från ordföranden i hamnstyrelsen innehåller därom följande ord: »att vattendjupet i inseglingrännorna till Piteå inre hamn öfverallt håller 5,8 meter, likasom delvis själfva hamnbassinen, hvilken under denna och nästa sommar kommer att upptagas till 6 meters djup, hvarefter enligt fastställd arbetsplan djupet i inseglingrännorna kommer att ökas jämväl till 6 meter, att arbetet utföres med stadens eget mudderverk samt att af beräknade kostnaden för hamnens och rännornas fördjupning till 6 meter under medelvattenytan, utgörande 220,000 kronor, redan användts 179,900 kronor.» Inom mycket kort tid och oberoende af några villkor har således Piteå, denna lilla stad, i alla fall anordnat en hamn till samma djup som rikets allra största handelshamnar, t. ex. Malmö och Göteborg. Det är icke mer



än några få år sedan — jag vågar icke säga, om det är 5 eller 6 år — som båda dessa städer först fingo 6 meters vatten i sina hamnar, och detta är nu äfven Piteå i färd med att utföra. Det gör således ingenting, om detta villkor fastställes eller icke; Piteå skall säkerligen icke blifva annat än förvånadt däröfver, men det skall mycket gärna gå framställningen till mötes, om det kan lugna och trösta någon.

Men för att återkomma till själfva banan har det för mig viktigaste skälet att icke nu undanskjuta dess anläggning, utan verkligen sätta den i verket, varit det, att vårt land genom Konung och Riksdag vidtagit och utfört den stora norrländska stambanan för att med riket sammanknyta de aflägsna delarna af Norrland, och för att materiellt och andligen höja denna aflägsna landsända, som delvis befinner sig i ett nybygges tillstånd och icke kan hjälpa sig själf. Detta vackra mål kan dock icke vinnas, utan att denna hufvudåder, stambanan, förgrenas medelst bibanor, som upptaga och tillföra den trafik, och som äfven leda trafiken från stambanan till de centrala orterna vid kusten, och sålunda sätta det inre landet i förbindelse med hafvet och med hela stambanenätet.

Piteådalen är den i jordbrukshänseende mest framstående och bördigaste floddalen i Norrbotten. Den har den mest idoga och kunniga jordbruksbefolkningen. Den har sedan mycket långt tillbaka — sedan mer än ett sekel — ansetts som Norrbottens kornbod, och den är äfven nu relativt framstående. Finnes det då något skäl att försätta Piteådalen i en sådan ställning, att den icke kan bidra med de öfriga delarna af Norrland till att äfven föra trafik till den stora stambanan? Det tror jag icke. Vi hafva ju dessutom följt det ofvan citerade programmet för norra stambanan ända från dess södra till dess norra del. Vi hafva nämligen anlagt bibanor, om jag inberäknar den nyss beslutade, till icke mindre än, som jag tror, 8 hamnar, nämligen till Söderhamn, därefter till Hudiksvall, Sundsvall, Sollefteå (Långsele), Örnsköldsvik, Umeå, Luleå och nu i dag Skellefteå.

Skulle man då sätta dessa trakter i Piteådalen oförskyllt i en undantagsställning, utan samband med statsbanan och skulle man hafva råd därtill? Vi hafva lagt ned omkring 50 millioner kronor eller mera på denna statsbana i Norrland, räknadt från Långsele och 100 millioner i dess helhet, men det resultat, som därmed är afsedt, kan ej uppnås och ej heller de inkomster vinnas, som den behöfver för att bära sig, utan att bibanor anläggas. Jag tror, att om man uppskjuter Piteåbanans anläggning, så är detta en besparing, som medför förluster äfven rent materiellt och ekonomiskt sedt. Jag tror därför, att om man vill, att uppoffringarna skola bära frukt, och att anläggningskostnaderna för hufvudbanan skola kunna amorteras, skall man raskt taga ut steget fullt och icke rygga tillbaka vid det sista ännu från statsbanan afstängda flodområde, som finnes mellan Stockholm och Haparanda. Det är nu

*Ifragasatt  
anläggning af  
statsbana från  
Ålfsby till  
Piteå m. m.  
(Forts.)*

*Ifrågasatt  
anläggning af  
statsbana från  
Ålfsby till  
Piteå m. m.  
(Forts.)*

en behaglig tid, och det råder Frodefrid. Gud vet, när något dylikt åter står oss till buds, om vi uppskjuta därmed äfven denna gång. Jag instämmer i herr Cederbergs yrkande.

Herr statsrådet Juhlin: Kungl. Maj:t har uppgjort en plan för järnvägsbyggnader, en plan enligt hvilken man skulle börja att bygga för 6 millioner kronor för att sedan fortsätta för 8 å 9 millioner kronor. Det har sagts, att Bohusbanan ännu icke är färdig. Jo, Bohusbanan är färdig och skall den 1 juni i år öppnas för trafik. Den är färdig till Tingstad invid Göta älf. Det återstår endast bron öfver nämnda älf. Sålunda äro för närvarande inga statens järnvägsbyggnader under arbete.

Herr Hugo Tamm sade, att man icke kan rätta sig efter denna plan, ty den kan komma att rubbas. Det är möjligt, att den kan komma att rubbas, men det är bättre att hafva någon plan att gå efter än att icke hafva någon plan alls. Att ena året bygga för 11 millioner kronor, det andra året för 3 millioner, och det fjärde året för 14 millioner kronor är icke lämpligt. Det är bättre att åtminstone försöka ställa så, att det finnes någon plan i byggnadsarbetet. Det är sant, att det kommer att krävas åtskilliga summer för iordningsställande af en del stora bangårdar. På grund af den ofantliga ökningen i trafiken hafva bangårdarna, i första rummet Stockholms bangård, blifvit för trånga, men icke blott Stockholms bangård, utan en hel del bangårdar, t. ex. i Malmö, Göteborg, Norrköping, Linköping och Helsingborg, behöfva ombyggas, i första hand dock Stockholms bangård. Det är klart, att äfven för dessa bangårdsbyggnader planer måste uppgöras, och att de icke kunna ombyggas på en gång utan undan för undan. Nu har Kungl. Maj:t vis å vis dessa bibanor till Skellefteå och Piteå föreslagit, att de skulle betraktas såsom ett system af banor, så att man skulle börja med den ena, och då den är färdig, fortsätta med den andra. Ändamålet härmed har varit att i dessa nordliga trakter, där klimatet och andra förhållanden försvåra järnvägsarbetet i stor skala, ej behöfva samtidigt hopa alltför stora arbetarskaror på tvenne jämförelsevis nära hvarandra liggande platser. Kungl. Maj:t har därför föreslagit, att man skulle med 800,000 kronor påbörja Skellefteåbanan. För det ändamålet behöfs det 400 å 500 man, och icke kan väl den omständigheten, att dessa möjligen beröfvades jordbruket, i så hög grad, som här har antydts, skada vårt landtbruk.

Vi få väl också komma ihåg, att rundt om i landet årligen byggas ganska stora sträckor enskilda järnvägar. Jag tror icke, att de, som gjort detta, ångrat sig, och jag tror icke heller, att staten har behöft ångra, att den har byggt de statsbanor, som nu finnas. Men att på en gång bygga båda dessa banor, har Kungl. Maj:t ansett vara särdeles olämpligt. Man behöfver ju för järnvägsarbete i dessa trakter fostra och träna både arbetsledare och

arbetare och äfven af detta skäl torde det vara lämpligast att först börja med *en* bana och, när den blifvit färdig, fortsätta med den andra. Af skäl, som finnas anförda i den kungl. propositionen, har Kungl. Maj:t, särskildt på järnvägsstyrelsens tillstyrkan, föreslagit, att början göres med bibanan till Skellefteå.

*Frågasatt  
anläggning af  
statsbana från  
Älfsby till  
Piteå m. m.  
(Forts.)*

Herr Berggren, Emil: Det är fjorton år sedan skenorna sammanspikades på norra stambanan mellan Vännäs och Boden. Det var i december 1893. Banan hade byggts från båda ändar, från Vännäs och Boden. Redan då uppvaktade deputationer från Piteå regeringen och vederbörande i järnvägsstyrelsen med framställningar att få en bibana till stånd mellan Älfsbyn och Piteå så fort som möjligt. Dessa deputationer och underdåniga framställningar hafva fortgått allt sedan dess, och det har ständigt lofvats af regeringen, att vi skulle snarast möjligt få dessa fordringar uppfyllda, så snart järnvägsbyggandet afstannat på andra ställen och banorna därstädes hunnit blifva färdiga, så att man fick mera arbetsro. Och tillika har det framhållits, att dessa bibanor till Piteå och Skellefteå ovillkorligen skulle byggas samtidigt. Nu framlägger Kungl. Maj:t ett förslag, att visserligen Piteåbanan nu skulle beslutas, men att Skellefteåbanan skulle byggas först och Piteåbanan fördröjas ännu ytterligare 4 à 5 år. Såsom skäl härför anförde herr statsrådet och chefen för civildepartementet, att man icke ville orsaka en sammandragning af större arbetsstyrkor på två ställen så nära hvarandra. Jag tror icke att något skäl till denna fruktan behöfver finnas. En 400 à 500 man kunna nog dessa bygder hvar för sig åstadkomma, och dessa trakter, Boden-Piteå-Skellefteå, känner jag till. Jag vet, att en del af befolkningen i Piteådalen varit anställd vid byggandet af järnvägen genom öfre Norrland och att där finnas gamla rutinerade män, som äro vana vid järnvägsarbetet, och det kommer nu väl till pass. Jag har velat anföras detta, för att det af civilministern åberopade skälet icke måtte afskräcka kammaren från att, om så skulle vara möjligt, redan nu bevilja anslag till Piteåbanans byggande. Emellertid, dessa löften, som gäfvos, hafva naturligtvis icke kunnat vara gifna så fasta på hand, men de hafva varit trodda däruppe, och där känna de sig nu besvikna. Det skäl, som utskottet anförde mot att båda banorna skulle byggas samtidigt, och som äfven civilministern anförde, kan i viss mån vara riktigt, nämligen om man vill bygga sakta. Då är det bättre att icke behöfva ett större arbetsbefäl, än att, när den ena banan är färdig, det kan anlitas vid den andra. Det kan emellertid finnas skäl, som göra, att man icke bör taga hänsyn till detta, och ett sådant skäl är, att Norrbotten är efterblifvet. Särskildt är öfre Norrbotten en efterblifven landsdel. Det talas så ofantligt mycket om de stora tillgångar, som finnas däruppe, om de stora malmfälten, om de stora skogarna och de stora odlingsbara vidderna. Och det är gjordt mycket för

*Ifrågasatt  
anläggning af  
statsbana från  
Ålfsby till  
Piteå m. m.  
(Forts.)*

Norrbotten, och Riksdagen beviljar årligen anslag därtill, men, det kan icke hjälpas, Norrbotten är dock fortfarande efterblifvet. Om man vill föra det framåt, så får man försöka raska på. Det gäller att köra i fatt, om jag så får säga, den öfriga delen af landet. Det är sent, som befolkningen däruppe vaknat och lärt sig inse, hvilka rikedomar den har, och hvad den kan göra för att tillgodogöra sig dem. Men den har dock vaknat, och nu sjuder arbetslusten. Det är vår i allas sinnen, och de äro villiga att arbeta. Det sjuder på alla områden, och det arbetas på att höja icke blott bergsbruket och skogsbruket, utan också jordbruket, ladugårds-skötseln och mejerihandteringen. Skulle icke Riksdagen och dess Första Kammare nu vilja vara med om att utså ett frö, hvaraf man snarare kan få skörda rik frukt, än om man uppskjuter detta järnvägsbyggande en 8 å 10 år. Det har talats om att norrlänningarna äro anspråksfulla. Det kan synas så, och ordföranden i statsutskottet nämnde, att man kan vara förvissad om att de nog arbeta på att få sin vilja fram. Jag ber Första Kammaren om förlåtelse. Det är icke på grund af några stora anspråk, norrlänningarna arbeta för att få sin vilja fram, utan det är till följd af en stark känsla af de stora kraf, som måste tillgodoses, för att denna landsdel skall kunna blifva hvad hela Sverige vet, att den kan blifva. Det är skälet, hvarför man är enträgen att få vissa anspråk fyllda. Skall man vänta till dess alla hinder undanröjts och det är lämplig tid — ja, den tiden kommer aldrig. All erfarenhet vittnar, att om man skall vänta med att göra en sak, tills man får tid, så blir den aldrig gjord. Nej, man måste klippa till genast. Då blir det af. I stället för att vänta i en tio år, önska vi innerligt, att vi kunna få banan påbörjad redan nästa år.

Herr greve och talman, jag gör en underdånig bön till Första Kammaren om bifall till det af herr Cederberg gjorda yrkandet.

Herr Fränckel: Jag blef uppkallad af det yttrande, som nyligen fälldes af civilministern angående den plan, som i år blifvit uppgjord för järnvägsarbetet. Jag kan icke finna annat, än att den planen är uppgjord så, att man visserligen har försökt att komma till en slutsumma, men man har åtminstone icke grupperat banorna i den ordning, som det rätta behovet kräfver. Det synes bäst på det, att herr statsrådet har i enlighet med sin plan, under det han undanskjutit Piteåbanans byggande till år 1911, nu begärt ett anslag af 2 millioner för byggandet af en järnväg å sträckningen Järna—Norrköping. Huruvida detta är en plan, som öfverensstämmer med det verkliga trängande behovet af kommunikationer, lämnar jag därhän. Han framhöll vidare, att endast en 4 å 500 man skulle behöfva tagas i anspråk från jordbruket för byggandet af Skellefteåbanan, om man nu beviljar anslag därtill. Jag antager då, att han icke var närvarande i kammaren, när kammaren nyss beslutit byggandet af den banan. Denna arbetsstyrka

är sålunda redan disponerad, men hvad jag särskildt ville fästa mig vid är det, att kungl. propositionen i afseende å Piteåbanan är nog så egendomlig, så att, sedan jag frågat flere äldre riksdagsmän, om något sådant förut förekommit har jag fått till svar, att det icke har inträffat. Man föreslår, att Riksdagen skall besluta byggandet af en bana för 4,870,000 kronor, utan att innevarande år anslå några medel därtill. Jag hemställer om det vore rådligt, att en Riksdag skulle binda kommande Riksdagar ända till år 1911 med ett sådant beslut. Nej, Kungl. Maj:t har funnit liksom utskottet, att det icke är skäl att börja med båda banorna på en gång, och därför har Kungl. Maj:t, så vidt man kan tyda af propositionen, velat söka på ett sådant sätt tillfredsställa vederbörande orter — Kungl. Maj:t har önskat kunna säga dem: bara ni vänta, får ni banan. Här hafva vi kostnadsförslag för den, och den kommer att kosta 4,870,000 kronor, såvida förslaget står sig till år 1911. Jag tror således, att statsutskottet haft grundade skäl att icke tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag, i hvad det afser ett löfte åt Piteåborna, att de skulle få banan 1911 för ett så beskaffadt belopp. Så ha några motionärer resonerat, som framkommit med anslagskräf på 800,000 kronor för att påbörja Piteåbanan, ty de anse att de icke kunna vara nöjda med det löfte, som Kungl. Maj:t velat gifva, och hafva därför hemställt, att Riksdagen icke endast i år ville besluta banan, utan också bevilja medel till dess byggande.

*Ifrågasatt  
anläggning af  
statsbana från  
Älfsby till  
Piteå m. m.  
(Forts.)*

Nu hafva vi hört såväl af ordföranden i statsutskottet som af herr statsrådet, att det icke är skäl att i år bevilja anslag för byggande af dessa banor. Och det finnes intet skäl att frångå utskottets förslag, som, jag vågar repetera det, går i fullständig öfverensstämmelse med den plan, som vi förut gjort upp.

Jag tror, att man gör orätt, om man tror, att vi genom att undanskjuta denna banbyggnad skulle på något sätt hafva förklarat, att Piteå icke får någon bibana. Man har i stället velat ställa sig på den ståndpunkten, att landets ekonomi nu icke tillåter, att vi på en gång utföra dessa banor. Jag tror sålunda, att statsutskottets ordförande i detta fall lämnat tillräckligt goda skäl för att kammaren må biträda utskottets förslag, till hvilket jag yrkar bifall.

Efter det öfverläggningen ansetts härmed slutad, yttrade herr talmannen, att i afseende å nu föredragna punkter yrkats, dels att hvad utskottet hemställt skulle bifallas, dels ock, af herr *Cederberg*, att Riksdagen måtte, under förbehåll dels att i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 19 april 1907 omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttages, dels ock att Piteå stad åtager sig att vid staden anordna tillfredsställande hamn med hamninlopp från hafvet till den tid järnvägsbyggnaden beräknas färdig, besluta anläggning af statsbana från Älfsby station å

norra stambanan till Piteå för en beräknad kostnad af 4,870,000 kronor, samt till påbörjandet af denna bana för år 1908 anvisa ett belopp af 800,000 kronor.

Härefter gjorde herr talmannen propositioner jämlikt dessa yrkanden och förklarade sig finna propositionen på bifall till hvad utskottet hemställt vara med öfvervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i punkterna b) och c) af sitt utlåtande n:o 148, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles herr Cederbergs under öfverläggningen framställda yrkande.

Vid slutet af den häröfver anställda omröstning befunnos rösterna hafva utfallit sålunda:

Ja — 83;

Nej — 26.

Ang  
anläggning af  
en statsbana  
från Järna till  
Norrköping.

Föredrogs ånyo statsutskottets den 22 och 24 innevarande maj bordlagda utlåtande n:o 147, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anläggning af en statsbana från Järna station å västra stambanan öfver Vagnhärad och Nyköping förbi Lunda till Norrköping.

Med föranledande af Kungl. Maj:ts i proposition till Riksdagen den 19 april 1907, n:o 160, därom gjorda framställning, hade utskottet i nu föredragna utlåtande hemställt, att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts ifrågavarande framställning, måtte, under förbehåll att uti statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 19 april 1907 omförmälda villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttoges, besluta anläggning af en statsbana från Järna station å västra stambanan öfver Vagnhärad och Nyköping förbi Lunda till Norrköping för en beräknad kostnad af 13,300,000 kronor med

rullande materiel samt till påbörjandet af anläggningen för år 1908 anvisa ett belopp af 2,000,000 kronor.

Ang.  
anläggning af  
en statsbana  
från Järna till  
Norrköping.  
(Forts.)

Angående sättet för anskaffande af detta belopp förmäde sig utskottet komma att framdeles afgifva yttrande.

Reservationer hade afgifvits af herrar *H. P. P. Tamm, I. Wijk, K. E. Bohnstedt, E. Fränckel*, friherre *N. A. H. Palmstierna*, herrar *P. O. Liedberg, C. Persson* och *J. T. Larsson*, hvilka ansett, att utskottet bort hemställa, att Kungl. Maj:ts förevarande framställning icke måtte af Riksdagen bifallas; samt

af grefve *C. O. Taube*, mot viss del af utskottets motivering.

Herr Tamm, Hugo: Jag har uti denna fråga ansett mig böra reservera mig mot statsutskottets beslut, och jag skall be att få anföra de hufvudskäl, som därvidlag för mig varit bestämmande. Det är långt ifrån, att det är på något vis hos mig någon ovilja mot byggande af banan Järna—Norrköping, men denna fråga är skäligen invecklad. Man har därvid, såvidt jag kan förstå, icke blott att se på frågan om Södermanlands trafik utan denna fråga har nog en ännu större betydelse därigenom, att i densamma ligger också frågan om trafiken för hela södra och västra Sverige, som går på Stockholm. Såvidt jag kan fatta, är Södermanland och dess behof fullt tillfredsställda genom en mindre, billig lokalbana hvilken tillför statsbanorna samma fördelar, samma trafik, som om det vore en statsbana; men en lokalbana blir naturligtvis ofantligt mycket billigare och därigenom också mycket säkrare räntabel, än om den skulle byggas såsom statsbana, i synnerhet om man afsåge, att den skulle bära den stora, tunga nutida materielen och särskildt att snälltåg skulle komma att där framdragas. Att göra ett arbete dyrbarare än behofvet kräfver, är alltid en ekonomisk förlust, och någon svårighet för närmast intresserade att kunna åstadkomma den torde icke vara att förutse, då från alla håll den öfvertygelsen gjort sig gällande, att banan kommer att gifva skälig afkastning äfvensom att det icke lär vara fråga om annat än att när trakten en gång erhållit koncession det skall gå ganska lätt att åstadkomma densamma. Det är således den första synpunkten på saken, och såvidt det rör Södermanland, är det intresset fullt tillgodosedt genom en lokalbana.

Då kommer frågan om — hvad jag skulle vilja kalla — den stora trafiken, d. v. s. den trafik, som skall föras från södra Sverige och från västra Sverige till Stockholm. Huru blir den bäst betjänad? Ja, det är ju klart, att det bästa sättet att befordra den, om man tager stycket Katrineholm—Stockholm, är utan tvifvel att nedlägga dubbelspår. Där är trafiken störst, och behofvet starkast. Och det torde icke vara herrarne obekant, att trafikförmågan

Ang.  
anläggning af  
en statsbana  
från Järna till  
Norrköping.  
(Forts.)

på en dubbelspårig järnväg är kolossalt mycket större än på två likadana enkelspåriga järnvägar. Dessutom medför den dubbelspåriga banan, lagd från Stockholm till Katrineholm, den bestämda fördelen, att då kunna snälltågen gå rakt igenom stationerna utan att behöfva göra uppehåll, såsom nu måste göras, hvarigenom den största hastighet utan särskild kostnad vinnes på sådana dubbelspåriga banor. Detta leder naturligtvis till att hela västra och södra Sverige kommer fortare fram. För statens anordnande af trafiken blir det billigaste, att gifva Södermanland koncession för en enskild bana och anordna dubbelspår Järna—Katrineholm (på ett sådant Katrineholm—Norrköping behöfver man ej fundera under närmaste tid) och det blir ej blott billigare i anläggning med dubbelspårsanordningen än med anläggningen af två enkelspåriga banor: då vid den förra för framtiden egentligen blott räntan på kostnaden af dubbelspåret kommer att tynga på trafikens utgifts-sida, i det att samma personal, samma betjäning kan användas med mycket liten ökning. Vid anläggning af två enkelspåriga banor är det klart, att trafiken där för framtiden kommer att drabbas af dubbel uppsättning af personal och många andra dubbelkostnader. Jag kan således icke se annat än att, vill man ordna denna trafik, som kommer söder- och västerifrån till Stockholm, är det bättre att lägga ned kostnader på ett dubbelspår än att för den trafiken lägga en ny bana.

Efter muntliga uppgifter, erhållna i järnvägsstyrelsen, har jag också hört, att hela den tid som skulle vinnas genom den ifrågasatta banan, skulle på vägen från Norrköping till Stockholm blifva 5 minuter, och andra vägen 17 minuter, beroende på den starka stigningen vid Kolmorden. Detta skulle kanske lätt kunna köras in på den gamla banan, förvandlad till dubbelspårig, så jag tror, att tidsvinsten blir ofantligt liten.

Nu har Kungl. Maj:t såsom hufvudsak för denna banas anläggning anført just det, att man därigenom skulle kunna uppskjuta någon tid med anläggande af ett dubbelspår. Ja, är detta en så stor fördel? Det är det, som synes mig tvifvelaktigt; och man kan göra sig den frågan: Hvarför skall nu t. ex. hela denna trafik från Göteborg i detta fall vänta på ett dubbelspår, för att man skall lägga en järnväg för tillgodoseende af ett behof, som mycket väl kan tillfredsställas genom en mycket billigare bana. Dubbelspåret komma vi ändå aldrig undan. Det är en kort tidsfråga, och är det sant, hvad min åsikt är, att det för hela denna stora trafik är bättre att få ett dubbelspår än att gå med på denna Södermanlands bana, synes mig också naturligast den största fördelen vara, att man gör detta dubbelspår så snart som möjligt. Det är uträknadt, att ett dubbelspår från Järna till Katrineholm skulle kosta 6 millioner och, om det skulle utsträckas till Norrköping, ytterligare 3 å 4 millioner, men länge dröjer det, innan den senare delen behöfver göras dubbelspårig, d. v. s. innan på



densamma trafiken vuxit till hvad nu på enkelspårig bana framföres, nämligen sammanlagda trafiken från både södra och västra Sverige. Då kan man göra sig den frågan: Är det skäl att låta denna stora trafik vänta för denna Södermanlandsbana?

Ang.  
anläggning af  
en statsbana  
från Järna till  
Norrköping.  
(Forts.)

Till sist: Hvarför skall staten gifva ut mera penningar än nödigt är, då den kan fullkomligt väl och på billigare sätt tillfredsställa och upprätthålla den hufvudtrafik, som den har att ordna? Ja, dessa äro mina hufvudargument i frågan, hvarför jag anser bäst och ekonomiskt riktigast, att staten lägger ett dubbelspår Järna—Katrineholm och att Södermanlandsbanan blir en lokalbana.

Men, säger man, detta kan åstadkomma olägenheter. Det är tämligen säkert, att genom den föreslagna Södermanlandsbanan kommer persontrafiken nog icke att gå öfver Södermanlandsbanan, utan den gamla vägen, men *godstrafiken*? »Då vägen mellan Norrköping och Järna är 17 kilometer kortare än vägen öfver Katrineholm, bör all godstrafiken gå den förra vägen och staten således förlora en god inkomst af den trafiken» — efter *nu gällande* samtrafikbestämmelser. Men just på grund af bland andra olägenheter den, hvari staten kommit därigenom att sådana förkortningslinjer mellan två statens stationer rent af skulle kunna blifva en spekulatio och beröfva staten betydande inkomster, har en samtrafikskommitté blifvit tillsatt — och säkert blifva samtrafikbestämmelserna helt andra än de nuvarande. Hvarför skulle icke staten kunna vid beviljande af koncession åt en bana förklara, att en sådan bana icke får påräkna samtrafik efter gamla bestämmelser, utan vara beredd på att den genomgående godstrafiken kan komma att föras hela vägen på statsbanan. Och mycket riktigt har också, såvidt man kan se, i kostnadsberäkningen för denna bana icke tagits med denna godstrafik, utan kostnadsberäkningen visar, att banan ändå skall komma att bära sig bra.

Att staten nu skulle bygga af det skälet, att banan skulle bära sig, kan jag icke vara med om. I fråga om de norrländska järnvägarna byggde man, därför att de ej skulle bära sig. Här åter skulle vi bygga, emedan banan skulle bära sig. I så fall skulle ju staten öfvertaga alla järnvägar. Men jag anser det icke vara någon fördel, att hela järnvägsnätet på det viset kommer under statens förvaltning. Det är nog svårt ändå att styra och ställa såväl med all personal, som där är engagerad, som äfven i många andra hänseenden.

Jag skall icke upprepa de argument, som jag har anfört förut i dag, men jag vill fästa herrarnes uppmärksamhet därpå: Kan det vara skäl, att vi kasta oss på äfven denna bana? Stora utgifter för vår järnvägstrafik förestå. Det är västra stambanans införande till Stockholm, och i samband med den står frågan om den dyrbara öfvergången öfver Södertälje. Det är också något, som väntar på och snart måste finna sin lösning. Är det icke klokare och bättre att man använder statsmedel till att få fullt färdig och tra-

Ang.  
anläggning af  
en statsbana  
från Järna till  
Norrköping.  
(Forts.)

fikabel den järnväg, som skall förmedla hela den stora trafiken både åt södra och västra Sverige, d. v. s. göra dubbelspåret färdigt mellan Stockholm och Katrineholm? Har man gjort det, tror jag, att staten sörjt bättre för den trafikerande allmänheten. Och det är särskildt dessa konsiderationer, som gjort, att jag anser för min del den utvägen vara klokare, d. v. s. att, i stället för att låta dessa penningar gå till den föreslagna banan, det skulle vara en större fördel för den stora allmänheten och den stora trafiken att fortsätta med dubbelspåret, då i alla fall inom kort tid detta dubbelspår, Stockholm—Katrineholm, af sig själf tvingar sig fram; och då jag har den öfvertygelsen, kan jag icke se, hvarför hela det öfriga Sverige västerut och söderut skall behöfva vänta på detta dubbelspår, därför att staten skall bygga äfven denna järnväg, som, byggd på ett billigare sätt, lika fullt kommer att tillfredsställa Södermanlands behof.

På dessa grunder, herr grefve och talman, får jag anhålla om bifall till reservationen.

Grefve Wachtmeister, Fredrik: Statsutskottets ärade ordförande började sitt anförande med att påpeka, att denna bana vore af större betydelse för de orter, som här voro i fråga, än för statens järnvägsväsende i det hela.

Han sade, att Södermanlands behof af järnväg skulle vara alldeles tillräckligt tillgodosedt genom en privatbana. Ja, det kan ju vara sant, men jag ber herrarne tänka på den här banans historia. Jag ber herrarne tänka på, att redan 1896 började södra Södermanlands inbyggare dryfta den frågan, huruvida, då man icke kunde få en statsbana byggd, man icke borde försöka få en privatbana. Men under de 11 år, som gått sedan 1896, har det upprepade gånger förklarats för dessa orters inbyggare: ni få icke bygga en privatbana, utan ni få vänta, till dess staten har tid och råd att bygga, ty statsbana måste det bli. Denna förklaring hafva dessa orters inbyggare fått från de mest auktorativa statsmyndigheter, och då är det väl ganska hårdt, när det nu säges efter dessa flydda 11 år till dessa orters inbyggare: ni kunde icke få bygga 1896, då ni hade fått billiga penningar och kunde hafva byggt hela banan billigt, men nu, då det kostar så ofantligt mycket mer, nu bry vi oss icke om att bygga någon statsbana, utan nu få ni försöka själfva.

Vidare sade herr Tamm, att det skulle för staten vara en ekonomisk förlust att bygga denna bana såsom statsbana, därför att man, för att draga fram snälltåg på den, måste bygga den på ett dyrare sätt, än hvad som skulle behöfvas för en privatbana. Jag tror icke, att han har rätt, då han säger, att det skulle blifva för staten en ekonomisk förlust. Jag tror, att man har gjort sådana beräkningar, som bevisa att, äfven ifall man bygger den på ett solidt och betryggande sätt, kommer den att kunna väl förränta

sig. De beräkningar, som äro uppgjorda, hafva varit på tal, och jag har aldrig hört, att dessa beräkningar hafva blifvit vederlagda.

Herr Tamm sade sedan, att det bästa sättet skulle ovillkorligen vara att genast bygga dubbelspår till Katrineholm. Jag går in på, att det naturligtvis från trafiksynpunkt skulle vara det bekvämaste, men jag vill icke säga, att det är det bästa, ty jag tror man kan visa, att det sättet blir ofantligt mycket dyrare för staten än att bygga denna bana, då man därigenom befriar trafiken på banan Järna—Katrineholm från mycket arbete: hvartill kommer, att man till en ganska afsevärd framtid uppskjuter behovet af detta dubbelspår.

Herr Tamm talade mycket om att det icke var rättvist att, för att få en bana genom södra Södermanland, låta hela det västra Sverige vänta på detta dubbelspår Järna—Katrineholm. Jag förstår icke det resonemanget alls. Ifall man bygger denna bana genom södra Södermanland, tror jag — och det är tillräckligt utredt — att då kommer icke detta behof af dubbelspår att så snart visa sig, och då kan jag icke inse, hvad han menar med att de få vänta så länge.

Sedan talade herr Tamm om att en afsevärd olägenhet, om det blefve en privatbana, vore, att en sådan bana skulle kunna komma att suga upp en del trafik från Norrköping och därigenom blifva en konkurrensbana. Han sade då: »Ja, hvarför skulle de icke kunna få förtjäna på samtrafiken där? Det unnar jag dem gärna.» Men jag tror, att det är icke endast på detta sätt, som det kan blifva en tråkig konkurrens för statsbanan. Jag utgår då från de nuvarande trafikaftalen, och under sådana förhållanden kommer nog staten att vid längre transporter taga vagnar öfver Norrköping—Katrineholm—Järna, men staten blir tvungen, genom att det finnes en 17 kilometer kortare linje, lämna billigare frakter för vägen Norrköping—Järna—Katrineholm, så att det blir nog en ganska afsevärd nedsättning i den vinst, som staten annars kunde göra på denna godstrafik.

Jag skall be att få delgifva herrarne en kalkyl, som är uppgjord och som visar, huru det skulle ställa sig i ekonomiskt afseende.

Den föreslagna linjen Järna—Nyköping—Norr-

köping beräknas kosta .....	Kr. 13,300,000:—
Dubbelspår Järna—Katrineholm .....	» 6,400,000:—

Kr. 6,900,000:—

utgör alltså det belopp, hvarmed kostnaden för anläggning af den nya banan öfverstiger densamma för dubbelspåret.

Räntan för år å denna skillnad i anläggnings-

kostnad efter 3,6 % är .....	Kr. 248,400:—
------------------------------	---------------

Transport Kr. 248,400:—

Ang.  
anläggning af  
en statsbana  
från Järna till  
Norrköping.  
(Forts.)

<p><i>Ang. anläggning af en statsbana från Järna till Norrköping. (Forts.)</i></p>	<p>Ban- och trafikafdelningarnas årliga kostnader för den nya banans trafikering utgöra: för banafdelningen ..... Kr. 234,000: — » trafik- » ..... » 95,000: —</p>	<p>Transport Kr. 248,400: —</p>
--	--	---------------------------------

Kr. 329,000: —

Afdrages härifrån den ökade driftkostnad, som skulle komma på linjen Järna—Katrineholm genom anläggning af dubbelspår ..... Kr. 48,000: —

utgör ökningen i årlig driftkostnad för den nya banan utöfver kostnaden för dubbelspåret ... Kr. 281,000: —  
hvadan hela det belopp, hvarmed den årliga kostnaden för den nya banan öfverstiger kost-

naden för dubbelspåret, utgör ..... Kr. 529,400: —

Enligt trafikberäkningen skulle bruttoinkomsten af den nya banan utgöra per år ..... Kr. 1,482,713: —

den genomgående trafiken oberäknad.

Afdrages härifrån ofvan angifna ..... Kr. 529,400: —

utgörande summan af banans driftkostnad och räntan å den del af dess anläggningskapital, som öfverstiger kostnaden för dubbelspåret anläggning, utvisar skillnaden ..... Kr. 953,313: —

det belopp, som kan beräknas till ränta och amortering å den del af den nya banans anläggningskapital, hvarå ej förut ränta beräknats.

Däraf se herrarne, att man kommer till en ganska stor summa, som skulle kunna beräknas till ränta och amortering på denna kostnad. Och ändå fördelaktigare för den föreslagna nya linjen blir det gifvetvis, om man tänker på att det blir nödvändigt i en framtid, ifall man icke bygger denna bana som en statsbana, att icke allenast göra dubbelspår till Katrineholm utan äfven mellan Katrineholm och Norrköping, och det är beräknadt kosta 3,800,000 kronor. Tänker man på det, ser man ännu mer, huru ekonomiskt fördelaktigt för staten det skulle vara att bygga denna bana. Det synes mig således, att det är ett statsintresse både för gods- och persontrafiken att göra denna bana.

Men jag anser, att äfven i två andra hänseenden skulle man gagna ett statsintresse genom att göra denna bana.

Det ena statsintresset är det, att genom denna bana öppnar man nya möjligheter att förse landets hufvudstad med lifsmedel, och därigenom kan man ju möjligen hoppas, att lifsmedelprisen för hufvudstadens befolkning kunde hålla sig på en något rimligare nivå. Och vidare tycker jag verkligen, att det är ett statsintresse att tillgodose en vanlottad landsdels behof af kommunikationer, då

den genom statsmyndigheternas åtgärder blifvit till sin skada förhindrad att skaffa sig järnväg på en tid, då den kunde åvägbringas till någorlunda resonabelt pris.

På dessa skäl ber jag att få yrka bifall till statsutskottets förslag.

*Ang.  
anläggning af  
en statsbana  
från Järna till  
Norrköping.  
(Forts.)*

Grefve Taube: Jag erkänner, att man kan känna sig något tveksam att öka statsbanenätet efter det sätt, hvarpå en del järnvägsfrågor afgjordes i går, och med de svagheter i organisationen för skötandet af statsbanorna, som blifva en följd af gårdagens beslut, svagheter, som kanske inom ett par dagar komma att blifva ännu större; men under förhoppning att, innan denna bana kommer till stånd, väsentliga ändringar därutinnan skola komma att äga rum, skall jag för min del icke tveka att skänka mitt bifall till den kungl. propositionen. Jag har dock ett par ord att anmärka angående själfva banans beskaffenhet. När man bryter statsbanan vid Järna, tror jag, att det hade varit klokt att, om man icke — såsom jag helst sett — börjar göra dubbelspåret med detsamma ner till Norrköping, ty därtill måste det gå, om den beräknade kontinentaltrafiken skall gå däröfver — detta är en tidsfråga — man åtminstone hade beräknat, att jord för banans anläggning blifvit intagen i detta. Det anser jag vara ett oeftergiftigt villkor. Det är visserligen sant, att jord beräknats för stationer och hållplatser, men jag kan för min del icke säga annat, än att det varit alldeles nödvändigt att för hela banan med detsamma göra detta, då man måste se saken i ögonen och vet, att förr eller senare måste det bli.

I afseende på banans brytande vid Järna är det, som jag har att säga några ord mot utskottets motivering.

Det har framhållits särskildt den afsevärda tid, som skulle kunna sparas in i afseende på kostnaden för dubbelspåret Järna—Katrineholm. Det vill jag icke för min del underskrifva, ty jag tror, att fordran på dubbelspåret kommer fram ganska snart ändå; någon afsevärd tid tror jag således icke därpå kommer att vinnas. Den stora västra statsbanan fordrar också dubbelspår. Jag anser, att kostnaden för ett dubbelspår är icke någon dålig ekonomi, då trafiken är så stor, att ett sådant spår verkligen erfordras. Det är icke därpå man skall göra besparingar. Där besparingar kunna äga rum, det är med afseende på anläggande af dubbelspår mellan Katrineholm och Norrköping, ty där skall jag gärna gå in på, att en afsevärd tid vinnes, innan dubbelspår på den banan behöfves. Jag vill hafva detta antecknad till protokollet, men jag har icke något yrkande i denna sak att göra.

Jag har äfven vissa önskningsmål angående den erforderliga marken, som jag här vill uttala.

I motiveringen står på sidan 16 angifvet:

»För att den föreslagna järnvägen skall motsvara nu angifna

Ang.  
anläggning af  
en statsbana  
från Järna till  
Norrköping.  
(Forts.)

ändamål, är det nödvändigt, att den bygges såsom statsbana. I motsatt fall torde man ej kunna undgå att åt enskilda bevilja den koncession å banans anläggande, som sedan många år tillbaka varit begärd. Men därigenom skulle staten blifva utsatt för en konkurrens, hvilken med hänsyn till den kortare förbindelse, som den nya banan erbjuder, samt de däraf betingade billigare fraktkostnaderna komme att ogynnsamt inverka på det ekonomiska resultatet af angränsande statsbanedelars drift.»

Det vill jag för min del icke skriva under, ty det är ostridigt att, om det blir en enskild järnväg, kan det nu bestämmas så, att frakterna därvidlag beräknas endast från Norrköpings station till Stockholm, men transitotrafiken behöfver icke gå däröfver. Huru länge så blir, vet jag icke. Det kan blifva en förändring i samtrafiksbestämmelserna, som nu gälla, och hvilka Riksdagen icke har att bestämma öfver.

Till sist nämnde utskottets ärade ordförande de stora kostnader, som voro förenade med den nya infartsvägen till Stockholm öfver Södertälje. Det gifver jag honom fullkomligt rätt i, men sorgligt är det i alla fall med de fantasier och hugskott, som uppkommit angående inledningen af denna bana, och tror jag icke vi behöfva frukta, att den kommer till snart utförande.

Jag yrkar bifall.

Grefve Lewenhaupt: För några år sedan hade jag tillfälle att deltaga i en deputation med uppdrag att för dåvarande statsrådet Westring göra bekant, att det fanns ett mycket starkt ortsintrasse i vårt län för att få en bana till stånd å linjen Enköping—Heby—Runhällan. Vi lyckades väcka hans stora intresse och förskaffa oss hans medverkan för denna sak, så att banbyggnadsföretaget fick ett tillräckligt stort statslån, och vi hafva nu en mycket god järnvägsförbindelse öfver Enköping, Heby och Runhällan till Gäfle och naturligtvis äfven till öfriga orter vid den stora Norrlandsbanan. Det bör anmärkas särskildt, att deputationen påpekade järnvägens fortsättande öfver Mälaröarna till stambanan med Sparreholm eller Flen som anknytningspunkt, hvilket statsrådet fann beaktansvärdt. För en tid sedan såg jag, att en kommitté tillsatts af personer, intresserade för att utsträcka denna bana från Enköping öfver Mälaröarna till Strängnäs, och då jag sedan läste denna kungl. proposition, föll mig den tanken in: hvarför icke nu taga hela denna fråga i ett sammanhang och försöka att få en verkligt god förbindelse till stånd från östra delarna af Svea- och Götaland upp till Norrland utan att behöfva passera Stockholm. Det syntes mig vara ett uppslag att just nu åstadkomma något sådant. Vi veta ju alla, att trafiken hvarje år ökas, särskildt i Norrland genom den ofantligt stora tillförseln af lifsmedel, sedan industriella företaget i stor skala där börjats. Nu skall naturligtvis all den norrländska trafik, som icke går öfver Kvicksund eller öfver Örebro och Krylbo, pas-

sera Stockholm. Det klagas också öfver, att centralstationen börjar blifva för trång, och att det enkla spåret norr och söder om Stockholm är otillräckligt. Hvarför icke då tänka på att åstadkomma lättnad i dessa förhållanden genom en ny järnvägslinje? Detta skulle efter min förmening lättast gå för sig genom att undersöka linjen Enköping—Mälarsöarna med förbindelse till stambanan antingen vid Järna eller vid Flen. Dubbelspår på linjen mellan denna station och Stockholm samt norrut från Stockholm skulle då kunna uppskjutas, liksom äfven ombyggnad af centralstationen skulle kunna undanskjutas för lång tid. En massa gods och vagnar skulle slippa att gå förbi Stockholm norrut och tillbaka, då det finnes en annan mycket ginare väg. Den skulle spara tid och kraft, och en synnerligt god förbindelseled uppnås, hvarigenom en stor del af gods- och persontrafiken finge en mycket bekväm väg i jämförelse med den nuvarande. Jag föreställer mig, att nu är rätta ögonblicket, innan vi besluta denna linje Järna—Norrköping, att taga frågan i hela dess sammanhang under öfvervägande samt göra undersökning och beräkning, huru det skulle ställa sig. Jag vill icke ingå i speciella detaljer; en blick på kartan visar tydligt, att ett sådant projekt ligger klart såsom en tanke. Jag vågar därför hemställa, att saken måtte beaktas af regeringen, och regeringen bör mycket väl, om den med kraft tager frågan om hand, kunna komma till resultat.

För närvarande yrkar jag afslag på utskottets hemställan i denna del.

Herr Boström, Filip: Jag hade tänkt besvara kammaren med ett utförligt anförande i denna fråga, i hvars behandling inom länet jag med intresse deltagit, såväl i den ursprungliga järnvägskommittén som sedermera under många år. Men omständigheterna tvinga mig att blifva helt kort.

Banan skulle gå genom bördiga trakter, och dessa hafva nu i tolf år väntat på att få saken ordnad. Koncessionanterna begärde alternativt, att här antingen skulle byggas en statsbana eller koncession å linjen beviljas. Men myndigheterna hafva alltid svarat: det skall blifva en statsbana. Det är icke endast nuvarande regering och nuvarande chef för järnvägsstyrelsen, som haft denna mening, utan denna åsikt har delats af föregående regeringar och näst föregående chef för statsbanorna. Är det då billigt, mina herrar, att denna ort som är så vanlottad på kommunikationer, att det icke finnes, jag vågar säga, något motsvarande i mellersta Sverige utom möjligen i Värmland, sedan staten förklarar, att det måste blifva en statsbana, och denna ort fått vänta så länge som tolf år på att få sin idé förverkligad, nu åter skulle mötas af ett afslag? Jag tycker för min del, att det är alltför hårdt. Är efter år beviljar Riksdagen stora summor för banor, hvilkas räntabilitet låter vänta på sig i många år. Enligt utredning, som af en känd auk-

*Ang.  
anläggning af  
en statsbana  
från Järna till  
Norrköping.  
(Forts.)*

Ang.  
anläggning af  
en statsbana  
från Järna till  
Norrköping.  
(Forts.)

toritet är gjord, skulle ju denna bana komma att gifva en inkomst af mer än 5 procent. Kunde det icke vara skäl, sedan Första Kam-maren beslutat påbörjandet af inlandsbanans anläggning och byg-gandet af bibanan till Skellefteå, banor, som torde låta oss länge vänta, innan en afkastning till motsvarande procenttal vinnes, att Riksdagen samtidigt bygger denna bana, som redan från början kommer att förränta sig. Jag är öfvertygad om att genom den-samma statsjärnvägarna såsom ett helt komme i fördelaktigare ställ-ning vis à vis räntabilitet.

Jag ber om ursäkt, att jag måste sluta, och yrkar bifall till utskottets framställning.

Herr statsrådet Juhlin: Jag vill icke trötta kammaren med att upprepa de starka skäl, som tala för byggande af den föreslagna järnvägen; behovet är ju från alla håll enstämmigt vitsordadt. Banan kommer att gå genom synnerligen bördiga trakter, och en-ligt uträkningar, som blifvit gjorda, kommer den också att bära sig och framdeles gifva god ränta på nedlagdt kapital. Det är ju från landtmannasynpunkt och för inbyggarna i Södermanland af allra största vikt, att banan kommer till stånd, men enligt min åsikt bör banan ovillkorligen byggas såsom statsbana, och det har ju också af föregående talare framhållits, att man icke velat, att banan skulle byggas såsom enskild. Fördelarna af dess byggande såsom statsbana äro ju många; jag behöfver endast påpeka, hvilken stor betydelse detta måste hafva för skötsel af statsbanans trafik både norr- och söderifrån, särskildt mellan Järna och Norrköping. Tra-fiken skall härigenom kunna skötas på bättre sätt och jämnare för-delas. Det har sagts, att det vore bättre att bygga nuvarande stambanan dubbelspårig från Järna till Katrineholm i stället för att bygga den föreslagna banan. Ja, men man kan icke förneka, att om den ifrågasatta banan bygges, det kommer att dröja betyd-ligt längre tid, innan man behöfver bygga dubbelspåret mellan Järna och Katrineholm; huru länge det kan komma att dröja, torde ingen nu kunna säga. Skulle det emellertid inträffa en dag, att trafikens tillväxt å linjen Stockholm—Göteborg nödvändiggör att dubbelspår mellan Järna och Katrineholm måste byggas, är jag viss om, att statsmakterna med glädje skola anslå medel därtill.

Det är icke blott statsjärnvägarna, som komma att ha fördel af att den föreslagna banan bygges såsom statsbana, utan också den trafikerande allmänheten. Ty därigenom att vägen förkortas 17 kilometer, komma frakterna att blifva betydligt billigare, i lägsta tariffen, tariffen 12, 2 kronor och i de andra 3, 4 och 5 kronor o. s. v. Dubbelspåret Järna—Norrköping skulle, om man tänkte sig detsamma utfördt, såsom förut påpekats, kosta något öfver 10 millioner kronor. Då frågar jag: Vore det icke bättre att lägga ned dessa penningar och 3 millioner därtill i en ny bana, hvarigenom dessutom vunnes ett ofantligt stort och synnerligen



praktigt, nytt trafikområde för statens järnvägar. Om den icke bygges såsom statsbana, är väl alldeles omöjligt att förhindra dess byggande såsom enskild; man måste väl då bevilja koncession på den enskilda banan, och om en sådan enskild bana komme till stånd är klart, att den skulle åstadkomma svår konkurrens med statsjärnvägarna. Ty den komme ju, såvidt vederbörande uppgjorde sina tariffer och tidtabeller klokt, först och främst att fråntaga statsbanorna lokaltrafiken från Norrköping, både person- och gods- trafiken. Och man skulle väl också kunna tänka, att den associerade sig med Östergötlands smalspåriga järnvägsnät, som från två håll ansluter vid Norrköping, och sålunda toge för sin räkning den stora trafik, som nu tillflyter stambanan från hela detta smalspåriga östgötanät. Reservanterna hafva såsom ett hufvudskäl emot banans sträckning öfver Kolmården framhållit, att den är besvärad af oafbrutna stigningar af flere kilometers längd, hvilket skulle ha till följd, att man där icke kunde köra med samma hastighet som på öfriga statsbanor. Jag får då säga, att detta är riktigt. Här finnas åtskilliga stigningar, så t. ex. en stigning vid 43 kilometers afstånd från Järna af 1:100 och 4,1 kilometer lång; vid 75 kilometers afstånd finnes äfvenledes en dylik af 1:100, som är 4,5 kilometer lång; vid 90 kilometers afstånd är en af 1:100 6,1 kilometer lång. Ser man emellertid till, huru det förhåller sig på statsbanan Stockholm—Malmö, finnas äfven där åtskilliga stora stigningar. Jag vill endast påpeka, att mellan Frinnaryd och Nässjö finnas tre stigningar af 1:100, respektive 5,7, 4,3 och 4 kilometer långa. Vidare finnas på sträckan mellan Katrineholm och Göteborg, på linjen Laxå—Gårdsjö, stigningar af en 1:100, nämligen två stycken, den ena på 5,4 och den andra på 4,4 kilometers längd. Mellan Sköfde och Stenstorp finnes en lika stark stigning, som är 4,7 kilometer lång och mellan Foglavik och Sörby en dylik stigning, 4 kilometer lång. Således blir denna bana, Järna—Nyköping—Norrköping, icke svårare att trafikera än stambanorna för öfrigt i södra och mellersta Sverige. Man skall nog på denna kunna köra med samma hastighet som på statsjärnvägarna i öfrigt; det beror äfven på, hvilka radier man tager för kurvorna.

Efter allt att döma kommer banan under alla förhållanden till stånd, och om den bygges såsom enskild, kommer den att i hög grad skada statens järnvägar samt åstadkomma trassel och obehag, ty det är icke lätt att säga, huruvida den endast skulle taga den lokala trafiken och trafiken från Östergötlands smalspåriga järnvägar eller om den äfven skulle taga samtrafik från statsbanan. Med samtrafiksreglementet, sådant det nu lyder, torde det icke gå för sig, men hvem af oss kan säga, huru detta reglemente en gång kommer att lyda. I ogynnsamt fall måste staten då inlösa banan, hvilken, om den bygges såsom enskild, säkerligen bygges sämre, med svårare krökningar och större stigningar, än om staten hade

*Ang.  
anläggning af  
en statsbana  
från Järna till  
Norrköping.  
(Förts.)*

*Ang. anläggning af en statsbana från Järna till Norrköping.*

(Forts.)

byggt densamma. Den finge då byggas om med betydande kostnad, och jag frågar: är det icke mycket bättre, från alla synpunkter sedt, att staten så godt först som sist bygger denna bana?

Grefve von Rosen: Hörnstenen i reservanternas motivering är påståendet, att det i hvarje fall icke skulle dröja länge, innan ett dubbelspår från Järna till Katrineholm måste byggas, och att således den nu föreslagna järnvägen icke komme att göra dubbelspåret öfverflödigt. Detta har ytterligare accentuerats af statsutskottets ordförande. Efter mitt förmenande är dock detta antagande oriktigt. Om järnvägen kommer till stånd, förflyttas nämligen den knutpunkt i järnvägsnätet, som hittills utgjorts af Katrineholm, därifrån till Järna, och något dubbelspår till Katrineholm lärer då icke blifva mera behöfligt än för den öfriga bansträckan fram till Göteborg. Dubbelspårets nödvändighet är alltså en faktor, som torde böra utgå ur räkningen.

Om man nu jämför de båda förslag, som föreligga, antingen ett dubbelspår eller en ny järnväg, så visar det sig att man i ena fallet för ett nytt dubbelspår till Katrineholm får göra en utgift på 6,400,000 kronor utan att därigenom tillföra staten ett enda öre mera i frakt och utan att någon trafikant utefter hela linjen därför kommer att i högre grad än förut hafva nytta af järnvägen; i andra fallet öppnas ett nytt trafikområde och förkortas vägen mellan Norrköping och Stockholm, i följd hvaraf icke allenast tidsbesparing vinnes, utan ock såväl personafgifter som godsfrakter blifva billigare, nämligen 10 % för personafgifterna och 9 % för godsfrakterna. Man höjer dessutom betydligt värdet å de egendomar, som ligga utefter den nya linjen. I våra dagar, då man ser sig tvungen att ständigt pålägga nya skatter för de ökade statsbehofven, gäller det att lägga sig vinn om att, så mycket som möjligt, höja välmågan i landet, för att folket må kunna bära densamma, och byggandet af järnvägar är en den kraftigaste häfstång härtill. Men järnvägarna böra i fall sådana som detta anläggas genom statens försorg. Redan några år efter det statsunderstöd först beviljats för järnvägsbyggnader i vårt land, framhöll den store statsmannen Johan August Gripenstedt, att staten borde blifva ägare till järnvägarnas stamlinjer, och han understöddes i sin åsikt af flere framsynte män, von Troil, Palmstierna m. fl. Vid 1853—1854 års riksdag fastslogs också på regeringens initiativ den grundsats, att alla stambanor skulle anläggas af staten och blifva dess tillhörighet. Denna grundsats böra vi fasthålla. När nu den förevarande banan är att betrakta såsom en sådan stambana och för öfrigt, efter allt att döma, kommer att väl förränta anläggningskostnaden, utgör detta ett skäl att bygga banan för statens räkning. Har man icke penningar genast tillgängliga, får man göra såsom hvarje affärsman, som icke äger förlagskapital, men har en god och gynnsam affär i sikte, man får låna behöfliga medel. Däri kan icke ligga

någon fara, då man, som sagdt, ser, att kapitalet kan både för-  
räntas och amorteras.

Jag skulle kunna hafva åtskilligt att tillägga, men diskus-  
sionen har redan varat så länge, att jag endast skall inskränka  
mig till några ord rörande en enda, af mig nyss berörd sak. Äfven  
om dubbelspåret vore nödvändigt, skulle ett uppskof därmed vara  
en vinst, ty en uppskjuten utgift är en minskad utgift. Om t. ex.  
en summa af 6,400,000 kronor utbetalas först efter tio år, mot-  
svarar den i närvarande ögonblick, med en ränteberäkning af 4 %,  
ett belopp af endast omkring 4,323,600 kronor.

På grund af hvad jag anfört, ber jag få yrka bifall till utskottets  
hemställan.

Herr Dieden: De herrar, som framhållit behofvet af dubbel-  
spår till Katrineholm och i fortsättning därifrån till Norrköping,  
böra väl fullfölja denna tanke och anse, att dubbelspåret behöfver  
utsträckas ända till Hesselholm. Från Hesselholm till Malmö finnas  
redan dubbelspår. Det torde vara en tämligen allmänt känd hem-  
lighet, att, när järnvägen skulle byggas mellan Norrköping och  
Katrineholm, på ett ställe, i trakten af Åby, det befanns nästan  
omöjligt att spränga bort berget så, att spår där kunde anläggas,  
och man nöjde sig därför med att lägga den ena skenan på berget  
och uppföra en mur till underlag för den andra skenan. På detta  
ställe måste tåget alltid gå fram med minskad fart. Kunde det  
icke vid banans byggande utan svårighet åstadkommas ett enkelt  
spår å vissa delar af denna sträcka, torde det vara mycket svårare  
att där åstadkomma dubbelspår. Om den föreslagna banan Järna—  
Nyköping—Norrköping komme till stånd, så kan ju den nu be-  
fintliga linjen Katrineholm—Norrköping fortfarande tillfredsställa  
trafikbehofvet.

I detta sammanhang får jag uttala en förhoppning om att,  
såvida den föreslagna järnvägen kommer till stånd, regeringen måtte  
besluta, att den belägges med skenor om 43,5 kilograms vikt per  
meter och att i fortsättning därmed järnvägen omlägges med dy-  
lika skenor i ändamål att kunna framföra de s. k. kontinental-  
tågen med betydligt ökad hastighet. I denna förhoppning, herr  
greffe och talman, vägar jag yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Fränckel: Liksom herr ordföranden i statsutskottet  
har jag deltagit i ärendets förberedande behandling på afdelningen  
och kommit till sådan uppfattning, att den nu ifrågasatta banan  
icke bör blifva statsbana. Jag stöder detta hufvudsakligen på  
samma skäl, som herr Tamm nyss anförde, nämligen att ginvägen  
icke är af nämnvärd betydelse för den genomgående trafiken. Ett  
dubbelspår Järna—Katrineholm utgör däremot en viktig länk i de  
åtgärder, som vid statsjärnvägarna hafva vidtagits eller böra komma  
till utförande i afseende på ökandet af dubbelspårens längd utefter

Ang.  
anläggning af  
en statsbana  
från Järna till  
Norrköping.  
(Forts.)

Ang.  
anläggning af  
en statsbana  
från Järna till  
Norrköping.  
(Forts.)

redan befintliga statsbanor. Jag ber således att få påminna de herrar, som yttrat sig om önskvärdheten af denna banas utförande såsom stambana, att detta icke på något sätt kan beröra behovet af dubbelspåret mellan Järna och Katrineholm, hvilket oberoende af andra åtgärder ovillkorligen måste i närmaste framtid utföras. I detta fall vill jag endast fästa uppmärksamheten på, att behovet att kunna kraftigt trafikera redan befintliga banor — jag talar nu om västra och södra stambanan — har framtvingat beslutet om dubbelspårs anläggande från Malmö norrut till Hesselholm, och kommer troligen snart framställning att göras att ytterligare utsträcka dubbelspåret på södra stambanan, att vidare, från Stockholm räknadt, man fastslagit sådana trafikpunkter, hvarest banan borde vara dubbelspårig, Älsjö, Huddinge och Tumba samt att dubbelspåret redan hade framdragits till Stockholm, om det icke innefattades i frågan om västra stambanans införande till Stockholm. Trafiken å linjen Stockholm—Falköping—Göteborg har afven vuxit till sådana dimensioner, att anläggning af dubbelspår mellan Göteborg och Falköping icke länge kan uppskjutas — allt detta endast för att upptaga redan befintlig trafik. Således står då för mig denna frågan klar, att den ginväg, som beredes öfver Norrköping för genomgående trafik, är af den obetydliga beskaffenhet, att, såsom redan anförts, däraf icke betingas behovet af dess anläggande såsom statsbana, då man, såsom sagdt, dock icke kan undanskjuta frågan om dubbelspår, som är af gagn för mycket flera ändamål än det södermanländska så kallade kommunikationsbehovet. Jag tror således, att om denna bana skall byggas, bör den byggas som privatbana.

Med afseende å den uppgift, som här blifvit lämnad därom, att man för 12 år sedan hade begärt koncession på denna bana, så har jag hört uppgifvas, att denna koncessionsansökan icke kommit längre än att den visserligen var inlämnad till vederbörande regering, men att man icke hade fått något officiellt svar på densamma. Under hand hade man visserligen fått veta, att efter all sannolikhet någon privatkoncession icke kunde medgifvas. Nu vill jag fråga herrarna: skall Riksdagen vara bunden af dessa muntliga samtal, som ägt rum mellan de koncessionssökande och medlemmar af den dåvarande regeringen, eller skall icke Riksdagen i första rummet pröfva, huruvida den nu föreslagna järnvägen är af den beskaffenhet, att den bör utföras som statsbana? Och herrar södermanlänningar få ursäkt mig, om jag måste beskylla dem för oförnöjsamhet, då de förklara, att deras ort lider brist på kommunikationer. Jag ber därvidlag få hänvisa till de beslut, vi i går och i afton fattat beträffande sådana banor som inlandsbanan och Skellefteåbanan, och frågar, om icke de behof, som man där ansett nödvändigt att tillgodose, äro af mycket mera behjärtansvärd beskaffenhet än talet om bristen på kommunikationer i Södermanland. De herrar, som voro med år 1856, då västra stambanan beslöts, veta,

att sörmlänningarna på den tiden voro ett ganska kraftigt folk, som i riksdagen kunde åstadkomma en stambana söder om Mälaren. Riksdagens då fattade beslut, att statsbanan skulle framdragas söder om Mälaren, föranledde sedan, att en annan bana måste byggas norr om Mälaren.

*Ang.  
anläggning af  
en statsbana  
från Järna till  
Norrköping.  
(Forts.)*

Men jag skall icke uppehålla mig vid dessa gamla saker, utan jag skall hålla mig till hvad som nu föreligger. Kan man verkligen säga, att Norrköping lider brist på kommunikationer, därför att stambanan därifrån till Stockholm går öfver Katrineholm? Kan man säga, att Nyköping har dåliga kommunikationer, då staden genom järnvägen till Flen har förbindelse med stambanan och i öfrigt genom Oxelösundsjärnvägen har sitt trafikbehof synnerligen väl tillgodosedt? Men orterna emellan, säger man! Ja, gud bevars, men då ber jag herrar södermanlänningar vända sig till riket i dess helhet, och jag frågar då, om icke många orter finnas, som äro vida aflägsnare belägna från statsbanan än dessa orter i Södermanland äro. Men hvad hafva sådana orter fått göra? Jo de hafva med storartade uppoffringar på enskild väg åstadkommit privata järnvägar, och hafva befunnit sig väl däraf.

Nu har från statsrådsbanken framhållits, att behovet af den nu föreslagna järnvägen blifvit vitsordadt från alla håll. Men hvilka håll har väl detta varit? Jo, man har i Södermanland framhållit det stora behovet af järnvägen. Ja, det är ju helt naturligt, att den ort, som skulle få gagn af järnvägen, med styrka skall söka framhålla dess behöflighet, ty lyckligtvis äro järnvägarna så goda kommunikationsmedel, att alla eftersträfvä att få sådana. I öfrigt har behovet icke blifvit framhållet på annat sätt än att järnvägsstyrelsen på förfrågan svarat, att denna bana vore ganska nyttig att hafva. Och har staten råd att bygga alla järnvägar, som möjligen kunna vara nyttiga, så bör staten visst göra det.

Man anför äfven som skäl för byggandet af denna järnväg, att den skall komma att bära sig. Ja, i det fallet tror jag, att man i allmänhet bör vara mycket försiktig med de kalkyler, som framläggas. Här har visserligen från sakkunnigt håll infordrats uppgifter om, huru stor afkastning på kapitalet denna bana kan beräknas att lämna. Men herrarne veta nog, huru dessa siffror pläga slå ut i verkligheten. Gentemot den sakkunniga utredningen vill jag för öfrigt lämna den ytterligare uppgiften, att den procentsiffra, som vederbörande här räknat med för att få fram det goda resultatet, ha åtminstone statens järnvägar ännu ej ernått. Ty går jag till den rapport, som statens järnvägar lämnat oss här öfver 1906 års rörelse, så visar den en medelsiffra för nettobehållningen af 30 procent af bruttoinkomsten, och i denna kalkyl är motsvarande siffra beräknad till 45. På sådant sätt är det ingen konst att få fram afkastning.

Men jag vill ej betvifla den saken. Jag anser emellertid, att den frågan icke här är af någon vidare betydelse. Det förnämsta

*Ang. anläggning af en statsbana från Järna till Norrköping.*  
(Forts.)

skälet för staten, då det gäller att bygga en bana, är icke, om den kan komma att bära sig eller icke, utan det förnämsta skälet är, om banan *måste* byggas af staten. Då vi ännu i vårt land hafva så många på kommunikationer vanlottade orter, bör det väl ändock vara större skäl att tillgodose sådana orters trafikbehof genom användandet af lånemedel, hellre än att lägga ned pengarna på en lokalbana, som vill vindicera sig fram till att blifva en statsbana, hvilket den icke är.

Nu har man här sagt, att om denna bana nu blir byggd af enskilda, måste den byggas så mycket lättare, och den får då sedermera byggas om, när staten en gång måste lösa in banan. Enligt mitt förmenande behöfver staten aldrig lösa in denna bana.

De upplysningar, som jag fått angående de trafikmöjligheter, som kunna komma att förefinnas sedan denna bana blifvit byggd, hafva gifvit mig den bestämdaste uppfattning därom, att, äfven om denna enkelspåriga järnväg kommer till stånd och då ett dubbelspår i alla händelser måste anläggas mellan Järna och Katrineholm, järnvägsstyrelsen dock skall kunna föra fram sina tåg med större hastighet och mycket större säkerhet med afseende å tiden på den dubbelspåriga banan än på den enkelspåriga, fastän den senare är 17 km. kortare.

Jag tror sålunda för min del, att man icke behöfver hysa några betänkligheter, om man i orten skulle, för att få banan till stånd, se sig nödsakad att bygga banan som privatbana och lättare än en statsbana. Och jag tror icke heller, att banan sedermera behöfver förvärfvas af staten och byggas om.

Vidare yttrades det nyss af herr statsrådet, att det vore fördelaktigt för skötseln af trafiken, då denna i Södermanland blefve lättare, om man finge denna bana. Jag förstår icke, hvad detta tal innebär. Enligt mitt förmenande kan trafiken endast skötas på ett sätt, nämligen så att tågtidtabellerna uppgöras för de vägar, som där förefinnas och tågen dirigeras efter den linje, som är den kortaste. Ordföranden i statsutskottet har ju redan anmärkt, att denna privatbana gärna må taga en del af trafiken från statsbanan och taga betalt för detta, ty det är ju konkurrensens natur. Men skötseln af statens järnvägar skulle vara mycket dålig, om vederbörande icke skulle kunna själfva kommendera, huru långt de vilja sträcka framgången af denna konkurrens. Redan i detta yttrande ligger ju beviset för att, om denna bana, som nu faktiskt blir en konkurrerande bana, kommer till stånd, den också kommer att taga en del trafik från statsbanan, och den trafiken har statsbanan redan. Jag kan åtminstone för min del ej finna annat än att detta är ett bevis för, att staten i det längsta bör undvika att åt sig själf bygga en konkurrerande bana.

Nu har emellertid säkerheten att kunna drifva igenom denna bana gått så långt på vissa håll i Södermanland — jag tror åtminstone, att det var en södermanlandsrepresentant, som nyss yttrade sig — att

man till och med vill göra gällande, att intet dubbelspår mellan Järna och Katrineholm är behöfligt. Ja, mine herrar, om den åsikten torde den ärade talaren vara ensam, om han nu verkligen tror, att den trafik, som denna bana kan komma att upptaga, skall kunna ersätta den trafik, som behöfver gå till västra Sverige, till Värmland och till Norge. Det är sannerligen att ställa alltför stora förväntningar på denna bana.

Då är det rättare, som vissa ifrare för denna bana här sagt, att man kan uppskjuta anläggandet af ett dubbelspår mellan Järna och Katrineholm. Men går man ut ifrån den uppfattningen, att detta endast kan uppskjutas, så hålla de kalkyler ej streck, som grefve Wachtmeister nyss anställde. Grefve Wachtmeister anförde en kalkyl öfver hvad ett dubbelspår skulle kosta och hvad denna bana skulle kosta, samt drog af kostnaden för dubbelspåret från totalkostnaden för den nya banan, och sade sedan, att det belopp, som blef kvar, skulle förränta sig mycket väl. Ja, om man utgår ifrån den förutsättningen, att dubbelspåret kan undvikas, är detta riktigt. Men enligt mitt förmenande kan det icke undvaras, ty anläggandet af ett sådant ingår uti alla beräkningar, som hittills blifvit gjorda för att förstärka trafiken på redan befintliga banor.

När sedan grefve von Rosen ville med styrka framhålla, huru nödvändigt det vore att uppskjuta anläggandet af dubbelspåret, som han ändock tänkte sig skola komma till stånd, så sade han, att en uppskjuten utgift är en minskad utgift. Ja, detta är just hvad som är tillämpligt på den föreslagna nya järnvägen. Om man uppskjuter denna utgift, så blir det en minskad utgift, ty min åsikt är, som sagdt, den, att denna järnväg *aldrig* behöfver byggas som statsbana.

Jag har emellertid förskaffat mig några uppgifter, som redan blifvit berörda af ordföranden i utskottet, om skillnaden i kostnaderna mellan att trafikera banan på det ena eller på det andra viset. Det visar sig då, såsom ock framgår af grefve Wachtmeisters uppgifter, att det är betydligt mycket billigare att trafikera en dubbelspårig bana än att trafikera denna bana som enkelspårig och bygga en ny järnväg en annan väg, och således trafikera två enkelspåriga järnvägar i stället för en dubbelspårig. Saken ställer sig nämligen så, att tillkomsten af ett dubbelspår å linjen Järna—Katrineholm skulle öka trafik kostnaderna med allenast 48,000 kronor, under det att trafikeringen af den nya linjen Järna—Norrköping skulle betinga en kostnad för banafdelningen af 234,000 kronor, hvartill komma stationskostnader om 95,000 kronor, eller tillsammans omkring 330,000 kronor. Drager jag nu därifrån de 48,000 kronor, som trafikeringen och underhållet af det nya dubbelspåret skulle kosta utöfver de nuvarande kostnaderna, får jag en ökad kostnad för trafikering af den nya linjen på 282,000 kronor. Detta gör 5 procent ränta på en summa af 5,640,000 kronor.

Ang.  
anläggning af  
en statsbana  
från Järna till  
Norrköping.  
(Forts.)

Ang.  
anläggning af  
en statsbana  
från Järna till  
Norrköping.  
(Forts.)

Däraf torde herrarne finna, att jag mycket länge kan sköta mig på stambanan med den nuvarande trafiken, utan att den årliga kostnaden ens efter tillkomsten af ett dubbelspår behöfver ökas med mera än 48,000 kronor, medan jag kommer upp till betydligt större kostnader, om jag skall trafikera den andra linjen samtidigt. Dessa senare kostnader äro så stora, att det i själfva verket är detsamma, som om man lade ned ytterligare 5,640,000 kronor på den nya linjen.

Jag tror således för min enskilda del, att det riktigaste vore, att regeringen slutligen lämnade svar på den ingifna koncessionsansökan, om södermanlänningarne nu fortfarande önska bygga sin bana, samt förklarade, att de oberoende af den genomgående trafiken finge bygga sin bana huru de behagade.

Den konkurrens, som den nya banan möjligen kan åstadkomma med statsbanorna, böra dessa till en viss gräns bära, men de böra å andra sidan icke tillåta, att något sådant samtrafiksafstal uppgöres, som kan verka skadligt för statens järnvägars genomgående trafik. Vi hafva haft sådana fall förut, såsom när Gäfle—Ockelbo-banan först kom till stånd i öppen konkurrens med statsbanan. Den fick då intet samtrafiksafstal med staten.

Jag säger, som jag började, att jag önskar denna bana all möjlig framgång. Jag betviflar icke, att den med tiden kan komma att bära sig, men detta utgör icke för mig något skäl att göra järnvägen till statsbana, i synnerhet som jag anser, att, då så många orter ännu finnas, som äro i saknad af kommunikationer och som därför i första rummet borde kunna göra anspråk på en statsbana, det vore orättvist att undanskjuta dessa orter för att gynna en ort, som enligt mitt förmenande redan har särdeles goda kommunikationer.

Jag ber således för min del att få yrka bifall till reservationen.

Grefve Klingspor: Striden om denna järnväg, Järna—Norrköping, påminner mig mycket om förhållandena för fyrtio år sedan. Då var järnvägen till Norrköping nyss färdig — denna öppnades år 1866 — och det var fråga om att fortsätta byggandet af järnvägen från Norrköping till Nässjö för att få en kortare förbindelse mellan Stockholm och de södra orterna. Riksdagen sade då: för närvarande är det icke lämpligt att fortsätta byggandet af stambanor i de mellersta och södra orterna, för närvarande är det tillräckligt sörjdt för kommunikationer där.

Östgötarna hafva fått sin järnväg till Norrköping, och smålänningarna och skåningarna kunna väl resa vägen väster om Vättern för att komma till sina respektive hem. Vägen blef visserligen en 10 å 15 mil längre men det kunde ju endast öka resetiden med 2 å 3 timmar, och det ansåg man då vara en obetydlighet. Emellertid var då under bildning ett bolag uti Östergötland och norra Småland, som hade för afsikt att bygga en järn-



väg mellan Norrköping och Nässjö såsom enskild bana. En stor del af det behöfliga aktiekapitalet var också tecknad, och man var i färd med att foga anstalt för att realisera företaget. Emellertid beslöt 1869 eller 1870 års Riksdag att fortsätta byggandet af stambanan från Norrköping till Nässjö, och 1871 börjades arbetena. Hur tro herrarne det hade ställt sig, om ett enskildt bolag hade fått bygga denna järnväg från Norrköping till Nässjö? Det har ju nu visat sig, att denna bandel är bland de allra bästa och mest rentabla sträckor uti vårt järnvägsnät, och för detta bolag hade företaget således blifvit ganska gynnsamt, men hur hade det blifvit från statsintressets synpunkt? Det hade ju gifvetvis blifvit förenadt med ganska många obehag, om ett enskildt bolag skulle hafva förmedlat den stora trafiken, som leder från de södra orterna till landets hufvudstad. Detta ligger ju i sakens natur.

*Ang.  
anläggning af  
en statsbana  
från Järna till  
Norrköping.  
(Forts.)*

I någon mån är denna strid om järnvägen mellan Järna och Norrköping jämförlig med den strid för fyratio år sedan, jag nys relaterat. Visserligen skulle vägen nu icke förkortas lika mycket — förkortningen är ju endast 17 kilometer — och visserligen har statsutskottets ordförande sagt, att tiden icke skulle skilja på mer än fem minuter. Jag tror nog, att man likväl får tänka sig, att man med användande af linjen Järna—Norrköping bör kunna komma mellan Norrköping och Stockholm åtminstone på 30 minuter kortare tid.

Här har nu sagts, att det vore bättre att bygga ett dubbelspår mellan Järna och Katrineholm, och gifvet är ju, att trafikförmågan hos en järnväg ökas högst betydligt med ett dubbelspår. Man har nu beräknat kostnaden för ett sådant dubbelspår från Järna till Katrineholm till 6,400,000 kronor, men för att ett sådant dubbelspår skall göra verklig nytta, och för att man skall kunna räkna med utgifterna för ett sådant, så måste dubbelspåret dragas fram till Norrköping. Redan förut under diskussionen har meddelats, att ett dubbelspår mellan Katrineholm och Norrköping skulle kosta 3,800,000 kronor. Ett dubbelspår mellan Järna och Norrköping öfver Katrineholm skulle således kosta tillsammans 10,200,000 kronor. Den nya järnvägen Järna—Norrköping har beräknats skola kosta något öfver 13,000,000 kronor. Vi skulle således få en alldeles ny järnväg, som går genom ett nytt trafikområde, för endast skillnaden mellan 13 och 10 millioner kronor.

Nu kan det visserligen invändas, att en enkelspårig järnväg icke har samma trafikförmåga som en dubbelspårig, men den stora fördelen, att förbindelsen mellan landets södra delar och dess hufvudstad förkortas med en väglängd af 17 kilometer, bör ju dock spela en ganska afsevärd roll.

För 10 å 11 år sedan bildades ett bolag för att bygga denna järnväg, Järna—Norrköping, men då sade man: Nej, ni få icke koncession på denna järnväg, den bör alldeles gifvet blifva en statsbana. Då voro allas blickar öppna för, att denna järnväg

Ang.  
anläggning af  
en statsbana  
från Järna till  
Norrköping.  
(Forts.)

borde byggas såsom statsbana, och man nekade de sökande att få koncession på banan, då den skulle kunnat byggas för ett belopp ungefär hälften så stort som det nu beräknade. Sedan dessa nu blifvit uppehållna i 11 år, så säger man: Nej, det är intet statsintresse; det är endast ett lokalt intresse, ni få bygga banan själfva, oaktadt den kommer att kosta dubbelt så mycket, som den skulle kostat, om ni fått bygga den, då ni först önskade. Svårigheten för dem att anskaffa pengar är gifvetvis nu väsentligt större, förutom det att kostnaderna hafva blifvit så betydligt ökade.

Jag frågar er, mina herrar: kan det vara skickligt att behandla en landsdel på detta sätt. Jag anser det icke vara Riksdagen värdigt.

Jag yrkar bifall till statsutskottets hemställan.

Herr Wester: Då jag icke förut varit i tillfälle att yttra mig under den järnvägsdebatt, som pågått under några dagar, skall jag nu be att få säga några ord. Det har i dessa dagar blåst en stark järnvägsvind i riksdagen. Seglen fyllas med lånta medel, och konkurrensen på arbetsmarknaden, svår redan nu, blir allt svårare. Att på en gång bygga så många olika järnvägar, anser jag under närvarande tider icke vara lämpligt, då, som sagdt, konkurrensen på arbetsmarknaden redan förut är så stor. Jag anser det då vara långt bättre att, när de svåra tiderna en gång komma, låna medel och bygga dem af dessa järnvägar, som anses nödvändiga och likvisst icke komma att lämna staten någon inkomst, utan tvärtom komma att äta upp förtjänsten för de goda järnvägarna.

Af de tre järnvägar, som under dessa dagar varit före, anser jag den nya Södermanlandsbanan vara den, som har de största förutsättningarna för sig, men å andra sidan vill jag för min del icke, att vi skola bygga så många statsbanor *på en gång* i vårt land, och då Riksdagen redan beslutat två nya statsbanor, så är det mer än nog för i år. Det kan icke heller förnekas, att om vi nu bygga en bana mellan Järna och Norrköping, blir det två trafikleder, som skola besörja ungefär samma trafik som förut en bana, och då blir naturligtvis förhållandet det, att staten får bekosta dubbla tåg, dubbel personal, dubbel materiel och dubbel bevakning för att framföra samma trafik på två banor, som förut gått på en. Dessutom måste ett dubbelspår till Katrineholm förr eller senare, och antagligen mycket snart, anläggas, och därigenom blir väl frågan löst på ett lyckligare ekonomiskt sätt, än genom att man nu bygger en ny järnväg.

Här har framhållits, hurusom de starka stigningarna på den nya järnvägen måste medföra svårighet att där föra fram kontinentaltåg med den stora hastighet, som fordras, och det torde väl också äga en viss betydelse.

Man har här sagt, att södermanlänningarna hafva fått vänta i 12 år på denna järnväg. Jag finner det dock vara pretentiöst

af södermanlänningarna att säga detta, ty det finns många trakter af vårt land, som hafva fått vänta mycket längre och ändå icke hafva någon förhoppning om att få sitt trafikbehof tillgodosedt. I det fallet tror jag, att västra Värmland, där inlandsbanans framdragande varit föreslagen, nu kommer att få vänta i tolf år till, innan någon järnväg där kommer till stånd.

*Ang.  
anläggning af  
en statsbana  
från Järna till  
Norrköping.  
(Forts.)*

Jag skall icke upptaga kammarens tid längre, utan ber att få yrka bifall till reservationen.

Herr Bohnstedt, Knut: Anhåller få yttra några ord med anledning däraf, att jag är reservant i denna fråga. Får då först beklaga, att de, som sökt koncession på banan för så många år sedan, icke hafva kunnat få den beviljad. Detta torde också vara hufvudskälet, hvarför regeringen nu har gått fram med detta förslag, ty regeringen har förmodligen velat godtgöra det fel, hvartill föregående regeringar gjort sig skyldiga, då de icke besvarat den begärda koncessionen.

Frågan är för mig verkligen icke om en bana genom Södermanland, Järna—Norrköping, utan för mig står frågan så: har trafiken vuxit så pass mycket på statsbanan, att det är nödvändigt att utvidga statsbanans trafikförmåga mellan Katrineholm och Stockholm? Detta är hufvudfrågan, och för min del anser jag, att ett dubbelspår mellan Katrineholm och Stockholm, d. v. s. nu närmast till Järna, är ytterst behöfligt och kommer att tillgodose såväl den södra trafiken som den västra på bästa sätt och på billigaste sätt och på fortaste sätt samt vida bättre än genom att man nu bygger en särskild bana sådan som den nu föreslagna mellan Järna och Norrköping. En föregående talare har redan omnämnt, hvilka kostnader den nya banan skulle betinga liksom ock hvartill kostnaderna för ett dubbelspår äro beräknade såväl från Järna till Katrineholm som äfven från Katrineholm till Norrköping, och jag torde således icke behöfva ingå närmare på den sidan af saken. Jag anser, som sagdt, att det för statens järnvägar är fördelaktigast att få ett dubbelspår från Katrineholm till Järna; jag anser tillika, att den bana, som här är föreslagen genom Södermanland, mera har naturen af en lokalbana än af en stambana, och slutligen har jag den uppfattningen, att staten icke bör bygga alltför många järnvägar på en gång.

Vi hafva redan Morjärvjärnvägen att bygga. Vi hafva nu beslutat inlandsbanan. Första Kammaren har äfven antagit förslaget om en bana till Skellefteå, och slutligen hafva vi bohusbanan, som ännu icke är färdig och antagligen kräfver lång tid, innan den blir det.

Skulle vi nu äfven antaga förslaget om denna bana genom Södermanland, så skulle staten komma att bygga på fem olika ställen på en gång, och det anser jag vara alltför mycket för arbetsmarknaden att bära.

Ang.  
anläggning af  
en statsbana  
från Järna till  
Norrköping.  
(Forts.)

Jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till reservationen.

Herr Folin: Jag får först säga, att jag är en mycket varm vän utaf järnvägar och kommunikationsmedel i allmänhet, hvilka jag anser vara ett medel att befordra industrien och utvecklingen i landet.

Man kan säga, att järnvägar äro dyra att bygga, men om vi icke göra någonting i den vägen och kosta på något, så afstannar naturligtvis utvecklingen. Det är samma förhållande som med en industri. Om jag bestämmer mig för att göra en förbättring, som verkligen kommer att befordra den industrien, så får jag väl icke se på, huruvida jag har erforderliga medel; jag får försöka att låna, om jag kan. Kan jag icke det, ja, då är också den industrien dömd till undergång.

Jag kan icke förstå statsutskottets ärade ordförande, som annars är så storslagen i sina tankar, att han icke skulle vilja vara med om att bygga denna bana utan öfverlämna det åt det enskilda intresset. Mina herrar, skola vi oupphörligen låta det enskilda kapitalet uppföra sig uti järnvägar? Behöfves icke detta kapital bättre uti industriens tjänst, och kan icke staten bättre förse sig med pengar till att bygga järnvägar, än hvad den enskilde kan? Det går ju i alla fall på det sättet, att när en enskild byggt en järnväg, och den bär sig, så vill staten komma åt den. Herr civilministern anförde mycket riktigt, att om en enskild bygger en järnväg, ja, då bygges den i allmänhet på så billigt sätt, att när staten en gång anser sig böra lösa densamma, så får staten bygga om den; och det är väl därför mycket bättre, i detta fall åtminstone, att staten bygger denna bana. Vi skola besinna, att det är icke mindre än tre residensstäder, som blifva närmare förbundna med hvarandra, och vi hafva erfarit från andra ställen i vårt land, där järnväg går emellan residensstäder, att *det* är lönande banor.

Alla tyckas vara öfverens om, att denna bana är nödvändig, fastän somliga vilja hafva den byggd på enskild väg, andra på statens bekostnad. Jag anser, att är det så, att denna bana har utsikt att bära sig, hvarför kan då icke staten bygga den från början? Dubbelspår till Katrineholm eller från Järna och vidare har icke alls med denna sak att göra, ty behöfves det uti en framtid ett dubbelspår, eller med andra ord har trafiken ökat sig till den grad, att ett dubbelspår skulle vara nödvändigt, ja, då är det väl det största skäl att det äfven anläggas.

Jag skall vara glad, när den tiden kommer, att vi behöfva bygga hela vårt stambanenät dubbelspårigt, ty det skulle vara en ypperlig utveckling i vårt land. Om vi på kartan se på utlandets större hufvudstäder och på de järnvägar, som utgå därifrån, så se vi, att de likna stora spindelnät. Hafva dessa banor kommit till utan orsak? Och hur ser vår hufvudstad i detta fallet ut? Vi

ha endast ett fåtal banor som utgå härifrån och behöfva nog många flera, och ju flera banor dess bättre, då hufvudstaden ju oupphörligen tillväxer och behöfver tillförsel af hvarjehanda saker. I de andra städerna, Nyköping och Norrköping, är det på samma sätt. En ärad talare här sade, att både Nyköping och Norrköping hafva sina kommunikationer med hufvudstaden. Ja, det hafva de visst. Men på krokvägar. Alla vägar bära till Rom, säger man. Men i Sverige borde man se till, att alla vägar bära till hufvudstaden — på den allra kortaste vägen. När det finnes banor, som bilda tvenne sidor i en triangel, så är det oftast klokt att äfven bygga den tredje sidan, och det är hvad man i detta fall bör göra.

Ang.  
anläggning af  
en statsbana  
från Järna till  
Norrköping.  
(Forts)

Det var också någon som sade, att om vi nu komma att bygga så många järnvägar, så få vi, när svåra tider komma, ångra detta. Jag tror, att det blir alldeles tvärtom, ty om svåra tider skulle komma, så kanske det kan vara bra att vi hafva dessa järnvägar, som otvifvelaktigt förbättra våra utvecklingsmöjligheter.

Äfven sade någon, att genom denna bana staten skulle komma att konkurrera med sig själf; och man får göra dubbla uppsättningar af hvarjehanda. Ja, men huru man än bygger en ny bana, så måste det ju blifva nya uppsättningar i flera hänseenden; och detta antingen nu den enskilde eller staten bygger den. Det måste blifva ny materiel och det måste blifva nya byggnader för densamma. Men jag anser, att staten i detta fall har större förutsättningar att bygga denna bana än hvad den enskilde kan hafva.

En stor olycka vore det, om denna bana öfverlämnades till det enskilda intresset, och det skulle blifva en *smalspårig* järnväg. En smalspårig järnväg skulle man med tiden slutligen vara tvungen att förändra till bredspårig, och då har man kastat ut onödiga kostnader förgäfvat. Vi hafva sett på andra ställen i vårt land, hur en smalspårig järnväg har måst byggas om. Själf har jag varit i den positionen, när jag en gång skulle bygga en järnväg, att jag tillråddes att, för billighetens skull, bygga en smalspårig järnväg. Men jag tog steget fullt ut från första början och byggde banan bredspårig, och det vill jag säga herrarne var en mäktig häfstång till utveckling af den industri, som jag förestod.

Herr greve och talman, jag ber att få yrka bifall till utskottets förslag.

Greve Wachtmeister, Fredrik: Herr Fränckel sade, att den kalkyl, som jag framlagt för kammaren, var oriktig i det afseendet, att jag gått ut ifrån, att dubbelspår aldrig skulle byggas. Det var, med förlof sagdt, icke så jag sade. Jag betonade tvärtom, att det var min åsikt, att dubbelspår nog framdeles skulle komma att behöfvas, men att genom den nu föreslagna järnvägen byggandet af detta dubbelspår skulle kunna uppskjutas en längre tid. Och jag framlade en kalkyl, som visade, att under den tid, som man kunde uppskjuta byggandet af detta dubbelspår, man skulle

Ang. kunna få en ganska stor summa i sin hand, hvarigenom man kunde  
 anläggning af amortera den summa, som staten skulle eventuellt lägga ned på  
 en statsbana denna bana.  
 från Järna till

Norrköping.  
 (Forts.)

Herr Wester började med att tala om, att af alla de här föreslagna banorna Södermanlandsbanan var den, som hade mest för sig. Så började herr Wester, men sedan talade herr Wester *mot* banan. Ett och annat af de skäl, som han därvid framlade, är af den art, att jag får lof att något fästa mig vid dem. Han nämnde, att det var så afsevärdt hvad som sagts om, att man icke kunde få någon större hastighet på de tåg, som skulle komma att framdrivas öfver den nya Södermanlandsbanan. Jag antar, att herr Wester icke hörde hvad statsrådet och chefen för civildepartementet yttrade om de lutningar, som blifvit föreslagna öfver Kolmården. Ty statsrådet visade tydligt, att någon farhåga i det hänseendet behöfde man rakt icke hafva.

Vidare sade herr Wester, att det är något pretentiöst af södermanlänningarna att tala om, att de skulle få vänta 11 à 12 år, då västra Värmland nog skulle få vänta längre än 12 år på sin inlandsbana. Jag tror verkligen, att den jämförelsen haltar ganska mycket. Ty icke har jag åtminstone hört talas om, att invånarna i västra Värmland begärt att få koncession för att bygga en bana där. Men det är fallet med södermanlänningarna.

Herr Wester sade slutligen, att det blir naturligtvis billigare att bygga ett dubbelspår än att bygga en järnväg till. Ty vid den nya järnvägen behöfves dubbel personal och dubbel bevakning etc., således blir det dyrare. Jag tror icke, att det resonemanget alls kan hålla streck, därför att denna dubbla personal och denna dubbla bevakning har den järnvägen förmåga att betala själf. Men ett dubbelspår däremot blir alltid mer eller mindre improduktivt i jämförelse med denna bana.

Jag yrkar fortfarande bifall till utskottets förslag.

Herr Wijk, Ivar: Herr greve och talman, mina herrar! Jag vill visst erkänna, att jag har en viss medkänsla med sörlänningarna för att de fått vänta så länge, innan de fått besked, om de skulle få bygga en egen bana eller om det skulle bli statsbana. Men det är väl icke Riksdagens fel.

Det yttrades nyss från statsrådsbänken, att om denna bana byggdes, så skulle den för en afsevärd tid kunna uppskjuta dubbelspåret mellan Järna och Katrineholm. Ja, det är just det skälet, som gjort att jag är reservant. Ty det är just detta dubbelspår, som jag vill ha och framtvinga — ju förr det kan blifva dubbelspår vissa delar å västra och östra stambanan, desto bättre. Att man nu skulle bygga denna bana för att hindra tillkomsten af detta dubbelspår, det finner jag icke vara något tilltalande skäl för banans byggande. Då man därjämte vet, att en dubbelspårig banas trafikförmåga är betydligt större än tvenne enkelbanors samt

att den dessutom är billigare i afseende å skötseln, kan jag för min del icke finna något skäl, hvarför staten skall bygga den nu föreslagna banan. Men å andra sidan följer härutaf, att sörmlänningarna böra få tillstånd att bygga sin egen bana. Och då Södermanland, såsom vi veta, är en rik bygd, så måste det väl vara lika lätt för denna landsdel som för andra delar af vårt land att åstadkomma en järnväg, som är af verkligt behof påkallad. Och det har äfven talats om, att denna kommunikationsled skulle befordra den bekvämare tillförseln till hufvudstaden. Ja, denna tillförsel, den befordras lika bra af en enskild bana som af en statsbana.

Jag ber att få yrka bifall till reservationen.

Hans excellens herr statsministern Lindman: Här har nu framförts åtskilligt mot denna bana och, ibland annat, fäste jag mig vid hvad som framhållits från åtminstone två eller tre olika håll, nämligen att det icke är något skäl för staten att bygga denna järnväg, därför att den skulle bära sig. Ja, jag kan medgifva, att det är riktigt, att icke behöfver staten bygga alla järnvägar, som bära sig. Men däremot får man väl säga, att om man har utsikt för att järnvägen skall bära sig, kan det, å andra sidan, vara ett skäl hvarför staten så mycket hellre skulle kunna bygga den. Det har framhållits att staten byggt järnvägar i Norrland, därför att de icke bära sig, och uti Södermanland och mellersta Sverige, därför att de bära sig. Men det är naturligtvis så, att man byggt järnvägar i Norrland, *trots* det att de icke bära sig. I södra och mellersta Sverige däremot, där banorna bära sig, bör gifvetvis den omständigheten, att en bana kan blifva rentabel, icke utgöra något skäl för staten att låta bli att bygga järnvägar.

Nu har vidare sagts här, att regeringen, genom att framlägga förslaget om byggandet af denna bana, skulle godtgöra, såsom herr Bohnstedt sade, att det icke förut beviljats koncession. Ja, det vet jag icke precis, om man behöfver taga saken på det sättet. Jag utgår emellertid därifrån, att om icke staten bygger järnvägen, så måste man lämna koncession till dem, som vilja bygga den. Ty det lär man väl knappast kunna förhindra. När det nu här finnes orter och invånare, som vilja åtaga sig banans byggande, då skall staten öfverväga: är det icke för staten själf utaf någon fördel att bygga järnvägen. Och det är *det* som Kungl. Maj:t har ansett. Ty vi hafva känt oss öfvertygade, att om man icke bygger denna järnväg såsom statsbana, så kommer förr eller senare och sannolikt i en icke så långt aflägsen framtid den dagen, när staten kommer att inlösa banan under alla förhållanden. Och då är det bättre att staten bygger järnvägen på statsbanemässigt sätt från första stunden, i stället för att låta enskilda få koncession och bygga järnvägen på ett sätt, som kanhända icke skulle vara lika lämpligt.

Det framhölls af statsutskottets ordförande, att man kunde bygga denna järnväg billigare, att den icke behöfde byggas så dyr-

Ang.  
anläggning af  
en statsbana  
från Järna till  
Norrköping.  
(Forts.)

Ang.  
anläggning af  
en statsbana  
från Järna till  
Norrköping.  
(Forts.)

bar, ifall man i stället byggde dubbelspår på stambanan. Ja, det tror jag kan vara mycket riktigt, men å andra sidan ställer det sig för mig på det sättet, att vi kunna uppskjuta det nya dubbelspåret, i händelse vi bygga denna järnväg fullkomligt statsbanemässigt. Det tycker jag ligger i sakens natur. Huru länge det kan uppskjutas, vet icke jag, men jag är öfvertygad, att det kan uppskjutas någon tid.

Statsutskottets ordförande sade vidare, att man får ju icke låta denna järnväg blifva till ett hinder för att icke orterna i västra och södra Sverige få sina dubbelspår. Därmed anser jag emellertid, att vi kommit in på en annan fråga, frågan om tillgodoseende af invånarnes intressen i de olika delarna af vårt land. Jag kan för min del icke förstå annat, än att man bör kunna tillgodose invånarne i Södermanland med en järnväg, likaväl som man kan tillgodose invånarne uti västra och södra Sverige med dubbelspår. Sedermera må ju dubbelspåret komma, när det kommer. Och det har också utaf föregående talare sagts, att det är endast en sak att glädja sig öfver, när det kommer. Det tror jag också. Åstadkommandet af det dubbelspåret, när den tiden är inne, tror jag icke kan möta stora svårigheter.

Beträffande ett annat skäl, som har framhållits och som jag icke kan underlåta att bemöta, nämligen att staten skulle genom att bygga järnvägar på flera ställen i vårt land förstöra arbetsmarknaden för industrien, så anser jag det skälet betydelselöst. Ty om en järnväg bygges såsom en enskild bana eller såsom statsbana, går det väl åt lika mycket folk för att bygga den. Det skälet anser jag därför knappast kunna tillmätas någon vidare betydelse. Snarare kommer kanske järnvägen att byggas fortare, om den bygges som enskild bana än om den bygges såsom statsbana.

Ja, det är egentligen icke något vidare, som jag för min del har att anföra. Jag är öfvertygad om, att banan kommer att bära sig, i enlighet med de uppgjorda beräkningarna. Jag tror, att järnvägen, om den kommer till stånd som enskild bana, ganska snart skulle inlösas utaf staten. Och då må den hellre byggas som statsbana på en gång. Jag anser vidare, att man kan uppskjuta byggandet af dubbelspår en längre tid genom att nu bygga denna bana. Jag kan därför icke för min del förstå, hvarför man icke kan tillgodose nya orter med anläggande af en järnväg, då staten kan göra det utan att däraf hafva någon olägenhet.

Herr Tamm, Hugo: Jag har uti detta fall endast att svara herr statsministern, att jag icke kan gilla den metoden att på *en gång* för Riksdagen framlägga nya järnvägar flockvis såsom skett en gång förut och äfven nu. Antagande eller förkastande af de särskilda banorna blir då ej beroende på pröfning af hvarje banas gagn i och för sig utan på helt andra faktorer; hvarje bana har



sina anhängare och dessa kombinera sig så lätt och sina intressen, lämnande å sido all annan hänsyn än ortsintressena.

Jag har i afseende å denna bana endast velat framhålla, att när det gäller att gifva ut en viss summa, så kan den utgifvas på två sätt, antingen så att den gagnar det allmänna och de stora intressena, eller så att den kommer att gynna så att säga de mindre intressena och det enskilda. I afseende å de stora intressena har jag icke funnit annat, än att om man vill gifva ut 12, 13 å 14 millioner, som det är fråga om här, så komma dessa att bättre användas till den stora allmänhetens fördel, om man tager en dubbelspårig järnväg från Stockholm och ned till Katrineholm. Detta skulle komma att tillfredsställa såväl de södra som västra intressena i stor omfattning. Vill man nu säga: jag bryr mig icke om millionerna — javäl, man vet dock, att många millioner komma att krävas för banan Stockholm—Katrineholm; och det kan ingen neka till. Vi måste öfver Södertälje kanal; vi måste hafva utfartsväg från Stockholm; vi måste göra alla dessa saker, så nog behöfver man iakttaga någon försiktighet i fråga om utgifterna för järnvägarna. Bättre använder man nu för Södermanlandsjärnvägen ifrågasatta summa, om man med den bidrager att minska kostnaden för färdiggörande af bandelen Stockholm—Katrineholm. Men bryr man sig icke om millionerna, utan säger såsom i detta betänkande, att man måste göra allt detta och därtill taga 12, 13 å 14 millioner, ja — *då* har jag ingenting att säga. Aktar man icke summorna, anser man, att statens skuld må ökas huru som helst, anser man, att man icke behöfver taga i beaktande utgifterna och att sedan få inkomsterna sköta sig själft, javäl, *då* har jag ingenting att säga. Men absolut säkert är, att utgiften för ett dubbelspår måste göras, antagligen redan förrän Södermanlandsbanan är färdig. Frågan är således: skall staten utom denna oundgängliga utgift göra en till på 13,000,000, som ej är nödvändig.

Ang.  
anläggning af  
en statsbana  
från Järna till  
Norrköping.  
(Forts.)

Rop hördes nu på proposition.

Herr Flodin: Herr talman, mina herrar! Jag vill endast med några få ord söka att bemöta statsutskottets högt ärade ordförande. Han säger nämligen, att det är väl bättre att bygga detta dubbelspår än att bygga den nu föreslagna järnvägen. Jag ber då att få framhålla en sak, att skola vi nu lägga ut dessa pengar för dubbelspåret först och sedan i framtiden ändå blifva tvungna att bygga den nu föreslagna banan, så tycker jag att det är bättre att taga det nödvändiga steget först och sedan se vidare tiden an, om verkligen detta dubbelspår behöfs.

Sedan öfverläggningen förklarats härmed slutad, gjorde herr talmannen jämlikt de yrkanden, som därunder förekommit, propositioner, först på bifall till hvad utskottet i förevarande utlåtande

Söndagen den 26 Maj.

hemställt samt vidare på afslag därå, och förklarade sig finna den förra propositionen, hvilken förnyades, vara med öfvervägande ja besvarad.

Votering begärdes, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande n:o 147, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslås utskottets hemställan.

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

Ja — 59;

Nej — 41.

På framställning af herr talmannen beslöts att uppskjuta den vidare behandlingen af återstående ärenden på föredragningslistan till morgondagens sammanträde.

Justerades tre protokollsutdrag för denna dag.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades herr *Wester* under fyra dagar från och med morgondagen.

Kammaren åtskildes kl. 11,06 e. m.

In fidem

*A. v. Krusenstjerna.*