

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1914.

Andra kammaren.

Nr 37.

Tisdagen den 14 juli.

Kl. 3,30 e. m.

§ 1.

Justerades protokollen för den 7 och den 8 innevarande juli.

§ 2.

Herr talmannen gav härefter ordet till

Chefen för civildepartementet herr statsrådet von Sydow som anförde: Herr talman, mina herrar! Ledamoten av denna kammare, herr J. Ericsson i Vallsta har med kammarens tillstånd till mig riktat en interpellation i avseende å ett önskemål, som från riksdagens sida uttalades vid beviljande av låneunderstöd åt Ostkustbanans aktiebolag.

Svar å interpellation.

Innan jag går att besvara interpellationen, ber jag få erinra om några för frågan belysande data och fakta.

Som bekant beviljade 1913 års riksdag, i enlighet med Kungl. Maj:ts framställning, Ostkustbanans aktiebolag ett låneunderstöd av 3,000,000 kronor.

I den skrivelse, vari riksdagen anmälde sitt beslut i ämnet, anfördes bland annat, att det kommit till riksdagens kännedom, att Bergsjö och Hassela socknar i Hälsingland samt Attmars och Tuna socknar i Medelpad hos styrelsen för Ostkustbanans aktiebolag anhållit om sådan ändring av banlinjen mellan Hudiksvall och Sundsvall, att den skulle följa samma riktning som Norra Hälsinglands järnväg från Hudiksvall till Bergsjö samt därifrån genom Hassela, Attmar och Tuna socknar till Sundsvall, och skulle, enligt vad riksdagen vidare anförde, en av kaptenen K. A. Lagergren företagen undersökning giva vid handen, att den sålunda föreslagna alternativlinjen, som visserligen skulle bliva omkring 20 kilometer längre än den redan utstakade linjen, dock ställde sig omkring 249,000 kronor billigare än denna. »Då den sålunda ifrågasatta alternativa linjen», heter det i riksdagens skrivelse, »lärer erbjuda vissa fördelar för de orter den skulle genomgå, föreställer sig riksdagen, att Kungl. Maj:t tillser, att en allsidig utredning verkställas i fråga om de båda linjernas betingelser och företräden, en ut-

Andra kammarens protokoll vid senare riksdagen 1914. Nr 37. 1

Svar å interpellation.
(Forts.)

redning, som icke lärer behöva fördröja banbyggnadens utförande inom beräknad tid.»

Nämnda riksdagsskrivelse anmälles inför Kungl. Maj:t den 30 juni 1913. Kungl. Maj:ts beslut expedierades genom nådigt brev till Kungl. Maj:ts befallningshavande i Gävleborgs län. I brevet återgavs riksdagens av mig citerade uttalande och anbefalldes Kungl. Maj:ts befallningshavande att underrätta Ostkustbanans aktiebolag om vad som sålunda förekommit med anmodan att, därest bolaget vill komma i åtnjutande av det ifrågasatta lånet på de i riksdagens skrivesle avsedda villkor, vidtaga de åtgärder, som för sådant ändamål på bolaget ankomme, samt vid uppgörande av kostnadsförslag och plan för järnvägsanläggningen jämväl verkställa utredning i det av riksdagen i dess förenämnda uttalande berörda avseende.

Redan den 19 juni 1913 hade Bergsjö, Hassela och Attmars kommuner inkommit med framställning om utredning angående de båda ifrågasatta linjerna för banans sträckning mellan Hudiksvall och Sundsvall. Denna framställning remitterades den 31 december 1913 till Kungl. Maj:ts befallningshavande i nämnda län att överlämnas till bolaget för att tagas i övervägande vid fullgörande av det bolaget lämnade uppdrag, som finnes angivet i nådiga brevet till Kungl. Maj:ts befallningshavande den 30 juni 1913.

Någon framställning från Ostkustbanans aktiebolag i anledning av nämnda uppdrag har ännu icke till civildepartementet inkommit. Jag vill emellertid erinra, att det förutsatts såsom villkor, att andra arbeten än brobyggnadsarbeten och arbeten av förberedande slag icke må företagas å järnvägen förrän efter ingången av år 1915.

Herr Ericsson har nu uttalat, att enligt hans uppfattning bolaget vid den undersökning, som bolaget låtit föranstalta, icke tagit tillbörlig hänsyn till riksdagens ovan angivna önskemål. Herr Ericsson har i detta avseende anført, bland annat, att bolaget icke verkställt någon stakning av alternativlinjen, den så kallade Hassela-linjen, utan stannat vid en okulärundersökning, samt att från bolagets sida denna linje numera synes hava kommit helt och hållet ur räkningen. Så skulle bolaget hava grundat sin uppgörelse med Sundsvalls stad om banans dragning genom staden på den förutsättningen, att den närmare kusten löpande huvudlinjen, den så kallade Njurundalinjen, skall komma till utförande. Tillika skulle det hava meddelats, att bolagets styrelse nu avslutat de förberedande underhandlingarna och »hade det klart för byggande».

Herr Ericsson har under återopande härav till mig framställt följande frågor:

1:o) Har Kungl. Maj:t haft här omförmälda ärende under prövning? och

2:o) där så icke skett, är det regeringens avsikt att oberoende av Ostkustbanebolagets enskilda önskemål och möjligen träffade avtal föreskriva en allsidig utredning angående de båda alternativa linjernas betingelser och företäden i överensstämmelse med riksdagens

gens uttalade önskan såsom grundval för sitt beslut om koncession för Ostkustbanans indragande till Sundsvall och statslänets beviljande?»

Svar å interpellation.
(Forts.)

Såsom den lämnade utredningen utvisar, kan jag besvara den första frågan med nej. Efter det förut omförmälda, i saken inkomna framställning den 31 december 1913 remitterats till Kungl. Maj:ts befallningshavande i Gävleborgs län för delgivning med bolaget, har Kungl. Maj:t icke förehaft ifrågavarande ärende till behandling.

Med anledning av interpellationen har jag emellertid i skrivelse den 22 nästlidna juni anmodat bolaget att till mig inkomma med uppgift angående de åtgärder, som av bolaget vidtagits i avseende å den av riksdagen förutsatta utredningen.

På grund av denna anmodan har bolaget ingivit en promemoria i ämnet jämte åtskilliga därvid fogade handlingar rörande den utredning, varom bolaget uti ifrågavarande avseende föranstaltat. I denna promemoria framhåller bolaget till en början, att, vad först angår tidpunkten för utredningens verkställande, det av Kungl. Maj:t föreskrivits, att densamma skulle ske i samband med uppgörandet av kostnadsförslag och plan för banans anläggning. Men då kostnadsförslaget och planen ännu icke äro utarbetade, samt utredningen angående Hassela-linjen med säkerhet kan beräknas bliva färdig samtidigt med nämnda förslag och plan, föreligger enligt bolagets mening med avseende på tiden för utredningens verkställande icke någon försumlighet.

Vid det utredningsarbete, som hittills verkställts, har frågan, anför bolaget, behandlats huvudsakligen från de synpunkter, som intressenterna för Hassela-linjen angivit i sin skrivelse till Kungl. Maj:t i juni 1913, där det heter, att utredning behöves, förutom beträffande anläggningskostnaderna samt intresserade kommuners och enskildas aktieteckningar, angående »1) de båda linjernas ekonomiska bärighet, 2) frågan om vad som för samtrafiken med statens järnvägar eller för statens övertagande av Ostkustbanan och trafiken å banan i så fall är förmånligast, 3) Bergsjöbanans (Norra Häl-singlands järnväg) underhåll och kostnaderna för omlastning samt 4) orsbefolkningens behov.»

Bolaget har bifogat jämförande beräkningar över de båda linjernas anläggningskostnader, grundande sig dels på en år 1910 verkställd utstakning av den östligare huvudlinjen utmed kusten (den så kallade Njurunda-linjen), dels en år 1912 utförd okulärundersökning av alternativlinjen (den så kallade Hassela-linjen).

Vidare har bolaget lämnat en redogörelse för aktieteckningarna, under förutsättning att den ena eller den andra linjen väljes.

Rörande de båda linjernas ekonomiska bärighet och trafikförhållanden med mera hava, enligt vad styrelsen meddelar, utredningar verkställts dels av aktuarien i järnvägsstyrelsen Sven Norrman på uppdrag av Hasselaintressenterna, dels av byrådirektören i järnvägsstyrelsen A. d'Ailly på uppdrag av bolagets styrelse.

Beträffande Bergsjöbanans underhåll och kostnaderna för om-

Svar å interpellation.
(Forts.)

lastning hava Hasselaintressenterna själva, upplyser bolaget vidare, föranstaltat om utredning, vilken kommer att av bolagets styrelse kompletteras.

För bedömande av ortsbefolkningens behov föreligger utredning *dels* i en skrivelse från Hasselaintressenterna till bolagets styrelse av den 19 november 1913, *dels* i yttranden, som bolagets styrelse infordrat från Sundsvalls stad samt alla kommuner, belägna längs Njurunda-linjen eller norr om den ifrågasatta linjeförändringen ända till och med Härnösand.

Bolaget bestrider, att dess styrelse vid infordrandet av dessa yttranden lämnat anvisningar, i vilken riktning svaren borde gå. Däremot hava lämnats faktiska upplysningar angående såväl den ena som den andra linjen, utan vilka vederbörande enligt bolagets mening icke torde hava kunnat bedöma de olika linjernas företräden. Bolaget har i den avgivna promemorian meddelat det huvudsakligaste innehållet av dessa upplysningar.

Beträffande det anmärkta förhållandet, att bolagets styrelse träffat en del preliminära avtal med städer och järnvägsförvaltningar avseende anläggandet av Njurunda-linjen, har bolaget slutligen framhållit, att styrelsen är skyldig ingå sådana avtal, för att få linjen fastställd av Kungl. Maj:t, och har styrelsen ansett det naturligt, att densamma vid uppfyllandet av denna sin skyldighet lägga den linje till grund för avtalen i fråga, som styrelsen anser böra hava största utsikterna för godkännande. Att märka är emellertid, att alla avtal av nämnda slag äro preliminära och beroende av vederbörande myndigheters godkännande.

Detta är i huvudsak innehållet av bolagets till mig avgivna promemoria.

Såsom härav framgår har åtskillig utredning i föreliggande ämne redan verkställt. Slutligt utförd är den dock ännu icke.

Till svar å den andra av interpellanten framställda frågan ber jag få förklara, att då slutlig utredning från bolagets sida föreligger och frågan efter vederbörande lokala och centrala myndigheters hörande bliver föremål för Kungl. Maj:ts prövning, noggrant skall tillsees, att det av riksdagen uttalade önskemålet om en allsidig utredning angående de båda linjernas betingelser och företräden är vederbörligen uppfyllt, innan Kungl. Maj:t fattar beslut i saken. Skulle något befinnas brista i den begärda utredningen, skall man icke underlåta föranstalta därom, att kompletterande utredning i mån av behov varder anbefalld.

Vidare yttrade:

Herr Ericsson i Vallsta: Herr talman, mina herrar! Jag ber att till herr statsrådet och chefen för civildepartementet få framföra mitt vördsamma tack för att han behagat besvara min obetydliga fråga trots de många göromål han för övrigt har för händer. Jag ber också att få tacka för svarets innehåll, i vilket svar herr statsrådet först påvisar, att Kungl. Maj:t

fäst bolagsstyrelsens uppmärksamhet vid de önskemål riksdagen uttalat i denna fråga. Jag ber vidare att få tacka för det löfte han gav, att frågan slutligen skulle prövas efter den utredning som kommer att föreligga.

Att interpellationen framkommit beror nog till det väsentligaste på ett meddelande, som stått att läsa i Nya Dagligt Allehanda, enligt vilket bolagsstyrelsen skulle ha uttalat, att allt vore så gott som klart för påbörjande av byggandet. Detta har gjort att befolkningen i orterna kring Hassela-linjen börjat känna sig orolig, då den vetat, att den utredning riksdagen önskat och de själva även åstundat ej var verkställd.

Då det emellertid mot mig offentligen riktats klander för att jag framfört interpellationen, så torde det ursäktas mig, om jag säger några ord till mitt försvar, helst som jag icke inlåtit mig på någon diskussion i pressen, vartill jag dock åtminstone i någon mån inviterad. Kyrkoherde Humble i Gnarp har i Nya Dagligt Allehanda under rubriken »Öppna frågor» icke allenast frågat mig om anledningen till interpellationen utan även klandrat mig för att jag framfört interpellationen och som påbröd gjort en sårande insinuation. Då jag förmodar, att han med stort intresse kommer att läsa om den debatt, som nu föres, så har jag icke ansett mig hava anledning att på annat sätt besvara hans frågor. Med anledning av dessa frågor vill jag helt kort säga det, att då riksdagen beviljade lån till ostkustbanebolaget, så hade riksdagen rätt att uppställa villkor, och med de uppställda villkoren måste bolaget låta sig nöja, om det ville ha lånet. Då riksdagen har uttalat en önskan, att det borde bliva en allsidig utredning om de båda linjerna, är det angeläget, att en sådan utredning kommer till stånd. Blir utredningen fullständig och opartisk och arbetet sedan baserat därpå, förmodar jag, att befolkningen kommer att låta sig nöja även där den icke fått sina önskningar beaktade. De insinuationer kyrkoherde Humble gör mot mig personligen anser jag mig icke böra besvara, utan de få stå för hans räkning.

Tidningen Norrlandsposten i Gävle har med anledning av interpellationen haft ett samtal med bolagets verkställande direktör, kapten Lagergren, däri denne enligt tidningen i fråga gjort några uttalanden, mot vilka det torde tillåtas mig att göra några erinringar. Han tillbakavisar påståendet, att bolaget icke skulle ha ställt sig riksdagens uttalade önskan om utredning rörande båda linjerna till efterrättelse, och säger, att bolaget visst icke velat lägga hinder i vägen för Hassela-linjen. Då kapten Lagergren säger, att bolaget ställt sig riksdagens önskan om närmare undersökning även av Hassela-linjen till efterrättelse, så förtjänar det att beaktas, att kyrkoherde Humble frågar, var bolagsstyrelsen skulle taga pengar till undersökning av den linjen, då bolagsstämman sannolikt icke skulle bevilja medel därtill. Den sistnämnde medgiver således, att dylik undersökning icke skett. Motsägelsen kan dock bero på att kapten Lagergrens

Svar å interpellation.
(Forts.)

Svar å interpellation.
(Forts.)

yttrande missuppfattats av den tidning, som återgav detta yttrande. Jag vill tro detta, så mycket hellre som bolagets styrelse uti den skrivelse, i vilken Sundsvalls stadsfullmäktiges yttrande infor dras, motiverar *varför* Hassela-linjen icke utstakats.

Då jag sagt att det ville synas som bolagsstyrelsen ville lägga hinder i vägen för Hassela-linjen, anser jag mig hava haft skäl att säga så, därför att just uti den skrivelse, i vilken Sundsvalls stadsfullmäktiges yttrande infor dras, Hassela-linjen underkastas en ingående kritik, och jag förmodar, att skrivelserna till övriga kommuner hava haft lika eller ungefär liknande lydelse.

I detta sammanhang ber jag att få påpeka den redogörelse bolagsstyrelsen lämnar som svar på civilministerns frågor. Styrelsen säger, att den visst icke försökt utöva tryck på kommunerna i någon riktning. Då den har lämnat en ingående, skarp kritik av Hassela-linjen, får man i alla fall den uppfattningen, att bolaget ej önskar att de infor drade yttrandena skola komma att vara till förmån för den linjen. Det synes mig emellertid som om bolagets styrelse icke bort så där hastigt avfärda tanken på Hassela-linjen, då bolagets nuvarande verkställande direktör år 1912 efter att hava uppgjort jämförande kostnadsberäkningar över de båda linjerna säger: »Enligt förestående beräkningar är således den senast utstakade linjen mellan Steg och Sundsvall 249,000 kronor dyrare i anläggningskostnad än alternativlinjen över Bergsjö», och uti ett betänkande, som han samtidigt avgav, säger han i slutet: »Av det anförda torde framgå, att alternativlinjen har högst betydande fördelar att erbjuda i jämförelse med huvudlinjen som motvikt mot olägenheten av alternativlinjens större längd». Om jag till detta yttrande av kapten Lagergren lägger aktuarien Norrmans beräkningar, att den årliga behållningen av rörelsen blir avsevärt större för alternativlinjen än för huvudlinjen, så anser jag att jag haft goda skäl för att fästa Kungl. Maj:ts uppmärksamhet på de önskemål riksdagen uttalat, då den beviljade statslånet, och därpå att det blir en noggrann prövning av de olika linjernas fördelar och olägenheter.

Jag har icke med min interpellation avsett att hindra, ännu mindre att stjälpa företaget, utan jag har endast, som jag nyss nämnde, velat att riksdagens önskan skulle av bolaget respekteras och att befolkningens efter de olika linjerna befogade intressen och önsknings skola beaktas. För mig personligen är det fullständigt likgiltigt vilkendera linjen som kommer till utförande, blott utförandet grundar sig på en opartisk undersökning av de olika linjernas fördelar och olägenheter så väl ur bolagets som ortsbefolkningens synpunkter.

Jag vill vidare, då det sagts, att alternativlinjen icke erbjuder några fördelar, påpeka vad som säges i en promemoria av några framstående män inom de kommuner, som beröras av Hassela-linjen. De ha påvisat, att det för den jordbrukande och skogsägande befolkningen är av synnerligen stor vikt, att denna

Svar å inter-
pellation.
(Forts.)

linje kommer till stånd. De framhålla, att på grund av bristande konkurrens exempelvis vid leverans å Hasselasjön för timmer betalats ungefär hälften och för pappersmasseved ungefär två tredjedelar av priserna vid leverans efter Ljungan. De förmena, att om det funnes järnväg i dessa trakter, sådana pris icke skulle förekomma, ty när järnväg saknas, finnes det på denna ort egentligen bara en köpare av dessa alster; och det är givet att när ingen konkurrens uppstår, priserna bli därefter. De säga dessutom, att någon vedleverans kan icke ske till städerna och vidare att någon kolning icke kan äga rum, varför den myckna lövskogen liksom kolveden får ruttna bort, och den självägande befolkningen, som efter tillkomsten av norrlandslagen ej heller får sälja sin jord till bolag, tvingas ned i hopplösa näringsbekymmer. Jag vill påpeka, att det är en betydande skillnad i fråga om försäljning av skogsalster, om järnvägen blir byggd så, att den kan taga skogsprodukter till fraktning från båda sidorna. Vissa skogsalster, exempelvis kol, trämasseved och kastved kunna lämpligen icke med hästar föras längre än omkring två mil. Om man då kan till järnvägen föra dessa alster inom ett avstånd på två mil, å vardera sidan, får man sålunda en rayon på 4 mil, från vilken skogsalster kunna fraktas fram till järnvägen. Annat blir här förhållandet, om man lägger järnvägen närmare kusten. Då kan det i vissa fall åtminstone hända, att rayonen icke blir mer än omkring 2 mil. Därtill kommer, enligt vad jag hört uppgivas, att vid kusten skogarna äro mera skövlade än inuti landet på grund av de utskeppningsmöjligheter, som där vid kusten alltid förefunnits.

Kapten Lagergren säger också i sitt betänkande år 1912: »Att verkställa någon jämförelse i övrigt å båda linjesträckningarna ingår icke i undertecknads åtagande, varför beträffande trafikförhållandena endast må framhållas, dels att fjärrtrafiken torde komma att giva i huvudsak samma inkomster per bankilometer för båda linjerna, dels att konkurrensen med sjökommunikationerna bör bli mindre märkbar på alternativlinjen än på huvudlinjen, dels att transporten av skogsprodukter kan beräknas bli större på den förra linjen än på den senare, var emot den lokala persontrafiken närmast Sundsvall, varefter nettoinkomsten dock icke torde bli särdeles stor, sannolikt bliver livligare på huvudlinjen än på alternativlinjen, så vida icke spårvägar komma att anläggas från Sundsvall söder ut längs kusten.» Sedan heter det i slutklämmen: »Av det anförda torde framgå, att alternativlinjen har högst betydande fördelar att erbjuda i jämförelse med huvudlinjen som motvikt mot olägenheten av alternativlinjens större längd».

Herr talman! Jag för min personliga del har icke någon mening om vilken linje som bör komma till utförande, men jag har ansett, att de utredningar och de förslag, som komma fram, böra ge anledning till noggrant betänkande, innan beslut om byggande fattas, och jag är, som sagt, herr civilministern

Svar & interpellation. tacksam för det löfte han givit, att denna sak skall noggrant prövas.

(Forts.)

Herr Palmstierna: Herr talman! Endast ett par ord! Jag har intresserat mig mycket för denna fråga, då jag dels varit i trakterna där uppe, dels gått igenom samtliga de handlingar, som röra detta mål. Och jag skulle vilja säga, att detta spörsmål är ett led i den strid, som föres i Norrland mellan bondebefolkningen och bolagen. I samma trakter har varit en motsvarande tvistefråga i fråga om dragningen av flottlederna. Nu är det givet, att när en så betydande spänning råder här mellan olika intressen, det är av större vikt måhända än eljest att man noggrant tillser, att full rättvisa genomföres och att desslikes tillses, att de nationalekonomiska intressena bliva fullt betryggade.

Av det svar, som herr civilministern nu gav, synes mig, att man bör kunna draga vissa slutsatser och framför allt stryka under vissa punkter. Av herr civilministerns svar framgår först och främst, att Kungl. Maj:t — som man också kunnat vänta — är fullständigt obunden i saken, men vidare framgår av herr statsrådets anförande, att de utredningar, som hittills sett dagen, icke kunna anses vara fullt tillfyllest, utan att, när ärendet kommer inför Kungl. Maj:t, detta skall föreligga i en mera allsidig belysning, innan det slutliga avgörandet kan ske. Jag skulle dock vilja stryka under, att, såvitt man av ärendets hittillsvarande behandling kunnat döma, man från bolagens sida nog har ganska utpräglade sympatier för, att järnvägen skulle förläggas utmed den norrländska kusten och att detta också skulle få en godkännande stämpel av Kungl. Maj:t. Nu har emellertid herr statsrådet uttryckligen lovat, att, innan ärendet blir slutligt avgjort, skall Kungl. Maj:t tillse, att de önskemål, som uttalats, skola bliva beaktade, och det blir sedan riksdagens revisorer, som få granska ärendet i dess helhet. Jag får säga, att när man tar del av handlingarna, synes det, som skulle såväl ekonomiska som sociala skäl tala för, att den västliga sträckningen, som går igenom de stora bondbyarna, borde vara den ur olika synpunkter riktigaste. Emellertid har jag på frågans nuvarande stadium, då Kungl. Maj:t har sin prövningsrätt obeskuren, endast att uttala den förhoppningen, att Kungl. Maj:t tar hänsyn till samtliga dessa synpunkter, varför jag icke har något mera att tillägga.

Herr Lindman: Ja, herr talman, jag skulle icke begärt ordet i denna fråga, om jag icke blivit uppkallad av den siste ärade talaren.

Det är ju givet, att då det föreligger två olika förslag till sträckning för en järnväg, så söka naturligtvis båda förslagens förespråkare i orten att få järnvägen till sig. Det är en gammal erfarenhet, som riksdagen säkerligen gjort många gånger förut, och det är ju också en helt naturlig sak. Men när den siste ärade talaren säger, att det här gäller en strid mellan bolag och

bönder och bygger detta påstående på den erfarenhet han förvärvat under resor och vid besök däruppe, så är detta ett yttrande, som icke får stå oemotsagt i kammarens protokoll. Ty det är icke så, att här råder någon strid mellan bolag och bönder.

Det gäller här två stora bygder, av vilka den ena kommer att genomlöpas av det ena alternativet, den andra av det andra, och socknarna i den ena trakten vilja lika gärna ha järnvägen till sig, som socknarna i den andra vilja ha den till sig.

Herr Palmstierna förbiser dessutom helt och hållet, att det här icke är fråga om en *lokalbana*, utan om en genomgående bana Gävle—Härnösand. Städerna ha således ett mycket stort intresse av denna bana, och detta intresse visar sig naturligtvis däruti, att de sträva efter att få järnvägen så kort som möjligt och därför söka undvika en sådan krok som denna på 21 km. Men någon strid mellan bolag och bönder förefinnes icke i detta fall, och den behållningen bör andra kammaren icke få av denna debatt, att någon sådan strid skulle förefinnas och att det är därom frågan gäller.

Att det är ekonomiska intressen, som här spela in, det är ju alldeles klart, och dessa kommuner, städer och landsting, som tecknat bidrag till denna järnväg med stora belopp — jag tror omkring 8 miljoner kronor — ha naturligtvis icke gjort detta för intet, utan därför att de ansett, att de kunna ha fördelar härav. Så gott som samtliga de kommuner, vilka skulle genomlöpas av järnvägen, därest den erhöle den ostliga sträckningen, hava tecknat bidrag. Det är vad jag skulle vilja säga om den saken.

För övrigt vill jag tillägga, att det naturligtvis icke är min mening att här göra något uttalande till förmån för vare sig den ena eller andra sträckningen. Interpellanten förklarade ju själv, att han var nöjd med det svar han fått av civilministern, och den redogörelse han sedan lämnade för yttranden från de trakter, som beröras av den västliga sträckningen, föreföll mig skäligen obehövligen i detta sammanhang.

Jag skall nu icke upptaga någon debatt om skälen varför den ena sträckningen bör föredragas framför den andra; den saken anser jag icke höra hit. Jag är av samma åsikt som interpellanten, nämligen att man bör vara nöjd med det lämnade svaret, att saken kommer att vara föremål för Kungl. Maj:ts fulla uppmärksamhet, och att de villkor, som riksdagen fäst vid beviljande av 3 miljoner kronor i låneunderstöd till järnvägsanläggningen, komma att noga iakttagas.

Slutligen ber jag få tillägga, att jag lika litet som interpellanten, personligen har något intresse av denna järnväg i annan mån än att jag under en lång följd av år arbetat för att få fram denna sak, då jag ansett, att den var av stor vikt för de orter och de län, som den kommer att genomlöpa eller beröra.

Svar å interpellation.
(Forts.)

Svar å interpellation.
(Forts.)

Herr Palmstierna: Blott en liten replik till herr Lindman! Jag tror, att den, som hört vad ortsbefolkningen själv har för uppfattning i denna fråga, är fullt på det klara med, att intressestrider av den beskaffenhet, som jag omtalade, här föreligga. Jag har visst icke förbisett, att här icke föreligga enbart lokala intressen. Jag betonade tvärtom, att här föreligga starka nationalekonomiska intressen, som sammanhånga med att här en betydande längdbana kommer till stånd. Herr Lindman sökte göra gällande, att det här är ett eminent stadsintresse. Anej, den saken spelar icke så stor roll, men huruvida järnvägen skall gå genom sågverksdistrikten med deras dyrbara mark och dyrbara anläggningar eller gå närmare den befolkning, som lever i de stora bondbyarna — det är det spörsmålet som saken i själva verket rör sig om.

§ 3.

Föredrogos var för sig Kungl. Maj:ts å kammarens bord vilande propositioner; och hänvisades därvid:

till statsutskottet propositionen, nr 195, angående vården av blinda dövstumma och blinda sinnesslöa m. fl.;

till särskilda utskottet nr 1 propositionen, nr 227, angående användande av allmänna besparingar i riksstatens femte huvudtitel till anskaffning av undervisningsmateriel för sjökrigsskolan m. m.;

till statsutskottet propositionen, nr 228, angående anslag till lots- och fyrinrättningen med livräddningsanstalterna m. m.;

till bankoutskottet propositionen, nr 229, angående anslaget till pensionering av flottans befäl och underbefäl med vederlikar;

till särskilda utskottet nr 1 propositionen, nr 230, angående anvisande av medel till vissa byggnadsföretag vid armén; och

till jordbruksutskottet propositionen, nr 226, angående ändrade villkor för lån från odlingslånefonden.

§ 4.

Härpå föredrogos de på kammarens bord liggande motionerna; och remitterades därvid:

till bevillningsutskottet motionen nr 238, av herr *Zetterstrand*;
och

till bankoutskottet motionen nr 239, av herr *Vahlquist m. fl.*

§ 5.

Vidare föredrogos, men bordlades åter konstitutionsutskottets memorial nr 9 och utlåtande nr 10, lagutskottets utlåtande nr 12, jordbruksutskottets utlåtanden nr 44—65. andra kammarens andra till-

fälliga utskotts utlåtande nr 1 samt andra kammarens femte tillfälliga utskotts utlåtande nr 3.

§ 6.

Herr *Schotte* avlämnade en motion i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 162, angående vissa åtgärder för rekrytering och civilianställning av fast anställt manskap vid armén och marinen.

Denna motion, som erhöll ordningsnumret 240, blev på begäran bordlagd.

§ 7.

Anmälades och godkändes följande förslag till riksdagens skrivelser till Konungen, nämligen

från jordbruksutskottet:

nr 27, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av förra militiebostället Narveryd nr 3 i Östergötlands län;

nr 28, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av lägenheter från förra militiebostället Saxtorp nr 13 i Malmöhus län;

nr 29, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av lägenheter från förra militiebostället Fjärrestad nr 1 och 2 i Malmöhus län;

nr 30, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av visst område från förra länsmansbostället Stora Hammar nr 14 i Malmöhus län;

nr 31, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av kronolägenheten Nykvarn nr 1, en vattenmjölkvarn, i Uppsala län;

nr 32, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av en lägenhet från förra militiebostället Sörby nr 1 i Östergötlands län;

nr 33, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av vissa områden från förra militiebostället Mårtenstorp nr 1 i Jönköpings län;

nr 34, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av förra militiebostället Vare nr 3 Västergård i Kronobergs län;

nr 35, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av lägenheter från förra militiebostället Agnäs nr 1 i Kronobergs län;

nr 36, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av lägenheter från förra militiebostället Ljungby nr 5 i Kalmar län;

nr 37, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av ett område från förra häradshövdingbostället Österarp nr 1 och 2 i Kalmar län;

nr 38, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av lägenheter från förra landshövdingbostället Hossmo nr 1 med Dunö nr 1 i Kalmar län;

nr 39, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av lägenheter från förra militiebostället Skramstad nr 1 m. m. i Kalmar län;

nr 40, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av lägenheter från förra militiebostället Gladsax nr 15 och Järrestad nr 17 i Kristianstads län;

nr 41, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av lägenheter från förra militiebostället Gräsma nr 1 i Kristianstads län;

nr 42, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av lägenheter från förra militiebostället Eskilstorp nr 1 i Malmöhus län;

nr 43, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av en lägenhet från förra militiebostället Fjälje nr 22 i Malmöhus län;

nr 44, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av lägenheter från förra militiebostället Rågåkra nr 1 i Malmöhus län;

nr 45, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande i särskilda lägenheter av förra militiebostället Eggelstad nr 10 i Malmöhus län;

nr 46, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av områden från förra häradshövdingbostället Henninge nr 3 och 7 i Malmöhus län;

nr 47, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av lägenheter från förra militiebostället $\frac{1}{2}$ mantal Sälelund m. m. i Göteborgs och Bohus län;

nr 48, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av lägenheter från förra militieboställena Säm Öster nr 1 och Säm Söder nr 3 i Göteborgs och Bohus län;

nr 49, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av lägenheter från förra militiebostället Valan nr 1 i Göteborgs och Bohus län;

nr 50, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av lägenheter från förra militiebostället Ormo nr 1 m. m. i Göteborgs och Bohus län;

nr 51, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av en lägenhet från förra militiebostället Stommen nr 1 i Älvsborgs län;

nr 52, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av lägenheter från förra militiebostället Silboholm med underlydande i Skaraborgs län;

nr 53, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av en lägenhet från förra militiebostället Anderstorp nr 1 i Skaraborgs län;

nr 54, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående för-

säljning av det till kronoparken Västra Hillet i Skaraborgs län hörande skiftet Galjmossen;

nr 55, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av vissa delar av de till kronoparken Kungsskogen i Värmlands län hörande hemmanen Kungsskogen, Gräs och Sorkedalen;

nr 56, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av kronans andel i ett soldattorp å ägora till Tjugesta nr 1 och 2 i Södermanlands län;

nr 57, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av förra länsmansbostället Hummelsta nr 3 i Uppsala län;

nr 58, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av lägenheter från förra kronofogdebostället Eckerud eller Eckre nr 1 med Eckre nr 2 i Älvsborgs län;

nr 59, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av lägenheter från förra militiebostället Blinneberg nr 1 i Skaraborgs län;

nr 60, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av en lägenhet från förra militiebostället Vrånghult nr 1 Kampegården i Skaraborgs län;

nr 61, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av lägenheter från förra militiebostället Hallebo nr 2 i Skaraborgs län;

nr 62, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av lägenheter från förra militiebostället Äversta nr 2 i Örebro län;

nr 63, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av lägenheter från förra häradshövdingbostället Bredgården nr 1 i Västmanlands län; och

nr 64, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande av lägenheter från förra häradshövdingbostället Skörpinge nr 20 i Kristianstads län; samt

från särskilda utskottet nr 1:

nr 65, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ersättande från fjärde huvudtitelns allmänna besparingar av åtskilliga kostnader för vissa nya byggnader vid armén;

nr 66, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ersättande från fjärde huvudtitelns allmänna besparingar av vissa förskottsvis utgivna medel;

nr 67, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående uppförande av ett vinterstall vid Norrlands artilleriregementes kasern-etablissemang i Östersund m. m.; och

nr 68, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ångpanneanläggning m. m. för Göte livgarde.

§ 8.

Till bordläggning anmäldes:

andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtanden:

nr 3, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl.

Maj:t angående undersökning av möjligheten att utskeppa malm vintertiden från hamn i mellersta Norrland; och

nr 4, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående förbud i viss utsträckning mot befordran å järnväg av försändelser innehållande brännvin; samt

andra kammarens femte tillfälliga utskotts utlåtande, nr 2, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utredning och förslag i fråga om inrättande av spannmålslagerhus.

§ 9.

Justerades protokollsutdrag.

§ 10.

Ledighet från riksdagsgörömaålen beviljades:

herr *Hamilton* under den 14 juli,
» *Uddenberg* » 4 dagar fr. o. m. den 15 juli och
» *Engström* » 10 » » » 18 » .

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 4,20 e. m.

In fidem
Per Cronvall.