

## Tisdagen den 10 Maj.

Kl. 10 f. m.

### § 1.

Sedan Riksdagens båda Kamrar godkänt de uti Stats-Utskottets Memorial N:o 69 och Banko-Utskottets Memorial N:o 9 föreslagna voteringspropositioner rörande åtskilliga frågor, deruti Kamrarne fattat stridiga beslut; så företogs nu jemlikt 65 § Riksdags-ordningen gemensamma omröstningar enligt dessa voteringspropositioner, nemligen:

#### Första Omröstningen:

(enligt Stats-Utskottets Memorial N:o 69.)

Den, som bifaller Kongl. Maj:ts nådiga Proposition att Riksdagen måtte medgifva det Göta kanalbolag må ega, att af bolagets till säkerhet för kanalens framtida underhåll i Riksgälds-kontoret innestående fond, 140,889 Riksdaler Riksmünt, lyfta Etthundratusen Riksdaler för att användas till betalning af bolagets aktier i Kinda kanalbolag, mot det att Göta kanalbolag i stället uti Riksgälds-kontoret deponerar sina ett tusen aktiebref i Kinda kanalverk å sammanlagdt enahanda belopp och med rättighet för Göta kanalbolag att, i stället för räntan å ofvanberörda 100,000 Riksdaler, lyfta fallande utdelningar på dessa aktier samt att framdeles, i fall omständigheterna dertill föranleda, åter i Riksgälds-kontoret insätta sagda penningebelopp mot aktiebrefvens utbekommande,

röstas ja;

Den det ej vill,

röstas nej;

Vinner nej, har Kongl. Maj:ts uti berörda nådiga Proposition gjorda framställning blifvit af Riksdagen afslagen.

Sedan voteringseddarnas blifvit aflemnade samt en sedel aflagd och förseglad, äfvensom underrättelse från Första Kammaren ingått att voteringseddarnas för den omröstning, hvarom här vore fråga, jemväl derstädes afgifvits, företogs nu sedlarnas öppnande och uppräknings och utföll omröstningen med 48 ja och 108 nej.

Den omröstning öfver ofvan intagna voteringsproposition, som, enligt nyss ankommet och nu uppläst protokoll, blifvit af Första Kammaren samtidigt anställd, hade utfallit med . . . . . 78 ja och 27 nej; hvadan, då dertill läggas Andra Kammarens röster, eller 48 ja och 108 nej; sammanräkningen visar . . . . . 126 ja och 135 nej; varande alltså beslut i denna fråga af Riksdagen fattadt i öfverensstämmelse med nej-propositionens innehåll.

### Andra Omröstningen:

(enligt Banko-Utskottets Memorial N:o 9, punkten 4:o.)

Den, som vill godkänna Utskottets i punkten 20:o af dess Memorial N:o 8 framställda, af Andra Kammaren gillade förslag till lydelse af ett stadgande afsedt att träda i stället för nuvarande §§ 51 och 53 i Banko-reglementet,

röstar ja;

Den det ej vill,

röstar nej;

Vinner nej, har, i enlighet med Första Kammarens beslut, Riksdagen, med bifall till förevarande punkt 20:o i öfrigt förklarar, att det i 1:a momentet förslag skall bibehållas vid sitt nuvarande belopp, 9,600,000 R:dr omförmälda samt att, till följd häraf, de i 2:a momentet upptagna summor skola utbytas emot de belopp, som finnas intagna i § 53 af gällande reglemente, eller

|                                           |              |
|-------------------------------------------|--------------|
| för diskontkontoret i Stockholm . . . . . | 5,750,000: — |
| „ lånekontoret i Göteborg . . . . .       | 2,450,000: — |
| „ dito i Malmö . . . . .                  | 1,250,000: — |
| „ dito i Wisby . . . . .                  | 150,000: —   |

Sedan voteringssedlarne blifvit aflemnade samt en sedel aflagd och förseglad äfvensom underrättelse från Första Kammaren ingått, att voteringssedlarne för den omröstning hvarom här vore fråga, jemväl derstädes afgifvits, företogs nu sedlarnes öppnande och uppräknings och utföll omröstningen med 112 ja och 46 nej.

Den omröstning öfver ofvan intagna voteringsproposition, som, enligt nyss ankommet och nu uppläst protokoll, blifvit af Första Kammaren samtidigt anställd hade utfallit med . . . . . 23 ja och 85 nej; hvadan, då dertill läggas Andra Kammarens röster, eller 112 ja och 46 nej; sammanräkningen visar . . . . . 135 ja och 131 nej; varande alltså beslut i denna fråga af Riksdagen fattadt i öfverensstämmelse med ja-propositionens innehåll.

### Tredje Omröstningen:

(enligt Banko-Utskottets Memorial N:o 9 punkten 6:o.)

Den, som, i enlighet med Andra Kammarens beslut, vill godkänna de

af Utskottet uti punkterna 24:o och 30:o af Memorialet N:o 8 afgifna förslag,

röstar ja;

Den det ej vill,

röstar nej;

Vinner nej, komma, till följd af Första Kammarens beslut, punkten 24:o samt de delar af punkten 30:o, hvarom nu är fråga, att erhålla följande lydelse nemligen:

*Punkten 24:o).* För de summor, som lyftas eller insättas å kassakreditiv, beräknas å kreditiven till Riksgälds-kontoret, Manufakturdiskonten och Jernkontoret samt till sparbanker fyra procent. Räntan å öfriga kreditiv ega Fullmäktige att, med afseende å penningställningen, bestämma.

samt *Punkten 30:o).* *Mom. 1.* Kassakreditiv får beviljas åt sparbanker, som äro försedda med stadgar, stadfästade af vederbörlig myndighet, enskilda personer samt bolag, med undantag af sådana, som drifva bankrörelse med eller utan rätt att utgifva egna banksedlar.

Kreditiv beviljas på högst ett år i sender; och skall för kreditivet ställas sådan säkerhet, som af vederbörande styrelse godkännes.

*Mom. 2.* Inträdesavgift, beräknad i viss procent af kreditivsumman, bestämmes af Fullmäktige. Sparbanker vare från sådan avgift befriade.

*Mom. 4.* Såsom kreditiv må beviljas åt Stockholms stads sparbank högst 50,000 R:dr, åt Göteborgs sparbank högst 20,000 R:dr, åt hvar och en af öfriga sparbanker, som till kreditivs erhållande sig anmäler, högst 10,000 R:dr, samt åt bolag högst 100,000 R:dr.

Sedan voteringssedlarna blifvit aflemnade samt en sedel aflagd och förseglad äfvensom underrättelse från Första Kammaren ingått, att voteringssedlarna för den omröstning hvarom här vore fråga, jemväl derstädes afgifvits, företogs nu sedlarnes öppnande och uppräknig och utföll omröstningen med 129 ja och 32 nej.

Den omröstning öfver ofvan intagna voteringsproposition, som, enligt nyss ankommet och nu uppläst protokoll, blifvit af Första Kammaren samtidigt anställd hade utfallit med . . . . . 21 ja och 86 nej; hvadan, då dertill läggas Andra Kammarens röster, eller 129 ja och 32 nej; sammanräkningen visar . . . . . 150 ja och 118 nej; varande alltså beslut i denna fråga af Riksdagen fattadt i öfverensstämmelse med ja-propositionens innehåll.

#### Fjerde Omröstningen:

(enligt Banko-Utskottets Memorial N:o 9, punkten 7:o).

Den som, i enlighet med Utskottets, af Första Kammaren gillade förslag, vill, att mom. 6 af § 64 i nu gällande reglemente skall ur blifvande reglemente uteslutas,

röstar ja;

Den det ej vill,

röstar nej;

Vinner nej, har Riksdagen, i enlighet med Andra Kammarens beslut, förklarat, att nyssnämnda moment skall i blifvande reglemente oförändradt bibehållas.

Sedan voteringssedlarne blifvit aflemnade, samt en sedel aflagd och förseglad, äfvensom underrättelse från Första Kammaren ingått, att voteringssedlarne för den omröstning, hvarom här vore fråga, jemväl derstädes afgifvits, företogs nu sedlarnes öppnande och uppräknning och utföll omröstningen med 41 ja och 116 nej.

Den omröstning öfver ofvaninifagna voteringsproposition, som, enligt nyss ankommet och nu uppläst protokoll, blifvit af Första Kammaren samtidigt anställd, hade utfallit med . . . . . 90 ja och 17 nej; hvadan, då dertill läggas Andra Kammarens rö-

ster, eller . . . . . 41 ja och 116 nej,

varande alltså beslut i denna fråga af Riksdagen fattadt i öfverensstämmelse med nej-propositionens innehåll.

## 2.

Föredrogos Stats-Utskottets Memorial:

N:o 88, med förslag till sammanjemkning af Kamrarnes skiljaktiga beslut rörande Stats-Utskottets Utlåtande N:o 78, öfver väckt motion om förändring af uppvärmnings- och luftvexlingsanstalterna i Första Kammarrens sessionsrum.

Utskottets sammanjemkningsförslag bifölls, i följd hvaraf det vilkorligt framställda förslaget till voteringsproposition förklarades hafva förfallit.

N:o 89, med förslag till voteringsproposition i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut, rörande Stats-Utskottets Memorial N:o 77 med beräkningar öfver statsregleringen för år 1871 samt i fråga om fyllande af Riksgälds-kontorets behof.

Den föreslagna voteringspropositionen godkändes.

§ 3.

Föredrogs Bevillnings-Utskottets Memorial N:o 15, med förslag till voteringspropositioner, i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut i vissa frågor rörande postväsendet.

Voteringspropositionerna godkändes.

§ 4.

Föredrogs men bordlades ånyo Stats-Utskottets Memorial N:o 84.

## § 5.

Till afgörande företogs Stats-Utskottets memorial N:o 85, med förslag till de stadganden, angående Riksgälds-kontorets skulder och fordringar, som böra införas i det nya reglementet för detta verk.

Utskottets båda hemställanden biföllos.

## § 6.

Föredrogs Stats-Utskottets Memorial N:o 86, med förslag till stadganden i Riksgälds-kontorets reglemente, angående de vid föregående riksdagar beviljade men ännu icke utbetalda statsbidrag.

Herr Key yttrade: Oaktadt jag icke vill göra något yrkande om borttagande eller förändring af § 11 i här framlagda förslag till stadganden i Riksgälds-kontorets reglemente, emedan Riksdagen genom en återremiss möjligen skulle komma att förlängas, och jag icke anser frågan om bibehållandet eller borttagandet af nämnde paragraf så viktig, att man för den skull bör riskera ett uppskof med riksdagens afslutande, så har jag likväl icke kunnat alldeles underlåta att här omtala den nog besynnerliga behandling ifrågavarande paragraf i Stats-Utskottet fått vidkännas. Herrarne erinra sig utan tvifvel litet hvar, att frågan om fortsatt utgifvande af teknisk-ekonomisk beskrifning öfver Statens jernvägar varit föremål för en viss uppmärksamhet inom denna Kammare och att de olika beslut, hvori de båda Kamrarna stannade, måste slitas genom gemensam votering, hvilken utföll så, att Andra Kammarens åsigt, att det begärda anslaget för nämnda ändamål 50,000 R:dr ej skulle af Riksdagen beviljas, blef segrande. Jag hemställer nu om icke litet hvar af oss, mine Herrar, hafva lefvat i den glada förhoppningen att något anslag till detta karteverk ej vidare skulle ifrågakomma? Till min förvåning återfann jag emellertid, då detta memorial förekom till behandling i Utskottet, alldeles samma stadgande, som förut rörande nämnda karteverk. Jag sade då: "Detta måste vara ett förbiseende, ty Riksdagen har ju beslutat att icke lemna några penningar till karteverket, och då bör väl den paragraf i Riksgälds-kontorets reglemente, som handlar om utbetalningar till detsamma, borttagas? Nej visst icke — svarade man — paragrafen får lof att stå kvar, ty Kongl. Maj:t har ju propulerat, att få ett anslag till karteverket 50,000 R:dr, som *skulle utgå af jernvägsbyggnadsmedlen*, och det är *denna* hemställan, icke någon annan, som blifvit af Riksdagen afslagen, men sjelfva det gamla förslagsanslaget det fortfar naturligtvis alltjemt, ända till dess att det blifvit formligen indraget. Dessutom gällde den gemensamma voteringen beskrifning öfver nordvestra, norra och östra stambanorna samt sammanbindningsbanan, de vestra och södra stambanorna talade man aldrig om.

Att emellertid andemeningen med Riksdagens beslut var att intet anslag skulle till det tekniskt-ekonomiska karteverket för nästa statsregleringsperiod utgå och att hufvudsaken icke var om några medel skulle få tagas af jernvägsbyggnadskassan eller på annat håll, utan att frågan

gällde: får Regeringen använda för sagde ändamål 50,000 R:dr, eller får den icke använda några penningar, detta torde ingen kunna förneka, om också genom vägande af hvarje ord på guldvigt eller rättare sagdt genom en hårdragen advokaty, hvars bästa försvar är Riksdagens tolfte timma, Stats-Utskottets majoritet kunnat komma till en mot Riksdagens verkliga mening stridande åsigt. Det återstod blott att reservera sig mot detta sätt att lura eller lurendreja in anslaget, och detta har så väl Herr Carl Ifvarsson som jag gjort, men äfven härmed hade vi otur, ty Herrarne söka reservationen förgäfv, den igenfinnes icke i detta Memorial, utan har blifvit placerad uti N:o 85 i stället dit den icke hör. Det vore nu visserligen rättast att återremittera paragrafen, men då, såsom jag redan förut tagit mig friheten erinra, tiden för Riksdagens sammanvaro snart är tilländalupen, vill jag ej framställa något yrkande, men har dock för Kamraren velat framlägga förhållandet, såsom prof på den finthet, djerfhet och seghet motståndet till hvarje reform i våra jernvägsförhållanden eger, egenskaper värda en bättre sak.

Efter detta anförande blef Utskottets hemställan bifallen.

### § 7.

Föredrogs och bifölls Bevillnings-Utskottets Memorial N:o 13, med förslag till ännu icke afgjorda tullbestämmelser för vissa artiklar.

### § 8.

Vid nu skedd föredragning af Bevillnings-Utskottets Betänkande N:o 14, angående beräkningen af tull-, post-, stämpelpappers och bränvinsbränningsmedlen, blefvo

*Punkterna 1--3:* (angående tull-, post- och stämpelpappersmedlen).

Bifallna.

*Punkten 4:* (angående beräkningen af bränvinsbränningsmedlen).

Herr Hæggström anförde: Jag har icke kunnat dela Utskottets åsigt om att bränvinstillverkningen för nästkommande år skulle beräknas till 14,000,000 kannor, så mycket mindre, som under de näst föregående åren, sedan tillverkningsskatten år 1867 höjdes med 10 öre per kanna, denna tillverkning sjunkit ned till i medeltal 11,533.516 kannor per år. I Utskottets förslag till ny tillverkningslag utgick Utskottet från den åsigten, att tillverkningen icke skulle komma att uppgå till mer än 12,000,000 kannor årligen. Denna siffra ansåg jag då såsom nu vara för lågt tilltagen, likasom jag nu anser Utskottets beräkning af 14,000,000 kannors tillverkning nästa år vara för hög. Jag tror, att man kommer sanningen närmare, om man antingen, såsom Kongl. Maj:t föreslagit, upptager tillverkningen till 12,500,000 kannor, eller ock i jemn siffra beräknar den till 13,000,000 kannor. Under de sednare åren efter 1866 har det visat sig

att den inhemska tillverkningen aldrig gått öfver 12,500,000 kannor under det att införseln från utlandet gått till något öfver en million kannor, och då man afräknar hvad som användts för beredning af ättika och andra tekniska ändamål, eller 6 à 7 hundra tusen kannor, så har det beskattningsbara kannetalet uppgått till högst omkring 13,000,000 kannor. Det är enligt mitt förmenande alldeles klart, att icke heller i den närmaste framtiden mera kommer att inom landet förbrukas, och det blir endast att ljuga i sin egen pung om man beräknar ett större tillverkningsbelopp. Således yrkar jag att tillverkningen för 1871 upptages till 13 i stället för 14 millioner kannor, och inkomsten följaktligen till 9,100,000 R:dr i stället för 9,800,000 R:dr, hvarå jag vördsamt anhåller om proposition.

Friherre Alströmer: Inom Utskottet var jag visserligen af den åsigten, att det icke vore med nödig försigtighet öfverensstämmande att beräkna bränvinsbränningsmedlen så högt som Utskottet nu föreslagit, men meningarne voro dock så starkt utpreglade för denna beräkning af 14,000,000 kannor, att endast några få röster höjde sig för ett mindre kannetal, hvarföre jag icke ansåg mig böra reservera mig, likasom jag nu icke vill göra något särskildt yrkande. Bränvinstillverkningen är beroende af så många omständigheter, som icke kunna förutses, att man icke ens kan komma till en sannolikhetsberäkning af dess blifvande storlek. Hvad mig beträffar, skola protokollen kunna visa, att jag de år, då denna tillverkning gått till ett lågt belopp, äfven yrkat lägre beräkning. Sistlidet år yrkade jag deremot en högre beräkning än Utskottets, hvilken högre beräkning blef af Kammaren antagen; och går innevarande års höstbränning upp till 7,000,000 kannor, såsom Utskottet antagit och hvartill den en lång följd af år med undantag af ett, uppgått, så skall hela årstillverkningen visserligen gå till något öfver 14,000,000 kannor, men man kan alldeles icke på förhand veta, huruvida denna beräkning kommer att slå in i verkligheten, och för min del är jag mycket tvifvelaktig om tillverkningen för nästa år skall kunna uppgå till så högt belopp. Jag tror det knappast, men då det ändock så föga influerar å statsregleringen, om bränvinsbränningsmedlen beräknas något litet högre än de i verkligheten blifva, så gör jag intet yrkande om en lägre beräkning än Utskottets, utan vill endast hafva till protokollet antecknad den åsigten, att jag tror man räknar för högt, då man för nästa år upptager brännvinsmedlen till 9,800,000 R:dr, motsvarande en tillverkning af 14,000,000 kannor.

Herr Statsrådet Friherre af Ugglas: Sedan Stats-Utskottet i det betänkande, som förliden gårdag här föredrogs, redan på sätt och vis beräknat bränvinsbränningsmedlen till det belopp af 9,800,000 R:dr, motsvarande en tillverkning af 14,000,000 kannor, hvilket Bevillnings-Utskottet nu äfven föreslagit, och detta skett för att i möjligaste måtto få statsregleringen för år 1871 att gå ihop, så lär det väl vara föga förhoppning att i denna beräkning få någon ändring. Det är också mindre för att yrka en sådan ändring, än för att för min enskilda del uttala en varning för de följder denna för höga beräkning sannolikt kommer

att medföra, som jag här begärt ordet. Visserligen hafva vi under de sednare åren beräknat bränvinstillverkningen till 14,000,000 kannor, men då hade vi den erfarenhet att stödja oss vid, att tillverkningen under föregående år vanligen öfverstigit detta belopp, med undantag endast för de dåliga åren 1867 och 1868. Men höstbränningen förlidet år, då den rika skörden och de låga spanmålsprisen just kunnat framkalla en stark bränning, ger anledning antaga, det bränvinsbränningen inom landet är i aftagande, och det var derföre Kongl. Maj:t ansåg klokast och försigtigast att nu beräkna den snarare lågt än högt. Vårbränningen i år går till 6,800,000 kannor, — det är sant — men den är dock icke mer än några hundra tusen kannor högre än för år 1867, då i denna Kammare beräkningen mot Kongl. Maj:ts förslag höjdes från 14 till 15 millioner kannor, och resultatet blef, såsom bekant, en brist å nära 5 millioner kannor. Vi kunna dessutom icke med någon säkerhet beräkna, att tillverkningen nästa år skall blifva hög derför att vårbränningen i år uppgått till ett något högre belopp än vanligt, hvarföre jag står fast vid den i Kongl. Maj:ts proposition uttalade åsigten, att det är rättare att beräkna bränvinstillverkningen något lägre, och deremot, höja allmänna bevillningen, och detta så mycket mer som den statsreglering, hvilken nu blifvit afslutad, ehuru den å papperet visar, att debet och kredit gå ihop, dock alldeles icke kan anses för en normal statsreglering. Man yttrade här i går sin tillfredsställelse öfver att hafva undvikit faran af en ökad beskattning, och detta må vara en tillfredsställelse för ögonblicket, men jag tror icke den kommer att blifva synnerligen långvarig. Jag ber att för Kammaren närmare få redogöra för denna statsreglering, dervid jag lika med Friherre Gripenstedt i går helt och hållet skiljer jernvägsanslagen och återbetalningen af 1867 års lån ifrån utgiftsbeloppet, emedan dessa belopp fullkomligt salderas af det nya lån, som vi komma att upptaga, och som icke heller blifvit af mig uppfördt bland inkomsterna; och visar ställningen sig då vara följande:

## 1871.

## Statsverkets inkomster:

|                           |                    |              |
|---------------------------|--------------------|--------------|
| ordinarie . . . . .       | R:dr 15,330,000: — |              |
| extra ordinarie . . . . . | „ 27,350,000: —    | 42,680,00: — |

## Riksgäldskontorets inkomster:

## stadigvarande:

|                                    |                |
|------------------------------------|----------------|
| Kapital- och räntebetalningar R:dr | 1,193,456: —   |
| Bankovinstmedel . . . . .          | „ 1,500,000: — |
| Allmän bevillning . . . . .        | „ 2,600,000: — |
| Diverse inkomster . . . . .        | „ 151,200: —   |
|                                    | 5,444,656: —   |

## tillfälliga:

Återbetalning från Femte Hufvudtiteln af åtskilliga äldre anslag . . . . . R:dr 768,000: —

Transport R:dr 768,000: — 5,444,656: — 42,680,000: —  
Undsättningsmedel

|                                |              |                             |
|--------------------------------|--------------|-----------------------------|
| Transport R:dr 768,000: —      | 5,444,656: — | 42,680,000: —               |
| Undsättningsme-                |              |                             |
| del . . . . . „                | 65,466: 67.  | 833,466: 67. 6,278,122: 67. |
| <i>Brist</i> . . . . .         |              | 190,000: —                  |
| Summa R:dr R:mt 49,148,122: 67 |              |                             |

|                                   |                    |
|-----------------------------------|--------------------|
| Statsverkets utgifter . . . . .   | R:dr 41,047,000: — |
| Riksgäldskontorets utgifter:      |                    |
| Anslaget till Konungen . . . R:dr | 300,000: —         |
| Räntor jemte amortering af        |                    |
| fonderad skuld . . . . . „        | 6,411,075: 37.     |
| Ränta å ny upplåning . . . . . „  | 353,429: 30.       |
| Diverse utgifter . . . . . „      | 1,036,618: —       |
| Summa R:dr R:mt 49,148,122: 67.   |                    |

Således visar sig å denna statsreglering en verklig brist af 190,000 R:dr, oaktadt Riksdagen af besparade medel intagit 833,466 R:dr 67 öre, hvilket belopp tillsammans med nämnda brist gör 1,023,466 R:dr 67 öre; härtill skulle bristen hafva uppgått, om icke denna rent tillfälliga inkomst af besparingarne funnits att tillgå. Jag hemställer då, om man kan kalla denna statsreglering för normal? Mycket gerna erkänner jag, att den nu i sjelfva verket befintliga brist salderas genom öfverskott från föregående år, men huru har detta öfverskott uppkommit? Jo, derigenom, att Riksgäldskontoret förlidet år upptog ett lån af 4,000,000 R:dr, deraf för jernvägsbyggnader användts endast 3,400,000 R:dr, under det att återstoden begagnats för Statens löpande utgifter. Utaf deis rent tillfälliga tillgångar, dels upplånade medel har man sålunda anvisat omkring 1,600,000 R:dr för statsregleringarne under åren 1870 och 1871. Detta synes mig vara ett tillräckligt talande skäl för mitt påstående, att den nu gjorda statsregleringen icke är normal, och att man handlat klokare, om man redan vid denna riksdag uttagit det steg, som ändock snart blifver nödvändigt, nemligen att öka beskattningen.

Jag gör icke något yrkande, utan anhåller endast att få detta mitt anförande intaget i Kammarens protokoll.

Grefve Posse: Det var med särdeles stor fägnad jag hörde den ärade Finansministern förklara, att han stode orubbadt fast i sin öfvertygelse om att extra statsinkomsterna icke böra beräknas högre än Kongl. Maj:t föreslagit; men det angenäma intrycket af denna förklaring minskades ganska mycket genom minnet af ett tillfälle för icke längesedan i denna Kammare, då Herr Finansministern af Friherre Gripenstedts vanda hand emottog och godkände ett förslag till statsregleringen, i hvilket bränvinsbränningsmedlen beräknades till 13,500,000 kannor, således visserligen 500,000 kannor mindre än Bevillnings-Utskottet nu föreslagit, men dock 1,000,000 högre än Kongl. Maj:t beräknat. Detta Friherre Gripenstedts förslag förklarade den ärade Herr Finansministern då såsom mycket väl funnet och fullt öfverensstämmande med hans uppfattning

den gången. Jag tillåter mig således antaga, att frågan om det belopp, hvartill bränvinstillverkningen bör räknas, åtminstone en gång under denna riksdag och icke för så länge sedan varit i det stadium, att Herr Finansministerns uppfattning närmade sig Bevillnings-Utskottets nu förevärande förslag, som sannolikt äfven blir Riksdagens beslut. Hela skilnaden mellan Utskottets förslag och hvad den ärade Herr Finansministern då ansåg sig kunna beräkna är således en obetydlighet, motsvarande i penningar endast 350,000 R:dr.

Jag vill ytterligare, i afseende på beräkningen af bränvinsbränningsmedlen, fästa Kammarens uppmärksamhet å det högst besynnerliga förhållandet, att den ärade Finansministern just under de tvänne föregående åren, då missväxt tryckte nästan hela landet samt handel och industri lågo nere, velat, mot bestridande af denna Kammare och särskildt af mig, beräkna bränvinstillverkningen högt; men nu deremot, då det gynnsamma förhållande inträffat, att skörden är god samt lif och rörelse rådande i industriella företag, vill Herr Finansministern åter trycka ned denna beräkning. Jag kan icke se någon konsekvens i ett sådant förfaringssätt, och jag tror knappast att någon våda kan uppstå derigenom, att man nu beräknar bränvinsbränningsmedlen till ett belopp motsvarande 14,000,000 kannors tillverkning. Atminstone är vådan vida mindre sannolik än någonsin tillföre, icke endast därför att den redan förflutna tiden för bränvinsbränningen i år gifvit en ovanligt hög produktion, utan äfven och ännu mer emedan i statsregleringen förefinnes en dold tillgång, som aldrig tillföre varit hvarken ifrågasatt eller beräknad.

Kongl. Maj:t har nemligen i sin proposition angående Statsverkets tillstånd och behof föreslagit och Riksdagen har medgifvit att beräkna 900,000 R:dr eventuel brist i 1868 års statsreglering. Denna brist supponeras såsom möjlig -- men ännu vet man icke om den verkligen kommer att inträffa, och sannolikheten därför har redan den 14 Januari, då propositionen afgafs, så förändrats, att man nu kan antaga skilnaden mellan den verkliga bristen å 1868 års statsreglering och dessa supposeerade 900,000 R:dr blifva en god tillgång för statsregleringen. Denna tillgång motväger åtminstone rikligen den brist af 190,000 R:dr, som den ärade Herr Finansministern nyss omnämnde i sin kalkyl öfver Statsverkets och Riksgäldskontorets inkomster och utgifter för år 1871 -- en brist som jag för min del icke tror kommer att uppstå.

För öfrigt vill jag icke tvista om den nu afslutade statsregleringen är väl eller illa uppgjord; jag behöfver det så mycket mindre som det klander den ärade Herr Finansministern uttalat är ett särdeles slående bevis därför, att statsregleringen är temligen väl af Stats-Utskottet och Riksdagen uppgjord, då den ärade Finansministern med bästa vilja icke kunnat förebrå oss större misräkning än, i värsta fall, 190,000 R:dr, och denna obetydlighet i beräkningar, som öfverskjuta 40 millioner R:dr, förefaller som en nästan försvinnande summa, särdeles om man erinrar sig, att hela statsregleringen är och måste vara kalkylatoriskt uppgjord. I öfrigt synes det mig något sent att nu, sedan statsregleringen är på det närmaste af Riksdagen fastställd, emot densamma framställa hufvudsakliga anmärkningar.

Riksdagens beslut i detta hänseende vill jag icke tillåta mig att klandra. Jag yrkar endast bifall till Bevillnings-Utskottets förslag i den förevarande punkten.

Herr Statsrådet Friherre af Ugglas: Jag får till en början, i anledning af den siste talarens framställning att jag skulle hafva från Friherre Gripenstedts vana hand fått emottaga ett förslag till statsreglering för år 1871, i hvilket bränvinstillverkningen beräknades till 13,500,000 kannor, hvilken beräkning af mig accepterades, få hänvisa till mitt yttrande vid ifrågavarande tillfälle, att jag verkligen stod fast vid den åsigten, att Kongl. Maj:ts beräkning var riktigare, eluru jag, om Riksdagen ville taga nämnda högre beräkning på sitt ansvar, icke ansåg mig böra enträget motsätta mig densamma; men något understöd har jag dock icke lemnat den.

Vidare fällde samme talare ett annat yttrande, som, när det nu för andra gången blifvit upprepadt i denna Kammare, jag icke kan lemna obesvaradt. Redan vid behandlingen af Femte Hufvudtiteln yttrade han i fråga om Statskontorets ställning, att det icke förvånade honom, om denna ställning vore mindre god, emedan inkomsterna skulle alltid hafva varit för högt beräknade, samt påstod att han "från sin bänk alltid bestridt dessa höga beräkningar af statsinkomsterna, hvilka Finansministern, det oaktadt, gjort och ansett sig kunna göra." Jag erinrar mig visserligen från föregående riksdagar, när det varit fråga om nedsättning af de *ordinarie* statsutgifterna, att talarne framhållit nödvändigheten deraf, emedan inkomsterna vore för högt beräknade; men deremot kan jag icke erinra mig, att han vid de tillfällen, då frågan om dessa inkomsters beräkning utgjort föremål för Kammarens öfverläggningar, uttalat några sådana varningar. Deremot erinrar jag mig från 1867 års riksdag, då Kongl. Maj:t hade föreslagit att beräkna bränvinstillverkningen till 14,000,000 kannor och detta understöddes af Bevillnings-Utskottet, att inom denna Kammare uppträdde en enda talare, klandrande denna beräkning såsom varande för låg och påyrkande att den skulle höjas till 15,000,000 kannor, hvilket också blef Riksdagens beslut. Denne talare var Grefve Posse. Från 1868 års riksdag har jag icke kunnat i protokollet återfinna något mera yttrande af Grefve Posse rörande bränvinsbränningsmedlen, men i afseende å tullmedlen yttrade han en önskan om återremiss, hufvudsakligen på den grund att det då var nödvändigt att beräkna tullmedlen något lägre för att slippa bestämma allmänna bevillingen till mindre belopp än förut, hvaraf åtskilliga praktiska svårigheter skulle uppstå, speciellt med afseende på den beslutade upplåningen. Deremot erkänner jag, att Grefve Posse vid 1869 års riksdag yttrade några, dock temligen sväfvande betänkligheter vid att beräkna bränvinsbränningsmedlen högre än Bevillnings-Utskottet, eller 13,000,000 kannor.

Med afseende på ett annat yttrande, som Grefve Posse i dag fällt, eller att Kongl. Maj:t skulle för statsregleringen hafva beräknat en utgift af 900,000 R:dr, men som dock vore problematisk och möjligen icke alls komme att utgå, får jag till en början erinra, att denna utgift är beräknad icke för år 1871 utan för år 1870, och att innevarande års inkomster icke hafva den aldra ringaste inverkan å nämnda summa, ty den

motsvarar bristerna å 1868 års inkomster och förslagsanslag, hvilka icke lära blifva hvarken större eller mindre, om detta års inkomster blifva högre, utan måste deras belopp ovilkorligen utbetalas. Möjligen kan det blifva något mer eller något mindre, men enligt hvad som nu föreligger är alltid bristbeloppet 900,000 R:dr; och är denna beräkning riktig, hvilket jag tror den är, så måste denna summa äfven af Riksgäldskontoret utbetalas, och detta redan i år.

Herr Lyttkens: Hvad som gifvit anledningen till nu pågående diskussion är frågan, huruvida Bevillnings-Utskottet beräknat bränvinsproduktionen under nästkommande år för högt eller för lågt. För min del anser jag den vara för högt tilltagen. Utskottet har såsom stöd för sin beräkning anført beloppet af innevarande års vårbränning, som varit ovanligt hög, men att den så varit, torde hafva berott på en särskild omständighet för tillfället. Tvänne faktorer reglera bränvinsproduktionen, nemligen dels begäret att konsumera varan och dels förmågan att kunna göra det. Begäret har nu lyckligtvis i betydlig mån aftagit, och den uppväxande landtgenerationen står i afseende på nykterhet ofantligt framför föregående generationer. Förmågan är äfven mindre nu än förr. Visserligen hafva vi nyss haft ett godt år, dock är landtbefolkningen i allmänhet betydligt skuldsatt sedan föregående dåliga år. Men orsaken hvarför vårbränningen i år varit så stor, är helt enkelt den, att Kongl. Maj:t i proposition till Riksdagen föreslagit tillverknings-skattens höjande till 80 öre, äfvensom att en enskild motionär föreslagit dess sättande till 1 R:dr. Båda förslagen hafva nu fallit, men innan utgången ännu var afgjord spekulerade en hel mängd bränvinsbrännare på möjligheten af någotdera förslagets antagande, och just derifrån härleder sig den stora produktionen under årets första månader, hvilket jag så mycket bestämdare kan påstå, som jag med säkerhet vet, att en hel mängd brännerier i södra Sverige kommit i gång på grund af denna spekulation.

Låtom oss nu tänka efter hvad denna Riksdag uträttat. Vi hafva fått statsregleringen att å papperet gå ihop, dels genom att använda hittills besparade medel, dels genom hög beräkning af bränvinsbränningsmedlen. Men hvad blir väl resultatet nästa år? Jo, då finnas icke vidare några besparingar att tillgripa, och å den beräknade inkomsten af bränvinsproduktionen har en brist uppstått, hvadan vi hafva endast två medel att tillgripa: antingen skatteförhöjning eller ock — hvad dock hittills visat sig vara oändligt svårt att tillvägabringa — förminskning af utgifterna. Men en skatteförhöjning torde blifva svår, om icke omöjlig att åstadkomma, ty folkets förmåga räcker knappt till att bära de nuvarande skatterna; återstår den andra utvägen, hvilken jag äfven anser vara den riktigaste, och har jag egentligen begärt ordet, för att i min mån fästa uppmärksamheten härå, så att de personer, som hafva landets finanser om hand, måtte i tid vara betänkta på att ordna vårt finansväsende derefter och sålunda söka åstadkomma mera solidité och helgjutenhets i detsamma.

Grefve Posse: Jag ber få erinra, att jag talade om den nuvarande

Finansministerns uppträdande i afseende å beräkningen af bränvinsbränningsmedlen, och således icke om 1867 års riksdag, då han icke beklädde sin nu innehafvande post. Han, den ärade Finansministern, medgaf visserligen i det hufvudsakliga, att han och jag varit af olika meningar de föregående riksdagarna, dock egentligen endast år 1868, ty hvad beträffade den sistförflutna, förklarade han sig icke hafva funnit sådant i protokollet. 1868 års protokoll har jag nu icke till hands, men 1869 års protokoll har jag deremot framför mig, och om Herrarne vilja jemföra Herr Finansministerns yttrande då med hans nu afgifna äfvensom med hans anföranden till statsrådsprotokollen denna och de förra riksdagarna i fråga om bestämmandet af den kvantitet bränvin, som borde beräknas som tillverkning, så tror jag man skall finna, att hans åsikter varit vida mer divergerande från hvarandra vid de olika tillfällena än mina. Vid näst förutgångna riksdag bestridde jag verkligen en hög beräkning af bränvinsbränningsmedlen, och då yttrade Herr Finansministern följande, som jag tillåter mig för Herrarne uppläsa:

“Men jag tror icke, att det är rätt att fästa uteslutande afseende vid dessa olycksår. Om man deremot ser på de tio åren, som föregingo dessa två år, eller 1857—1866, så finner man, att bränvinstillverkningen icke under något af dessa år understigit 14,000,000 kannor, men att den deremot under två af dem uppgått till öfver 16,000,000 kannor. Ser man vidare på den vid Utskottets betänkande fogade reservationen, som ganska riktigt angifver förhållandet med bränvinstillverkningen efter hvarje års skörd, så finner man, att under hösten och våren 1866—1867 tillverkades 14,200,000 kannor, att bränvinstillverkningen efter skördarne åren 1861—1866 i medeltal uppgått till 15,800,000 kannor, och att efter samma grund tillverkningen under de sista åtta åren, med inberäkning således af de två åren 1867 och 1868, uppgått till 14,400,000 kannor. Under sådana förhållanden tror jag icke, att Kongl. Maj:t saknat anledning föreslå, att bränvinstillverkningen under år 1870 skulle beräknas till 14,000,000 kannor eller det lägsta belopp, hvartill den uppgått under något af de tio åren före år 1867.”

Det var då icke mycken utsigt för att tillverkningen skulle blifva stor, men det oaktadt vidhöll Herr Finansministern sin beräkning af 14,000,000 kannor, som också blef Kammarens beslut. Nu har Herr Finansministern beträdd en mera försiktig väg, men jag vågar påstå, att denna försigtighet varit mera på sin plats då än nu.

Jag får äfven upptaga Herr Finansministerns anmärkning mot min beräkning af de 900,000 R:dr från 1868 års statsreglering för fyllande af möjligen blifvande brist å 1871 års stat. Det är icke alldeles omöjligt, att någon del af detta belopp måste af Riksgäldskontoret utbetalas i år, men den öfriga delen blir ju alltid en tillgång för Riksgäldskontoret och försvinner väl icke derföre, att kontoret slipper utbetala densamma. Den ärade Herr Finansministerns sednaste uttalande har icke rubbat min uppfattning, hvarföre jag anser mig fortfarande kunna yrka bifall till Bevillnings-Utskottets beräkning.

Öfverläggningen var slutad. Utskottets hemställan bifölls.

## § 9.

Föredrogs och bifölls Sammansatta Bevillnings- och Lag-Utskottets utlåtande N:o 1, i anledning af väckt motion angående åtal och beslag vid oloflig försäljning af bränvin.

## § 10.

Föredrogs Lag-Utskottets utlåtande N:o 49, i anledning af väckt motion om förändrad lagstiftning angående mannens målsmansrätt för hustrun, äktenskapsförord och morgongåfva.

## Härvid anförde

Herr Hierta: I denna Riksdagens sista timme kan det icke falla mig in att söka få någon förändring i det resultat, hvartill Lag-Utskottet kommit vid behandlingen af min motion. Jag anser mig emellertid böra uttrycka min tillfredsställelse och tacksamhet för den välvilja, hvarmed Utskottet yttrat sig om motionens syftning äfvensom för de bemödanden flera Utskottsledamöter, enligt hvad jag har mig särskildt bekant, gjort för att komma till något resultat i samma syftning, och finner mig ännu mera föranledd härtill vid jemförelsen med den utgång ett par af mina föregående motioner i samma ämne rönt, af hvilka den ena icke en gång återkom från Utskottet före riksdagens slut. Detta var innan den nuvarande Riksdagsordningen kom till stånd.

Emellertid tror jag frågan vara af den vikt, att den tillhör dem som icke kunna falla, och tillåter mig i detta hänseende draga en lycklig slutsats af hvad som tillförene händt med flera andra viktiga frågor, för hvilka jag under min riksdagsmannabana nitälskat. Bland dessa erinrar jag mig särskildt, såsom något så när jemförlig till sin ställning med den ifrågavarande, frågan om husagans afskaffande, hvilken första gången det af mig föreslogs — det var i början af 1840-talet hos Ridderskapet och Adeln — icke understöddes af en enda röst och vid påföljande riksdag knappt af några få, men dock efter förnyade framställningar slutligen gick igenom och numera icke skulle kunna återtagas. På samma sätt tror jag, att hvarje sak, som har rättvisa och billighet för sig, slutligen skall vinna seger.

Då jag, såsom sagdt, för närvarande förklarar mig nöjd, det vill säga relativt nöjd med det förhållande som nu existerar och med det resultat, hvartill Utskottet kommit, så ber jag likväl få göra några anmärkningar mot sättet att gå till väga vid behandlingen af motionen. A tredje sidan i utlåtandet har Utskottet dels yttrat åtskilliga tvifvelsmål huruvida motionens syfte att åstadkomma "en i det närmaste fullkomlig skilnad i egendomsförhållanden makarne emellan vore väl förenligt med äktenskaps ändamål etc", dels befarat, "att rättsförhållandena såväl makarne emellan som emellan dem och andra, långt ifrån att förenklas, skulle blifva vida mer invecklade än hvad de för närvarande äro"; hvarförutom Utskottet framställt åtskilliga svårigheter med afseende på detta ämnens sammanhang med andra lagrum, som hade bort på samma gång behandlas,

men som icke blifvit omnämnda i motionen. Jag ber blott med afseende härpå, för att man icke af Utskottets resonnement må fatta den föreställningen att jag skulle hafva ansett mig kompetent att fullständigt behandla denna viktiga samhällsfråga, få fästa Herrarnes uppmärksamhet å hvad i slutet af min motion förekommer, der jag, för den händelse att Lag-Utskottet skulle gilla principen i min motion, men ännu finna dess tillstyrkande möta formela svårigheter, dem jag ej kunde inse, men hvilka Utskottet då förmodligen komme att anföra, anhåller, att Utskottet måtte föreslå Riksdagen att hos Kongl. Maj:t i underdånighet anhålla, det Kongl. Maj:t tacktes låta utarbета och för nästa Riksdag framlägga ett fullständigt förslag i detta ämne, till vinnande af den rättvisa, som nu saknas och som är högt påkallad i ett af de viktigaste förhållanden i lifvet.“ Jag vill alls icke påstå, att, om Utskottet hade gjort en sådan framställning och denna af Representationen blifvit bifallen, man derföre bestämdt skulle hafva lyckats att från Kongl. Maj:t erhålla en proposition i ämnet, ty möjligen kunde saken hafva ansetts erfordra en så ouständlig utarbetning, att en särdeles lång tid erfordrades, innan den kunde för Riksdagen framläggas; men det har dock väckt någon förundran hos mig, att Utskottet med total tystnad förbiggått denna del af motionen, och har jag derföre ansett mig berättigad att mot denna omständighet här nedlägga en liten reservation. Å 3—4 sidd. har Utskottet ingått i ett resonnement öfver åtskilliga principer, som ligga till grund för min motion, och sökt a priori visa en mängd svårigheter, som skulle uppstå genom att godkänna den grundsatsen, att man och qvinna skulle få betraktas såsom två myndiga personer hvar för sig, som kunde ingå förening med hvarandra, utan att den ene skulle vara berättigad att belt och hållet taga hand om den andras egendom. Då jag vet huru mycket tiden nu skyndar, skall jag icke uppehålla Kammarén längre med en kritik öfver detta resonnement — ehuru jag anser att en sådan icke vore särdeles svår att åstadkomma, och jag skall måhända söka göra det på något annat ställe — men jag har ansett mig skyldig tillkännagifva, att dessa Utskottets anmärkningar, efter mitt förmenande, icke äro fullt tillfredsställande. Det vore för mig synnerligen intressant, om Kammaréns Herrar ledamöter skulle efter riksdagens slut behaga något litet sjelfva tänka på denna sak, som onekligen är en af de viktigaste i samhället.

Jag förklarar mig belåten med att hafva fått framställa denna min mening till protokollet, och vill för öfrigt icke göra något yrkande, så mycket mindre som det i denna riksdagens sena timme ändock icke skulle kunna leda till något resultat.

Grefve Sparre: Den siste talaren har, utan att egentligen framställa något yrkande emot Lag-Utskottets förslag, likväl velat göra den anmärkningen, att Utskottet hade bort eller kunnat med anledning af hans motion hemställa, att Riksdagen skulle hos Kongl. Maj:t anhålla om utarbetande af ett fullständigt förslag i ämnet. Mine Herrar! om Lag-Utskottet inom sig hade kunnat blifva enigt om de grunder, hvarpå en förändrad lagstiftning om mannens och hustruns gemensamma egendomsförhållanden skulle byggas, eller om dem hvarpå en lag skulle hvilas, som åt hustrun gäfve en fullständigare dispositionsrätt öfver åt henne förbe-

hållna medel, så skulle Utskottet hafva gjort en sådan underdånig hemställan, som motionären omnämnt; men Utskottet undviker omsorgsfullt att göra en sådan framställning i det tomma och utan att för sig hafva någorlunda klart hvad det vill. Förevarande fråga är, såsom motionären äfven anmärkt, så svårlöst, att jag betvivlar, det någon lösning deraf skall kunna vinnas ännu under den närmaste framtiden, och då Utskottet icke såg för sig den väg, som i sådant hänseende borde följas, så ansåg sig Utskottet icke heller böra tillstyrka någon framställning hos Kongl. Maj:t om en förändring, hvars riktning Utskottet icke kunde klart angifva.

Efter denna öfverläggning bifölls utlåtandet.

### § 11.

Följande, af Lag-Utskottet afgifna utlåtanden blefvo likaledes, vid nu skedd föredragning, bifallna:

N:o 50, i anledning af väckt motion om tillägg i 1 § 2 mom. af Kongl. förordningen den 14 April 1866 om jords och lägenhets afstående för allmänt behof;

N:o 51, i anledning af väckt förslag, åsyftande skyldighet för domstolar, embetsverk och tjenstemän att till pröfning upptaga handlingar, som direkte med posten till dem insändas; och

N:o 52, i anledning af väckt motion om antagande af taxeringsvärdet såsom grund för fördelning af räntor och andra onera inom hemman.

### § 12.

Föredrogs Andra Kammarens Femte Tillfälliga Utskotts utlåtande N:o 2 (i samlingen N:o 29), i anledning af Herr J. Mankells motion N:o 24 angående utarbetande och framläggande af en fullständig plan för rikets fästningsväsende.

Lades till handlingarne.

### § 13.

Till afgörande företogs Stats-Utskottets utlåtande N:o 80, i anledning af väckt motion angående indragning af Styrelsen öfver Statens jernvägsbyggnader, och yttrade sig öfver detta utlåtande:

Grefve Sparre: Det skall verkligen vara i en jernvägsfråga, der man i allmänhet är vand vid besynnerligheter, som en sådan sammanställning af motiver och konklusioner skall vara möjlig som den, hvilken i detta betänkande blifvit förebragt. Så vidt jag kunnat sluta efter genomläsandet af Utskottets utlåtande, finnes deri *intet* som icke talar för komplett bifall till motionen; och det märkvärdiga är, att den ena af de styrelser, som fått sig ålagdt att afgifva utlåtande i frågan, Trafikstyrelsen, på det amplaste sätt tillstyrkt den ifrågasatta sammanslagningen, under det att de invändningar den andra deremot inlagt äro särdeles svaga. Således kan näppeligen fullständigare bevis lemnas för mitt förslag än de

som ligga i Trafikstyrelsens memorial, hvilket blifvit intaget i Stats-Utskottets utlåtande; det som skulle innefatta motskålen är Jernvägsbyggnadsstyrelsens likaledes intagna yttrande. Jag skall derföre be att först få uppläsa några stycken af detta sednare för att visa af hvad halt det är.

Byggnadsstyrelsen säger först (sid. 2), "att, redan innan våra stambanor påbörjades, man i utlandet egde en *mångårig erfarenhet* så väl vid sjelfva anläggningen af jernvägar som vid användandet eller trafikerandet af redan färdiga jernbanor, och derunder samt genom de många misslyckade och högst kostsamma försök, som blifvit gjorda för att i flera afseenden åstadkomma förbättringar för trafikens underlättande, underhållskostnadernas förminskande eller för vinnande af ökad säkerhet, kommit till klar insigt derom, att det endast genom gjorda iakttagelser eller genom en fullständig och omfattande statistik vore möjligt att bedöma så väl redan varande anordningars eller inrättningars fördelar eller olägenheter som nya uppfinningars företräden framför hvad som förut varit använt." Om det nu är genom erfarenhet om trafiken och sjelfva trafikerandet, som man lär sig att bygga jernbanor, så tror jag det också är lämpligt att åt Trafikstyrelsen lemnas högsta bedömandet om huru de skola anläggas, och att det endast är det rent tekniska i sjelfva utförandet som åt ingenjörer bör öfverlemnas. Jag kan derföre ej annat än häri finna ett viktigt stöd för mitt yrkande, att Styrelsen för jernvägsbyggnaderna skulle ställas under Trafikstyrelsens högsta befäl.

"Men", säger Byggnadsstyrelsen, "*oaktadt* denna statistik med största noggrannhet angäfvat fördelarne och olägenheterna af de mångfaldiga vid jernbanorna varande anordningar och inrättningar äfvensom de fel och brister, som vidlåda desamma, kunde den likväl icke uppgifva orsakerna dertill eller rätta sättet för dessas afhjelpande". Det vore märkvärdigt, om icke den, som hade till sitt lufs uppgift att sysselsätta sig med jernvägstrafikerandet och således såge banornas brister, icke jemväl kunde se orsakerna till och angifva sättet att afhjelpa desamma, eller är icke Trafikstyrelsen så organiserad, att i den finnes en särskild afdelning för banornas och materielens underhåll, i spetsen för hvilken står en ingenjör, som har verkställt en stor del af våra närvarande jernvägar; och bör man icke föreställa sig, att han, som så verksamt deltagit i byggandet af våra banor och hvilken nu i flera år haft tillsyn å deras vidmakthållande äfvensom å rörelsematerielen, skall kunna upptäcka orsaken till och sättet att hjälpa banornas fel eller olägenheter? "Nej", säger Byggnadsstyrelsen, "då för rörelsens bedrivande å en jernbana af större utsträckning så många föremål af olikartad beskaffenhet erfordrades, kunde man icke med fog begära, att en så mångsidig kännedom och vidsträckt erfarenhet, som härtill skulle erfordras, äfven skulle vara förenade eller finnas inom den personal, som ombesörjer trafiken derå, helst en sådan kännedom och erfarenhet icke kunde under denna personals tjenstgöring förvärfvas eller ens dervid vara nödvändiga". Jag skulle djupt beklaga, om de ingenjörer, som äro anställda vid Trafikstyrelsen, skulle sakna den insigt som fordras för att bygga jemväl en ny bana, och ännu mer beklagar jag, om man skulle, vid den stora tillgång på ingenjörer som funnits, just hafva valt dem som

icke voro dugliga att bygga nya banor, ehuru de varit med om att bygga de gamla.

Byggnadsstyrelsen säger vidare: "Så t. ex. kunde den baningeniör, som ombesörjde underhållet af en färdig bana, till följd af denna sin tjänstgöring och derunder gjorda iakttagelser säkrast uppgifva de yppade felaktigheterna å rälerna och deras relativa uthållighet, men han kunde icke derföre angifva om de sålunda yppade feLEN härrört af de använda materialiernas beskaffenhet eller af deras felaktiga bearbetning eller uppgifva rätta metoden för en rälstillverkning". Derpå svarar Styrelsen sjelf i det följande, att sådan rälstillverkning måste man naturligtvis lemna åt de verkstäder som fabricera rälerna. Men icke kan jag föreställa mig, att en skicklig jernbaneingeniör, ehvad han skulle inköpa dessa räls eller hade att underhålla en färdig bana genom anskaffning af räls till dess omläggande, icke skulle kunna bedöma beskaffenheten af desamma.

Kort derefter tillägger Byggnadsstyrelsen vidare: "En dyrköpt erfarenhet hade äfven lärt att ändamålsenligaste sättet för erhållandet af den bästa och billigaste jernvägsmateriel vore att öfverlemna tillverkningen deraf åt de särskilda fackmännen", och vidare: "Man kunde således icke såsom grundsats antaga, att den personal, som använde eller ombesörjde underhållet af en inrättning, en byggnad eller en maskin, och derunder vore i tillfälle pröfva densamma och uppgifva dess fördelar eller olägenheter, äfven skulle på grund af denna sin erfarenhet kunna uppgifva bästa sättet att afhjelpa eller undvika dessa fel eller olägenheter." Mine Herrar! huru mycken ingenjörsfåfånga ligger icke i dessa ord. Tron I icke, att de som hafva att syssla med jernvägstrafiken, om det också vore en underordnad person, t. ex. en duglig lokomotivförare, som uppmärksam sett och iakttagit rörelsematerielens beskaffenhet, stundom förvärfvar sig ett någon gång lika säkert omdöme, urskiljuing och skarpsynthet som en mindre begåfvad ingeniör ofta nog med ringa erfarenhet. Det ligger i dessa ord uttaladt så mycket öfvermod, så mycken missaktning mot människor af den lägre klassen, som likväl genom sin erfarenhet, insigt och omdöme kunna gifva ganska mycket att lära, att jag icke kan underlåta bemärka det.

Byggnadsstyrelsens utlåtande visar vidare, "att Kongl. Maj:t uppå Byggnadsstyrelsens derom gjorda underdåniga framställning, i nåder tillåtit, att den rörelsemateriel, för hvilken stambanornas kostnadsförslag upptog en viss summa för mil, hädanefters finge anskaffas af Trafikstyrelsen och att den för hvarje stambana eller del deraf beräknade kostnadssumman finge kontant till bemälda styrelse öfverlemnas för att till sagda ändamål användas", och således hade Trafikstyrelsen i den delen fått hvad den kunde önska. Ja, mine Herrar; men rörelsematerielen utgör verkligen en så ytterst väsendtlig del af banornas omkostnader, att har man öfverlemnadt inköpet deraf åt Trafikstyrelsen, så är derigenom en ganska maktpåliggande del af jernbanornas åstadkommande flyttad öfver på denna styrelse. Hvar och en som har att göra med anläggandet af jernvägar, vet huru mycken vikt för det framtida gagnet af en sådan det ligger på att skaffa sig god så kallad "rolling stocks." Af det öfriga arbetet är det konstruerandet af broar som fordrar öfverlägsen ingenjörsskicklighet. Men i fråga om planerings och terrasserings-

arbeten eller att spränga berg m. m., så fordrar detta icke alls någon öfverlägsen förmåga, och det vore olyckligt, om efter 15 års jernvägs-konstruerande i vårt land genom en statens styrelses försorg, det icke skulle finnas lämpliga ingenjörer att i och för dessa arbeten engagera vid Trafikstyrelsen.

Jag har här tillåtit mig att underkasta Byggnadsstyrelsens yttrande en liten recension, och öfvergår nu till det derpå följande utlåtandet af Trafikstyrelsen, hvilket förordar motionen. Den anför bland annat: "Jernvägarnes ändamål vore trafik; vid deras byggande måste således trafikens fordringar vara det förnämsta ögonmärket, och de till byggnadett anvisade medel måste på sådant sätt användas eller fördelas, som för sagda ändamåls vinnande vore lämpligast, men den erfarenhet, som vore nödvändig för att rätt bedöma hvad som bäst befordrade jernvägarnes ändamål, kunde endast vinnas under sjelfva trafikerandet, till belysande af hvilken sanning Trafikstyrelsen vill erinra:

att för trafikens regelbundna och säkra gång hvarje föremål eller anordning tillhörande en jernväg dagligen och stundligen måste uppmärksammas af dem, som för trafiken på ett eller annat sätt äro ansvarige, och detta ständliga uppmärksammande måste hos trafikpersonalen utbilda en noggrann kännedom om hvarje föremåls eller anordnings egenskaper, dess fördelar och olägenheter;

att det således vore denna personal, som företrädesvis komme i tillfälle att bedöma, i hvad mån redan använd materiel eller redan vidtagna anordningar borde gälla såsom mönster vid nya jernvägars byggande eller huruvida man måste på ett annat sätt söka uppnå ändamålet;

att det likaledes vore denna personal, som praktiskt pröfvade nya uppfinningar för jernvägarnes ändamål, och således säkrare än någon annan kunde afgöra, huruvida dessa uppfinningar borde vid nya jernvägars utförande tillgodogöras;

att dessutom den erfarenhet, som sålunda samlades, gällde icke allenast ändamålsenligheten med afseende å trafikens behof, utan äfven sjelfva byggnadssättets styrka och lämplighet i öfrigt, emedan af dessa omständigheter i väsendtlig mån berodde den underhållskostnad, som å bana och byggnader behöfde nedläggas, hvadan de erfarenhetsrön, som af tjänstemannapersonalen inom banafdelningen härutinnan gjordes, väl vore värda att taga vara på vid nya arbetens utförande;

och slutligen att det vore inom trafikförvaltningens högsta myndighet — Styrelsen — som all denna på olika vägar eller inom olika afdelningar inhemtade erfarenhet koncentrerades, de särskilda meningarne utbyttes och resultaten af de olika erfarenhetsrönen samlades.

Efter denna olyckliga argumentation af Byggnadsstyrelsen och denna fullkomligt riktiga från Trafikstyrelsens sida, måste jag i sanning erkänna, att jag icke kan undertrycka min förundran öfver, att Stats-Utskottet, efter att hafva resumerat motiven för och emot, kommit till det resultat, att denna motion icke måtte till någon åtgärd föranleda, på den grund "att den ifrågasatta sammanslagningen af Byggnads- och Trafikstyrelserna, derest en sådan åtgärd blefve beslutad, icke kan utan betydande olägenheter ega rum, förr än nordvestra stambanan samt stationshuset i Stockholm blifvit fullbordade". Mine Herrar, den nordvestra stambanan synes

verkligen närma sig till slut, och derföre har också Trafikstyrelsen ganska riktigt sagt, att det icke vore lämpligt att flytta underhållet och handhavandet på en ny styrelse, innan banan och banarbetena ännu utgjorde något afslutadt helt, ty den föregående skulle alltid på den efterföljande kasta skulden för de fel, som befunnos vara begångna, eller tvärtom. "Dock borde", säger Trafikstyrelsen, "derest anslag till nya banor beviljades, medan arbetena å nordvestra stambanan ännu påginge, enligt Styrelsens ofvan uttalade åsigt en gemensam styrelse redan då inrättas för att från början utarbete de planer och vidtaga de förberedande åtgärder, hvarpå de nya banornas utförande berodde."

Således och då nu Riksdagen beslutat anläggandet af två nya stambanor, så föreställer jag mig, att just detta ögonblick måste vara det rätta, om man vill göra en brytning med det gamla systemet och ingå på ett nytt; och deri har Trafikstyrelsen rätt att, skall någonting ske, så bör det göras innan de nya arbetena vidtaga, ty sedan man väl uppställt sina planer och börjat utförandet, så kan det hända, att litet hvar önskar undandraga sig utförandet, för att icke åtaga sig ansvar för hvad en annan gjort. Af dessa skäl har jag ansett det vara af största vikt att frågan nu och just nu bestämmes, och att Riksdagen till Kongl Maj:t uttalar sin önskan med afseende härå, om Riksdagen verkligen har en sådan önskan, hvilken redan år 1868 uttalades då ett likadant förslag framställdes. Således kan frågan nu endast reduceras till denna: skulle det vara skäl, att Riksdagen förklarar sig så fullkomligt nöjd med Byggnadsstyrelsen, att den i motsats till den 1868 uttalade åsigten skulle frånträda sin tanke om sammansläande af styrelserna och bibehålla det nuvarande systemet? Hvad lär oss erfarenheten, mine Herrar? — Jag vill icke, och det skulle vara så i allmänhet som särskildt på detta rum opassande att inlåta mig i någon kritik af denna styrelses åtgärder. Jag har aldrig velat inom representantkammaren utkasta sådana tillvitelser och skall aldrig göra det, om jag också skulle hafva anledning. Herrarne komma således aldrig att från mig höra några anmärkningar i detalj, ty det öfverensstämmer icke med mina åsikter om en representants ställning och berättigande. Om en representant finner sig hafva anledning till missnöje med någon styrelse, så må han vända sig till Regeringen och begära rättelse, men icke är det värdt att sjelf påpeka några detaljanmärkningar. Således skall också jag afhålla mig derifrån. — Men onekligen är stambanornas anläggningskostnad af 872,000 R:dr per mil bra skiljaktig med kostnaden för enskilda banor, hvilken belöper sig till 525,000 R:dr i medeltal per mil; och denna skilnad af omkring 350,000 R:dr på hvarje mil är så talande, att det synes för Representationen vara allt skäl att hos Regeringen begära rättelse i ett system, som kostar så oerhörda summor.

Jag inser att man skall möta mig med den invändningen, att stambanorna äro bättre byggda — jag bestrider detta och vågar påstå, att många privata banor äro lika väl byggda; och erfarenheten synes styrka mitt påstående, ty af Trafikstyrelsens berättelse visar sig, att underhållet af privatbanor kostar mindre än underhållet af Statens banor. Om de enskilda banorna vore sämre byggda, skulle de väl blifva dyrare att underhålla; men då så icke är förhållandet, finnes ingenting som ursäktar

Byggnadsstyrelsen för att den depenserat så öfverdådigt på våra stambanor, ty det måste kallas öfverdådigt, när vi hafva öfver 100 mil jernväg i vårt land, att kostnaderna blifva 350,000 R:dr större på hvarje mil än privatbanorna, d. v. s. ungefär 35,000,000 R:dr dyrare på hela längden. Hvad jag dervid erkänner är att öfverbyggnaden å de skånska banorna, hvilka hafva samma spårvidd som statsbanorna, är billigare, och att några enskilda banor äfven hafva något mindre spårvidd jemte lättare räler. Men Byggnadsstyrelsen har själf utredt i de skrifter, som under striderna om de nya jernbaneanläggningarne blifvit i flera repriser oss tillställda, att denna skilnad är en obetydlighet. Jag antager, att skilnaden i afseende på räler gör en differens af 30,000 R:dr per mil. Jag vill tillägga några andra omständigheter, t. ex. att broarne äro byggda för dubbla spår. Jag vill uppskatta detta med mera till omkring 50,000 R:dr per mil; men huru jag än räknar, så kommer jag dock till ett faktum, som är oomkullrunkeligt, på samma gång det är nedslående, nemligen att denna styrelse, som byggt dessa 100 banmil, öfverdådigt depenserat Statens medel. Är det af ömhet för denna styrelse som man blundar härför, så förklarar jag, att jag icke tjenar en sådan princip. Men detta oaktadt uppstår alltid, och det tillät jag mig vid väckandet af denna motion säga, en svår strid för att få bort ett embetsverk som redan finnes; och till och med i den plan, som af Trafikstyrelsen blifvit uppgjord för att ersätta Styrelsen för Statens jernvägsbyggnader, finner jag ännu en kvarleva af denna lyx, med hvilken man velat gå till väga, när det gällt att depensera Statens medel i och för våra jernvägsbyggnader.

Jag tror att en ganska stor del af denna personal, hvilken uppgår till tio eller elfva personer med en aflöning af 28,600 R:dr, utan olägenhet kunde sammanslås med den afdelning af Trafikstyrelsen, som kallas banafdelningen. Följden deraf skulle blifva en betydlig besparing, och derigenom kunde undvikas den ytterligare kostnad, som nu uppstår deraf, att sedan en jernbana blifvit färdig och till Trafikstyrelsen öfverlemnad, åtskilliga ändringar vidtagas, emedan vissa anordningar anses icke vara tillfredsställande för trafikens behof.

Jag upprepar, hvad jag i början af riksdagen sade, att jag känner alla de svårigheter, som möta, att afskeda en sådan styrelse. Den nuvarande är icke mera än 6 à 7 år gammal, men låt den sitta qvar 6 à 7 år till, och fråga skall då uppstå om dess pensionerande; hvaremot, om den nu afskedas, ett sådant anspråk icke gerna kan väckas, helst den förnämste funktionären innehafver statstjänst.

Om man vill göra allvar af den indragning, af den sparsamhet och den benägenhet till förenkling och reduktion i förvaltningen, hvarom å detta rum så ofta talats, låtom oss då icke lemna obegagnadt detta tillfälle att genom en framställning till Kongl. Maj:t uttala dessa åsikter. Om Representationen vill på allvar en sådan förändring, om den funnit för sig ett embetsverk, som depenserat Statens medel duktigt, låtom oss då ej rygga tillbaka för att till Regeringen framställa vår önskan osminskadt och oförbehållsamt, isynnerhet om denna önskan öfverensstämmer med den önskan Representationen för två år sedan uttalade, och detta så mycket mera som vi nu äro på väg att bygga två nya stambanor och

hoppas, att dessa må kunna anläggas med något mindre kostnad än 870,000 R:dr per mil.

Det är på dessa grunder, som jag yrkar bifall till reservanternes förslag.

Herr Key: Då jag vid de tre föregående riksdagarne väckt motioner om Jernvägsbyggnadsstyrelsens indragning liksom Herr Grefve Sparre vid den innevarande, och då jag härom icke förändrat mina åsichter ett enda jota, så torde det tillåtas mig att, då denna fråga nu är å bane, för ett par ögonblick få upptaga Kammarens tid.

Efter den strid, hvilken i denna sak egde rum 1867 års riksdag, aflät Kongl. Maj:t till Riksdagen 1868 en proposition, hvari omförmäldes Byggnadsstyrelsens förslag att flytta sig ut till arbetslinien. Byggnadsstyrelsen tycktes då med en viss resignation vilja underkasta sig ett ambulatöriskt lif i backarne med räkenkaperna och matsäcken i kärran, men detta förslag, hvilket tillkommit som en slags besvärjelseformel mot de starka påtryckningarne, kunde icke anses ändamålsenligt.

På grund af den skrifvelse till Kongl. Maj:t, hvilken 1868 års Riksdag aflät, och om hvilken den siste talaren ordat, innehållande en hemställan att Kongl. Maj:t ville taga i nådigt öfvervägande, huruvida icke Styrelserna öfver Statens jernvägsbyggnader och jernvägstrafik kunde sammanföras till en enda Styrelse för Statens jernvägar, infordrade Kongl. Maj:t i skrifvelse af den 18 Juni samma år såväl Byggnadsstyrelsens som Trafikstyrelsens utlåtanden angående den ifrågasatta sammanslagningen. Denna skrifvelse besvarades af Byggnadsstyrelsen den 30 December, således sedan den mer än ett halft år hade funderat på saken. Trafikstyrelsen svarade icke förrän den 13 Februari 1869. Ut i sitt svaromål talar Byggnadsstyrelsen icke vidare om sin förut ifrågasatta utflyttning å linien, utan bullar upp allt hvad huset förmår för sitt bibehållande i orubbadt bo här i Stockholm. Trafikstyrelsen är deremot af en helt annan tanke. Det är dessa begge utlåtanden, som äro intagna i den recit, hvilken återfinnes i Utskottets nu föreliggande betänkande.

Att jag för min del icke kan gilla hvad Byggnadsstyrelsen anført till sitt försvar, bör icke kunna förtämkas mig. Byggnadsstyrelsen säger sig hafva tagit till mönster hvad som utomlands blifvit pröfvadt och godkänt såsom riktigt. Den säger nemligen: "De i utlandet föreskrifna bestämmelser uti ifrågavarande afseende hade också hufvudsakligast legat till grund för anordningarne å våra stambanor, hvilket varit så mycket mera nödvändigt, som, då dessa sednare påbörjades, egen erfarenhet helt och hållet saknades." Styrelsen för våra jernvägar har visserligen modellerat sig efter utländska förhållanden, men utan att *lokalisera* dessa och utan någon *sjelfständig kritik*. Det enda, hvaruti den varit originel, är också det hvari den fullständigast har misstagit sig, nemligen i organisationen af sig sjelf, med tvänne hufvuden på hvad som i sjelfva verket blott utgör en kropp, der har den *icke* följt utländskt mönster. I utlandet är flertalet jernvägsstyrelser, omfattande både trafik och byggnad, delad i fyra afdelningar, ban-, trafik-, maskin- och statistiska afdelningen.

Oaktadt många och heta strider, hvarom protokollen bära vittne, torde det icke vara särdeles många här i Kammaren som erinra sig, huru

länge man bekämpade ändamålsenligheten af en fullständig arbetsfördelning inom Jernvägstrafikstyrelsen. Denna har dock slutligen blifvit införd och en öfverdirektör tillsatt för banafdelningen samt en för trafikafdelningen. Återstår således en öfverdirektör för maskinafdelningen. Det tyckes icke vara för bittida att taga steget fullt ut och inrätta en dylik plats, då maskinafdelningen har en personal af 362 personer förutom en verkstadspersonal af cirka 600, således tillhopa närmare 1,000 personer, hvilka nu alla sortera under samma öfverdirektör som tillika är chef för banafdelningen med 602 personer; ban- och maskinafdelningarne tillhopa hafva alltså personal mer än dubbelt så talrik som trafikafdelningen med 856 personer, hvilken man ansett ensam behöfva en särskild chef. Att maskin- och banafdelningarne hafva behof af detsamma, detta vill man alltjemt icke begripa inom Trafikstyrelsen, under det att den sämre eller bättre konstruktionen af en maskin kan medföra otroliga kostnader eller motsvarande besparingar. Detta vet man ock iakttages, när det gäller ångbåtsmaskinerier, men man slår döförat till när det röror jernvägsmaterielen. Då får Staten hålla till godo med hvad som består den, gammal modell eller ny, men ingen annan än den en tjänsteman, hvilken måste dela sin uppmärksamhet mellan ban- och maskinafdelningarne, känner till.

Redan vid de föregående riksdagarne påpekade jag nödvändigheten af en sådan förändring. Gör man den och bildar en särskild afdelning med en öfverdirektör för maskinafdelningen, så kan deremot öfverdirektören för banafdelningen mycket väl besörja nybyggnad af jernvägarne, utan att man derför behöfver en särskild byrå. Förslaget om en särskild öfverdirektör för maskinafdelningen godkändes i Andra Kammaren vid förra riksdagen. I år har jag ytterligare talat med flere ingenjörer derom och har haft den tillfredsställelsen höra dem alla säga, att de anse denna anordning blott vara en tidsfråga, och att det är alldeles klart att den förr eller sednare måste vidtagas. Det skulle icke vara den minsta vinsten af Byggnads- och Trafikstyrelsernas sammanslagning, om ofvan nämnda förändring deraf blefve en följd.

Byggnadsstyrelsen har bland annat sagt, att det skulle blifva alltför stort ansvar för chefen för Trafikstyrelsen, om båda styrelserna komme att lyda under honom. Det heter derom i utlåtandet: "Denne (chefen för Trafikstyrelsen) skulle då antingen ensam bära det ansvar, som ålåg de nuvarande båda styrelsernas chefer, eller ock skulle detta ansvar delas emellan styrelse-chefen och chefen för den särskilda afdelningen för jernvägsbyggnaderna. Hvad den förra förutsättningen beträffade, så kunde enligt Byggnadsstyrelsens åsigt det icke gerna ifrågasättas att hos en person skulle kunna finnas förenade all den insigt, erfarenhet och arbetsförmåga, som två så skiljaktiga, vidtomfattande och maktpåliggande befattningar kräfde, och följaktligen kunde hela ofvanberörda ansvar icke styrelse-chefen ensam åläggas."

Detta var lika litet hållbart, som att säga, att general en chef för en armé omöjligt kan taga på sig ansvaret för alla de olika vapnen, med mindre han på en gång vore infanterist, kavallerist och artillerist, och att annars en särskild överbefälhavare fordrades för hvarje särskildt väpen, alltså trenne fältherrar. Ungefär så har likväl Byggnadsstyrelsen argumenterat. Jag vågar dock tro, att sammanhållningsförmåga, öfverblick och

befälsduglighet äro ett, specialkunskap ett annat, och att ju mera hvarje underbefälhafvare är duglig speciellt för den plats han bekläder, desto bättre går det hela, om det ledes af en enda dertill egnad förmåga. Det är sannt, dylika män växa icke på träd, som man plär säga, men äfven häruti finner jag ett skäl att lemna den vidare utvecklingen af våra jernvägsbyggnader åt den enskilda företagsamheten. Att deremot, såsom nu, *tvänne* styrelser stå och slita i hvar sin ända af "tåget", detta kan icke, i hvad fall som helst, vara statsekonomiskt riktigt. Till och med Trafikstyrelsen har insett detsamma och anför å sid. 6 och 9 i betänkandet särdeles goda skäl för en dylik sammanslagning; jag tilltror mig visst icke att kunna anföra några bättre och ber Herrarne särskildt lägga märke till hvad som anföres på 6 och 7 sidorna. Så långt är jag med Trafikstyrelsen ense, men i fråga om tillämpningen på sig sjelf, på utförandet vågar jag deremot påstå, att Trafikstyrelsen icke varit lika klarsynt, der har reminiscensen af de forna byråkratiska sötebrödsdagarne alltför mycket tagit öfverhand. Jag anser nemligen, lika visst som att en tredelning behöfves, det vill säga en öfverdirektör för hvar af ban-, maskin- och trafikafdelningarna, lika visst är dermed hela saken i väsendtlig mån arrangerad. För närvarande består icke Byggnadsstyrelsen af mera än sju personer, hvartill komma antagna biträden å linien 51 stycken. Hvad hindrar att, om jernvägsbyggandet får större utsträckning, engagera tillfälliga biträden på månad? Hundratals sådane tjänstemän har Byggnadsstyrelsen förut användt och åter afskedat, i den mån de icke vidare behöfts. Detta är en organisation, som förut varit praktiserad, och jag vet ej, hvarföre den icke kan fortgå lika väl efter som före sammanslagningen.

Trafikstyrelsen säger i sitt slutanförande: "På grund af det anförda finge styrelsen afstyrka, att sammanförandet af de båda Jernvägsstyrelserna skedde, förr än nordvestra stambanan blifvit fullbordad och anslag till nya banor af Riksdagen beviljade; dock borde, derest anslag till nya banor beviljades medan arbetena å nordvestra stambanan ännu påginge, enligt styrelsens ofvan uttalade åsigt en gemensam styrelse redan då inrättas för att från början utarbета de planer och vidtaga de förberedande åtgärder, hvarpå de nya banornas utförande berodde". Här är just ett sådant fall, hvilket också den förre ärade talaren så riktigt framhållit. Vi hafva nu Gudnäs beviljat anslag till nya stambanor, under det byggandet af den nordvestra ännu pågår.

Trafikstyrelsen hemställer visserligen, att Byggnadsstyrelsen borde fortfarande fungera, intill dess nordvestra stambanan vore fullbordad och redovisningen för dertill anslagna medel afslutad. Men om sammanslagningen kommer till stånd, tror jag icke något hinder möter för Trafikstyrelsen att äfven öfvertaga fortsättningen af nordvestra stambanan, då jag förmodar att räkenskaper och ritningar äro i det skick, att hvilken sakkunnig person som helst kan öfvertaga ledningen af arbetet. Kamratskapet styrelserna emellan har dock gjort, att Trafikstyrelsen icke velat allt för brådstörtadt påskynda medbrodrens hädanfärd, och det är detta som får anses uttryckt i min nyss citerade mening.

På grund af hvad jag nu haft äran anföra i ämnet, om hvilket mycket mer skulle kunna sägas, men då det mesta redan vid de trenne  
föregående

föregående riksdagarna blifvit yttrade, så inskränker jag mig härtill, att vördsamt anhålla att Kammaren behagade till reservationen lemna sitt bifall.

Herr Hierta: Ehuru blott två af Utskottets ledamöter antecknat sig såsom reservanter, är dock förhållandet, att inom Utskottet rösterna voro så delade, att blott en röst afgjorde utlåtandet, sådant det nu föreligger. Jag tillhörde Utskottets pluralitet och ber att i största korthet få angifva mina skäl därför.

Lika med den förste talaren tror jag, att det numera icke är någon synnerlig konst att bygga jernvägar, då redan så betydlig erfarenhet i det afseendet finnes.

Lika med samme talare anser jag äfven, att allt för stort öfvermod visat sig hos Byggnadsstyrelsen i många fall, och att detta utgör en giltig anledning att önska dess indragning. Frågan är dock hvad man vinner derpå, att en annan person sättes i den nuvarande chefens ställe, om den nya kommer att tillvägagå med större sparsamhet och om det icke ändå fordras ett visst antal tjenstemän för att verkställa sjelfva arbetet och åstadkomma nödig kontroll dervid. Jag tror, att vinnandet af det syftemål, man med indragningen afser, icke består så mycket i utbytet af en person mot en annan, som deri att en sådan förändrad öfvertygelse om sättet att handtera våra jernvägsbyggnader inträdt, att, antingen Byggnadsstyrelsen bibehålles eller den utbytes mot en annan, den icke kan underlåta att gå till väga med större hushållsaktighet.

Då jag ser här närvarande Herr Civilministern, som är högste mannen i bedömandet af dessa frågor, kan jag icke underlåta att uttala min öfvertygelse derom, att de åsichter, hvilka vid denna riksdag gjort sig gällande om nödvändigheten af införandet af större besparing, skola verka derhän, å högre ort, att, hvilket än beslutet i denna fråga må blifva, man må kunna hoppas, att det syftemål, man eftersträfvat, skall vinnas.

Om vi tänka oss något tillbaka, så skola vi finna, att felet med det slöseri, hvilket vid våra jernvägars byggande egt rum, icke är att söka blott hos Jernvägsstyrelsen, utan äfven ligger i den blinda beundran, som snart sagdt belä nationen i början hyste för dess dåvarande chef, hvilken ansågs för snart sagdt en trollkarl, den der ensam förstod att bygga jernvägar. Först sedan man fått se andra personer vid sidan af denne kunna åstadkomma *billigare* jernvägar, har man börjat sansa sig och finna, att det måste ligga något fel i det sätt, hvarpå Statens byggmästare gått till väga, efter som våra jernvägar alltid blifva dyrare; och denna uppfattning har småningom så trängt igenom i allmänna tänkesättet, att det äfven måste hafva banat sig väg till Regeringen, som då icke bör kunna underlåta att derå fästa afseende.

Med uttalande af dessa skäl, på grund af hvilka jag inom Utskottet ansåg det icke vara behöfligt att aflåta en sådan skriftelse, som den reservanterna föreslagit, får jag dock säga, att jag icke har något emot detta förslag, ehuru jag anser att ett sådant resultat, som dermed åsyftas, kan åstadkommas, äfven om majoriteten skulle stadna i det beslut Utskottet föreslagit.

Herr Statsrådet Adlercreutz: Redan vid det tillfälle, då den motion, som ligger till grund för förevarande betänkande, remitterades till Stats-Utskottet, framlade jag mina betänkligheter emot motionärens förslag. Jag yttrade då bland annat, att det tycktes vara motionären mera angeläget att få bort Styrelsen för Statens jernvägsbyggnader än att få jernvägsbyggandet på lämpligaste sätt ordnadt, och jag har vunnit bekräftelse på denna förmodan, då jag i dag hört motionären med synnerlig ifver, på de af Trafikstyrelsen anförda skäl för en sammanslagning af Byggnads- och Trafikstyrelserna, söka bevisa, att Trafikstyrelsen, just därför att den besörjer trafiken å Statens jernvägar, äfven är den enda lämpliga styrelsen för utförandet af sjelfva jernvägsbyggnaden. Hade motionären, redan då han väckte motionen, varit af denna åsigt, skulle han naturligtvis icke hafva framkommit med de flera alternativa förslagen för åsyftade förändringar.

Förslaget att öfverlåta utförandet af omförmälda arbeten å Styrelsen för väg- och vattenbyggnader är emellertid af Utskottet enhälligt förkastadt, och jag behöfver alltså ej heller derå spilla några ord. I afseende åter å det andra alternativet, eller dessa arbetens uppdragande åt Trafikstyrelsen, önskar jag att göra några erinringar.

Viktigaste skälet för den sålunda ifrågasatta föreningen af Byggnads- och Trafikstyrelserna skulle väl vara det ofta återopade, att emellan dessa båda styrelser icke råder full öfverensstämmelse, hvarigenom det inträffade att, då till den sednare öfverlemnades en bandel såsom fullbordad, derå genast vidtogos ändringar, hvaraf onödiga kostnader uppkomme. Vore denna uppgift enligt med verkliga förhållandet, skulle jag vara den förste att erkänna behovet af en förändring i den riktning, som nu är ifrågakänd; men denna uppgift är grundad på en missuppfattning. Redan vid remissen af motionen tog jag mig friheten att yttra detta, men då den omständighet, att detta skäl af reservanterna inom Utskottet samt i dag äfven inom Kammaren ånyo upprepats, synes antyda, att jag icke blifvit trodd på mina ord, vill jag till stöd därför utur tvänne förteckningar, hvarmed jag nu är försedd, framlägga några upplysande siffror. Dessa förteckningar, hvilka angå de med trafikmedel bestridda kostnader för anläggningar, som verkstälts vid Statens jernvägsstationer under åren 1864—1868, upptaga, den ena kostnaden för ändringar vidtagna å stationer, som öppnats under och efter år 1863, och den andra enahanda kostnader å stationer, som öppnats före nämnda tid, d. v. s. då byggnads- och trafikchefsbeställningarne voro förenade i en hand. Den förra förteckningen slutar å en kostnadssumma af 53,805 R:dr 23 öre, den sednare åter uppgår till flera millioner.

Granskar jag den förteckningen, som afser ändringar å stationer, hvilka öppnats sedan Jernvägsstyrelsen skildes i Byggnadsstyrelse och Trafikstyrelse, finner jag största kostnadsbeloppet 11,846 R:dr 53 öre hafva tillkommit för anläggning af en ny station vid östra stambanan. Den till beloppet närmast härintill stående kostnad, 11,331 R:dr 98 öre, angår arbeten vid Alfvestad, hvilken station i anledning af Wexjö-banans anslutning derstädes till södra stambanan måste utvidgas. Vidare har en summa af 10,169 R:dr 22 öre åtgått för förändringar, som måst vidtagas vid Säfsjö station, sedan denna blifvit bestämd till nattstation för de blandade

tågen, och hvilka förändringar bestått i anläggandet af lokomotivstall, vändbord och nytt spår m. m. Drager jag dessa tre summor från slutsumman, 53,805 R:dr 23 öre, återstå endast 20,457 R:dr 40 öre, hvilket allt, i och för sig sjelft obetydligt, utgått, på sätt denna förteckning närmare upplyser, endast till nybyggnader och förändringar, som påkallats af en ökad trafik, hvilken alltid måste medföra sådan påföljd, så länge man följer den äfven af Riksdagen otvetydigt godkända grundsatsen, att, utan hänsende till en i framtiden möjligen betydligt ökad trafiks fordringar, ej göra anläggningarne från början allt för anseuliga, utan endast, i den mån trafiken tilltager, verkställa de utvidgningar, som behovet kräfver. Med det nu anförda för ögonen måste allt tal om bristande öfverensstämmelse emellan ifrågavarande två styrelser finnas vara helt och hållet obefogadt.

Det andra skälet för indragning af Byggnadsstyrelsen skulle vara våra redan utförda stambanors dyrhet. Man kan då tänka sig, att klandret angår antingen det system, som dervid blifvit följdt, eller ock sättet, hvarpå detsamma tillämpats. Hvad först systemet beträffar, torde man böra väl betänka sig, innan man uttalar ett bestämdt ogillande deraf, helst då man tager i betraktande den stora tillväxt i trafiken, som visat sig efter sistlidet år, det första goda året efter flera dåliga; och i alla fall är man icke berättigad tillägga Byggnadsstyrelsen för stor andel i ansvarigheten för detta system, hvilket ju blifvit pröfvadt och godkänt af såväl Riksdagen som Kongl. Maj:t. I fråga åter om sättet, hvarpå detta system tillämpats, och den större eller mindre hushållning, som dervid iakttagits, har Byggnadsstyrelsen fått uppbära svåra tillvitelser, hvilka synnerligen under denna riksdag icke blifvit sparade i Andra Kammaren. Med lednad har jag åhört dessa tillvitelser, ehuru, då de legat utanför det egentliga ämnet för öfverläggningarne, jag icke tillförene ansett mig böra upptaga dem till bemötande.

Ett tillvägagående för att nedsätta Byggnadsstyrelsen har varit att om dess verksamhet kringsprida hvarjehanda små historier, gående ut på att ådagalägga styrelsens förmenta oefterrättlighet och likgiltighet vid användandet af Statens medel. Så har bland annat en ledamot af denna Kammare uppgifvit, att styrelsen skall trenne gånger flyttat ett stationshus. Jag är förvissad om, att den representant, som frambar denna uppgift, icke sjelft betviflade dess sanning, ehuru han, såsom sjelf boende långt ifrån hvarje stambana, icke kunnat med egna ögon iakttaga hvad han berättat. Jag har emellertid sökt skaffa mig reda på förhållandet och tror mig kunna med fullkomlig säkerhet meddela, att den lemnade uppgiften saknar all grund. Vål har det händt, att *ritningar* till stationshus blifvit två eller tre gånger ändrade, men flyttning af ett redan uppfördt stationshus har ej egt rum vidare, än att, sedan vid en station, som, emot hvad vid banans byggande antogs, sedermera blef anknytningspunkt för en annan stambana, stationshuset uppförts, har det endast en gång, såsom för litet för behovet och ej ändamålsenligt, åter nedtagits och annat större blifvit uppfördt i dess ställe, hvarefter det nedtagna äldre huset transporterats till en annan station och der blifvit ånyo uppsatt. Jag fruktar att många historier, af samma beskaffenhet och grundlöshet som denna,

äro i omlopp och icke litet bidragit till den bitterhet, som i denna Kam-mare blifvit rådande emot Byggnadsstyrelsen.

Hufvudsakligen är det dock genom jämförelse med anläggningskost-raden för andra jernvägar, som man tror sig hafva kommit till det re-sultat, att våra stambanor bort kunna byggas mycket billigare än som skett. Låtom oss tillse förhållandet härmed.

I Norge bygges för närvarande en jernbana emellan Christiania och Drammen, hvilken är beräknad att fullbordad kosta 821,932 R:dr för svensk mil, oaktadt den göres smalspårig eller med en spårvidd af endast 3 fot 6 tum, engelskt mått, med räls vägande endast 13,86 skålpund per svensk fot, med stigningar af 1 fot på 70 och detta oafbrutet å 23,000 fot; med skarpa kurvor, så att radien nedgår ända till 650 norska fots längd, och detta just i de största stigningarne, och derjemte förses med viadukter af trä, en med 88 fots höjd, en med 85 fots höjd och tvänne med 75 fots höjd samt en med 1,100 fots längd. Denna bana bygges af en ingenjör, hvilken har namn för att vara både skicklig och hushålls-aktig med byggnadsmedlen. Han har förut byggt en jernbana till 430,000 R:dr för mil; men icke får jag derföre säga, att samma ingenjör gått tillbaka i skicklighet eller blifvit mindre hushållssam än förr. Nej, orsaken måste naturligtvis sökas i terrängens olika beskaffenhet. Nåväl, hvarföre vill man icke erkänna, att ett sådant förhållande eger rum äfven vid de svenska jernvägsanläggningarne. Stambanan från Falköping till Malmö är byggd för 695,102 R:dr per mil, från Stockholm till Upsala för 753,548 R:dr per mil, vestra stambanan för 835,285 R:dr per mil och kostnaden för stambanan emellan Katrineholm och Norrköping har uppgått till 895,555 R:dr per mil, under det att dess fortsättning från Norrköping till Nässjö är beräknad till blott 757,333 R:dr per mil. Då det häraf visat sig, att en af Statens jernvägar kunnat byggas för omkring 695,000 R:dr för mil, och man väl får antaga att Byggnadsstyrelsen icke besutit större skicklighet vid byggandet af denna tidigare banan eller förlorat i omtanke och hushållsaktighet sedan dess, torde man kunna tryggt påstå, att den olika kostnaden varit beroende uteslutande af olika lokala för-hållanden.

Öfvergår jag nu till en jämförelse emellan anläggningskostnaden för Statens och de enskilda banorna, så möta mig först två banor, som, hvad rälerernas vikt och rörelsematerielen beträffar, äro närmast jämförliga med stambanorna, nemligen Köping—Hult och Gefle—Dala-banorna. Å dessa banor hafva dock blifvit använda räler af 2 skålpunds mindre vikt å fot än de för stambanorna använda, hvilket ensamt minskar anläggningskost-naden med omkring 10,000 R:dr per banmil, och likväl hafva dessa banor kostat, den förra 733,399 R:dr och den sednare 736,283 R:dr per mil och således varit omkring 40,000 R:dr per mil dyrare än södra stam-banan. Med visshet kan jag säga, att Köping—Hult-banan icke haft svårare terräng att passera än södra stambanan, och om detta deremot varit fallet med Gefle—Dala-banan, förekomma i stället å denna stignin-gar af 1 fot på 60, hvartill motstycke ej finnes å stambanorna. Med dessa två banor kan således södra stambanan fullkomligt uthärda jem-förelsen i afseende å billighet i anläggningskostnaden.

Beträffande vidare de skånska privatbanorna, hvilka hafva samma spårvidd som Statens banor men lättare öfverbyggnad, finna vi, att Ystad—Eslöf-banan kostat 525,286 R:dr, Landskrona—Helsingborg—Eslöf 556,653 R:dr, Christianstad—Hessleholm 556,328 R:dr per mil eller sålunda omkring 140,000 R:dr för mil mindre än södra stambanan. Men härvid måste vi besinna, att de löpa genom en högst lättarbetad terräng, under det södra stambanan haft flera stora svårigheter, synnerligen i trakten af Jönköping, att öfvervinna. Tages så vidare i betraktande, att alla å denna stambana förekommande broar och viadukter äro uppförda af jern och sten samt grundlagda och till en del äfven försedda med jern-öfverbyggnad för dubbla spår, hvilket icke är förhållandet å de enskilda banorna, samt derjemte att vid Malmö station, hvilken varit särdeles kostsam, finnes uppförd en dyrbar reparationsverkstad med tillhörande maskiner m. m., så tror jag, att man med skäl kan påstå, att södra stambanan är värd 140,000 R:dr mera per mil än dessa enskilda banor.

Hvad den smalspåriga Söderhamns-banan beträffar, så har den kostat 561,933 R:dr per mil och således varit dyrare än de skånska enskilda jernvägarne. Af öfriga smalspåriga banor hafva Borås—Herrljunga samt Uddevalla—Wenersborg—Herrljunga kostat respektive 529,452 och 528,839 R:dr per mil, eller ungefär detsamma som de skånska enskilda banorna, och om statsbanorna uthärdat jemförelse med de skånska, göra de det således äfven ännu bättre med Herrljunga-banorna.

Följer jag ytterligare förteckningen öfver de olika banornas anläggningskostnad, finner jag gradationer ända ned till 217,765 R:dr per mil, hvartill kostnaden uppgått för Köpings—Uttersbergs-banan. Om jag nu droge slutsatser på samma sätt som motionären, hvad skulle jag väl då säga om Herrljunga-banorna, med sin anläggningskostnad af omkring 530,000 R:dr per mil, när det finnes annan bana, som kostat ej fullt 218,000 R:dr; måne jag icke skulle utropa: det är fasaväckande, det är nedslående att se, huru de styrelser, som byggt Herrljunga-banorna, öfverdådigt depenserat bolagens medel. Jag säger det emellertid icke, såsom uttryckande min åsigt, jag upprepar endast de ord, som motionären sjelf nyss fällde, ty jag förstår att anläggningskostnaden betingas af byggnads-sätt och terrängens beskaffenhet.

Men kunna statsbanorna i kostnaden för deras anläggande uthärda jemförelse med våra enskilda banor, kunna de det äfven i icke mindre grad med de utländska jernvägarne. En sådan jemförelse frammanades redan vid 1862—1863 årens riksdag, då den fråga lät sig allmänt höras, huru det kom sig att svenska Statens jernvägar voro så dyra. Frågan ställdes till d. v. chefen för byggandet af statsbanorna, öfversten Ericson, som svarade med en annan fråga: huru kommer det sig att de svenska stambanorna äro så billiga. Öfverste Ericson uppgaf då, hvad jag ber att här få återgifva, att kostnaden å svensk mil för jernbanor med enkel och samma spårvidd som våra stambanor i medeltal utgjorde i Preussen 1,400,000 R:dr, i Österrike 1,720,000 R:dr, i öfriga Tyska stater 1,734,000 R:dr, i Frankrike 2,915,000 R:dr, i Belgien 1,377,000 R:dr och i Holland 2,092,000 R:dr, samt att kostnaden för de Engelska jernvägarne uppginge till ännu högre belopp.

Sedan den tiden hafva förhållandena icke förändrats. Från Danmark upplyses, enligt uppgifter af officiell beskaffenhet, att seeländska jernbanorna, tillsammans 16,76 svenska mil, hvaraf endast 0,7 med dubbelt spår, kostat i medeltal 1,342,136 R:dr svenskt riksmünt. I denna summa är dock kostnaden för den nya bangårdsanläggningen i Köpenhamn, hvilken uppgått till 2,096,866 R:dr, inberäknad, men äfven efter afdrag häraf återstår såsom anläggningskostnad 1,217,024 R:dr för mil, hvilken således är högre än kostnaden för någon af våra stambanor. Häriförutan skulle jag kunna meddela upplysning om franska och äfven tyska under sednare år anlagda jernvägar, hvilka varit ännu dyrare.

Jag tror således, att de svenska stambanorna vid sidan af jernvägar, som till sin beskaffenhet äro med dem jemförliga, kunna, äfven med afseende å billighet i anläggningskostnaden, fullt ut bestå profvet, och den härpå lagda grunden för Byggnadsstyrelsens indragning torde alltså böra anses förfallen.

Hvilket skäl återstår då att åberopa för Byggnadsstyrelsens indragning? Jo, endast det att förvaltningskostnaden något skulle minskas derigenom. Härvid är dock att anmärka, att, om denna styrelse blefve förlagd å linien, hvilket kunde ske, derest endast en stambana i sender byggdes, skulle kostnaden ej blifva högre, än om denna styrelse förenades med Trafikstyrelsen, och att, om den åter fortfarande komme att vara förlagd i Stockholm, hela skilnaden belöper sig till endast 12,000 R:dr, deraf en del utgörande behållning i följd af minskadt arvode för byggnadschefen. En sådan minskning är dock farlig, om ej just i denna vår tid, så desto mer i en annan, då företagsamheten är lifvad och duglige ingenjörer öfverallt starkt eftersökte. Ett otillräckligt arvode skulle då icke sätta oss i tillfälle att välja den bästa ingenjören, utan måhända nödga oss att antaga sådan af endast andra rangen. En allmän erfarenhet är, att vid vidtomfattande företag och förvaltningar man noga bör akta sig att iakttaga för stor sparsamhet vid aflönandet af styresmannen, enär det egentligen ligger makt uppå att erhålla en styrelse, som eger insigt och förmåga att ordna och leda det hela på ändamålsenligaste sätt, och hvarigenom allenast en verklig hushållning kan uppkomma.

Man har sagt, att Byggnadsstyrelsens upphörande endast är en tidsfråga. Häruti instämmer jag så till vida, som styrelsen ovilkorligen kommer att upphöra, då jernvägsbyggandet för Statens räkning upphör, och detta var ju på väg att inträffa redan i år. Äfven derförutan vill jag icke, så snart det visar sig att byggandet af jernvägarne icke på ett önskvärdt sätt af styrelsen utföres, bestrida indragning eller förändring af Byggnadsstyrelsen, ehuru jag måste ifrågasätta om det kan vara lämpligt att Riksdagen, hvarje gång den samlas, är betänkt på att uttala sitt omdöme i denna fråga.

De skäl Trafikstyrelsen anført för den meningen, att jernvägs-byggnadsarbetet kunde af denna styrelse öfvertagas, hafva här blifvit berömda, men då ordningen kommer till det vilkor, hvarunder Trafikstyrelsen uttalat sig för en dylik förändring, vänder man om bladet och säger sig icke vilja derpå ingå. Men då måste ju, på samma gång den förutsättning, under hvilken Trafikstyrelsen ansett förändringen kunna försiggå, bortfalla, äfven de af styrelsen för förändringens genomförande anförda skäl hafva

förfallit. Det är endast under antagande att en särskild byrå under Trafikstyrelsen inrättades för handläggningen af de göromål, hvilka eljest tillkomme Byggnadsstyrelsen, som Trafikstyrelsen ansett den ifrågaställda förändringen möjlig, och för egen del får jag förklara, att jag icke inser huru den annars skall kunna åvägbringas.

Skulle man, såsom en talare föreslagit, till de i Jernvägsstyrelsen förutvarande tvänne afdelningschefer lägga en tredje, nemligen en öfverdirektör för maskinafdelningen och sedan till banafdelningen förlägga jernvägsbyggandet, så hade man inom denna sednare afdelningen gjort en anordning, som ju vore öfverflödig, olämplig och måhända äfven svårföränderlig i det ögonblick, då man beslutar, att byggandet af jernvägar från Statens sida skall upphöra. I detta afseende vill jag vidare erinra, att vid de sednaste riksdagarne Kongl. Maj:t och Riksdagen gemensamt beslutat vissa grunder i fråga om anställning och aflöning för Trafikstyrelsen och derunder lydande embetsmän och betjente. Om nu byggandet af jernvägarne skall åt Trafikstyrelsen uppdragas, blefve med tillämpning af nämnda grunder deraf en följd, att af de för jernvägsbyggnader använda personer åtminstone de, som arbetade inom sjelfva styrelsen, komme att erhålla en fastare anställning, än hittills varit förhållandet.

Således, utan att förklara att jag anser Byggnadsstyrelsen ovilkorligen böra för all framtid fortfara, får jag i hufvudsaklig öfverensstämmelse med hvad jag vid slutet af nästlidne riksdag i samma sak yttrade, förklara, att sedan uppmärksamheten väl en gång blifvit fästad å frågan, huruvida Byggnadsstyrelsen bör fortfara eller icke, jag alltid, oberoende af ytterligare påminnelse från Riksdagen, skall finna mig af min pligt manad att arbeta för åstadkommande af den förändring i onförmälda hänseende, hvartill jag vid hvarje tillfälle kan finna giltiga skäl förefinnas, men att jag å andra sidan anser pligten lika högt bjuda mig att vidhålla det nu bestående, så länge jag finner skälen öfervägande tala därför, och detta äfven om en motsatt åsigt skulle af Riksdagen uttalas.

Slutligen tror jag mig böra erinra derom, att den underdåniga skrifvelse i ämnet som vid 1868 års riksdag afläts, icke innefattade en bestämd önskan om Byggnadsstyrelsens indragning, utan endast en anhållan att Kongl. Maj:t måtte tillse, huruvida icke en sådan indragning borde ega rum, *under det antagandet att jernvägsbyggandet komme att fortgå endast i den mån afkastningen af Statens jernvägstrafik dertill lemnade tillgång*, en förutsättning som ännu ej inträffat, likasom ovisst vore när den kommer att inträffa.

Friherre Akerhielm: Ett yttrande af motionären, att det enligt hans tanke ej vore den enskilde representanten tillåtet eller ens för honom tillbörligt att i detalj anföra de anledningar till allmänhetens missnöje, som kunna tala till försvar för reservationen, har bestämt mig att begära ordet, emedan jag icke delar en sådan uppfattning, utan trott mig skyldig att just genom anförande af åtskilliga detaljer motivera den åsigt jag för min del hyser, och om hvars riktighet jag, utan att så förfara, icke skulle ega ringaste hopp om att kunna öfvertyga andra.

Jag skall dock söka att härvid stödja mig på siffror och hemta dessa uteslutande ur offentliga handlingar, hvilka till och med varit för det embetsverk, hvarom fråga är, till besvarande tillgängliga.

Sedan jag anmälde mig, har emellertid en af Konungens rådgifvare från den plats i Kammaren, som Konungens nåd och grundlagens bud åt honom anvisat, ansett sig böra i detalj upptaga de hittills riktade anmärkningarne emot den Byggnadsstyrelse, som lyder under hans departement och om hvilken nu är fråga. Det är således nu verkligen icke utan någon tvekan jag dristar mig att behålla ordet. Å ena sidan nemligen bjuder mig grannligheten att icke gerna lägga sten på en börd, som redan måste kännas tung nog för den departementschef, som *så* uppfattar sin pligt emot en underlydande styrelse, att han anser sig böra egna densamma ett så omsorgsfullt försvar, att jag nästan ville kalla det ett loftal, men å andra sidan åter bjuder mig min pligt emot dem, som sändt mig hit, att tala, äfven om jag icke skulle hafva anledning att fortsätta berömmet — och det är endast denna min pligt, som här får tynga i vågskålen.

Då jag emellertid nu anhåller att få anföra några siffror, ber jag att till en början få nämna, att det var först år 1868, som jag i egenskap af statsrevisor gjorde närmare bekantskap med Jernvägsbyggnadsstyrelsen och dess räkenskaper, en bekantskap hvilken jag fann så intressant, att jag sedermera ej underlätit att vid hvarje tillfälle förnya densamma. Det var ock samma år jag redan fick en viss misstillit till styrelsens officiella sifferuppgifter. Detta har ock gifvit mig anledning att närmare undersöka, huru det egentligen kunde förhålla sig med den besparing af 12,000 R:dr, som, enligt hvad Herr Civilministern nyss äfven upplyst, genom Byggnadsstyrelsens indragning, efter officiel uppgift, vore den högsta som kunde uppstå.

Jag ber nu att få gå till 1868 års revisorers berättelse och finner deraf, att om än Kongl. Styrelsen i sin underdåniga berättelse uppgifvit förhållandet emellan inköpt *inhemsk* och *utländsk* materiel (se revisorerens berättelse pag. 69) såsom i runda tal 361,000 till 55,000, så vågade dock revisorerna betvifla detta för den inhemska industrien gynnsamma resultat och kommo, efter granskning af räkenskaperna, till en helt annan siffra för den utifrån inköpta materiel eller en million nittiofemtusen och några hundra riksdaler. Den uppmuntran åt den inhemska industrien, hvilken man, vid läsning af den underdåniga berättelsen, måste antaga Byggnadsstyrelsen hafva visat sig angelägen om, och som landets och Representationens opinion då lifligt påkallade, smälte således samman till en obetydlighet, för att ej nyttja ett kraftigare engelskt-amerikanskt uttryck, som vårt språk Gudi lof ännu saknar. Allt ifrån denna stund var det jag fick det misstroende till styrelsens sifferuppgifter, hvarom jag nyss talat. Men om jag härtill får lägga, att 10 lokomotiv i samma underdåniga berättelse uppgifvits inköpta från utlandet för ett belopp, hvartill kostnaden redan för 8 af dessa lokomotiv uppgick, och de öfriga 2 "Finnweden" och "Sigurd Ring" råkat blifva i den officiella handlingen glömda, torde man ursäktas, om man för så beskaffade uppgifter förlorar allt förtroende. Det kan då icke väcka någon synnerlig förundran, att jag ej heller kunde vara benägen att utan närmare pröfning af förhållandet för god antaga *den* uppgift, som nu officiellt framställts angående

beloppet af den besparing, som genom ifrågakända indragning skulle *högst* kunna Statsverket beredas. Gå vi till statsrevisorernes berättelse för år 1869, finner jag, att de arfvoden, som utgingo till Byggnadsstyrelsen, under revisionsåret uppgick till ett sammanlagdt belopp af 44,425 R:dr 79 öre. Slår jag upp revisionsberättelsen för år 1868, är der samma utgiftspost uppgifven till 48,579 R:dr, och dock äro dessa siffror icke fullständiga, ty bland dem är icke upptagen utgiften för ett juridiskt ombud, som styrelsen har hos sig anställt, och hvilken i sådan egenskap uppbär ett särskildt arvode, som för år 1867 utgjorde öfver 3,600 R:dr och år 1866 uppgick till 3,900 R:dr. Man finner här genast, att det är en siffra af omkring 50,000 R:dr, som är i fråga, samt att, då kostnaden för en särskild byggnadsafdelning under Trafikstyrelsen är uppgifven till 28,600 R:dr om året, besparingen i verkligheten redan till följd af det nu sagda torde böra uppgå till öfver 20,000 R:dr i stället för 12,000 R:dr.

Men hvad särskildt beträffar den beräkning öfver personal och aflöningsstat vid den nya byggnadsafdelningen, som i nu föredragna Utskottsbetänkande finnes framlagd, torde äfven denna tarifa att närmare uppmärksammas. Den första post, som förekommer, heter:

“En öfveringeniör . . . . . R:dr 7,500: —“

Mitt minne sade mig, då jag såg denna post, att öfveringeniörer finnes vid sjelfva banorna, och att deras aflöning torde vara upptagen i banornas särskilda räkenskaper. Efter någon undersökning påträffade jag lyckligtvis i 1868 års revisionsberättelse, pag. 73 § 9, härom någon upplysning. Deraf framgår: att ehuru södra stambanan i slutet af år 1864 upplåts för trafik, egde Byggnadsstyrelsen en öfveringeniör för denna bana anställd, och hans arvode, som med 958 R:dr 33 öre i månaden utgick, motsvarar en årlig lön af 11,500 R:dr. Hans bestyr måtte åtminstone under 1866 års sednare hälft hafva varit ringa, ty räkenskaperna utvisa till och med, att en månad fanns, då, utom sagda öfveringeniörs lön, banans öfriga utgifter utgjordes af kassörens månadsarvode 50 R:dr, samma tjenstemans misräkningspenningar och de för brevexling och telegramporto emellan kassören och öfveringeniören behöfliga utgifter, emedan öfveringeniören jemväl tjenstgjorde såsom ledamot af styrelsen i Stockholm.

Jag har härmed icke velat tala om den snö, som föll i fjor, eller upprifva redan gamla sår, utan blott velat påpeka, att dessa öfveringeniörer i styrelsens räkenskaper redan finnas uppförda till icke obetydliga arfvodesbelopp vid *banorna*, och jag tror således, att antingen hela den öfveringeniörsbefattning, som i Trafikstyrelsens ifrågavarande “beräkning” finnes angifven, utan olägenhet skulle kunna indragas, eller att, om den skall bibehållas, åtminstone den här uppförda lönen af 7,500 R:dr vid jämförelse till utrönande af uppkommande besparing bör afdragas från hela kostnaden för den nya byggnadsafdelningen. Är denna min åsigt, likasom min redogörelse öfver anmärkta förhållandet i öfrigt riktig, följer, att den besparing, som genom Byggnadsstyrelsens indragning skulle vinnas, utgör icke 12,000 R:dr, utan 30,000 R:dr om året, om icke något derutöfver.

Mycket skulle visserligen ock kunna sägas om det sätt, hvarpå våra jernvägar byggas, mycket äfven om de jämförelser med utländska banor,

dem Herr Civilministern meddelat, likasom ock angående administrationen och hushållningen; men jag vill icke nu inlåta mig derpå. Det torde redan vara derom tillräckligt debatteradt. Jag ber endast att dertill få anmärka, att, oberoende af det sätt hvarpå Byggnadsstyrelsen för närvarande uppfattar och fullgör sitt uppdrag, det synes mig vara gifvet, att, om denna styrelse kan undvaras, utan att jernvägsbyggnadsarbetena sämre utföras eller större misshushållning i arbetssättet eger rum, och då man ej gerna kan befara mindre ordning, klarhet och reda i räkenskaperna eller mindre tillförlitlighet i sifferuppgifter och offentliga berättelser, en besparad utgift för Statsverket af 30,000 R:dr är så aisevörd, att denna omständighet borde vara tillräcklig att bereda åt frågan den lösning motionären önskat och reservanternas föreslagit. Såsom en öfvergång hertill tager jag ock med tacksamhet fasta på Herr Statsrådets och chefens för Civildepartementet förklaring, att den ifrågavarande styrelsen en dag — jag tror till och med han sade ganska snart — skulle kunna indragas.

Huru dyrbart det än synes mig att vi ega ett sådant uttalande i våra protokoll gifver dock Herr Statsrådets yttrande ytterligare stöd och styrka åt min öfvertygelse om lämpligheten af det skrifvelseförslag Herrar Key och Carl Ifvarsson reservationsvis afgifvit samt ökad anledning att hos Herr Talmannen vördsamt anhålla om proposition å bifall till nämnda reservation.

Herr Key: Jag tager med en viss tvekan åter till ordet för att bemöta några yttranden, som Herr statsrådet och chefen för Civildepartementet hade i sitt anförande, då jag tacksamt erkänner de indragningar och besparingar han under sin styrelse gjort inom denna gren af förvaltningen, om än mycket ännu återstår att bortrensa; men när han i sitt anförande uttalade åtskilliga åsichter, som jag från min ståndpunkt icke kan anse vara hållbara, så ber jag att få bemöta dem, på det att icke en tystnad må missförstås såsom ett samtycke.

Han bestred först och främst, tyckte jag, att någon egentlig meningsdivergens skulle ega rum mellan Jernvägsbyggnadsstyrelsen och Trafikstyrelsen. Då jag år 1867 började sysselsätta mig med dessa embetsverk, var jag, i fråga om jernvägsförhållanden, tyvärr föga kompetent att uppträda såsom reformator, om jag än kunde räkna mig till godo en fast föresats och åtskilliga statistiska studier; någon annan praktisk erfarenhet om såväl utländska som inhemska jernvägar än turistens hade jag emellertid icke att åberopa. Men, som sagdt, jag hade god vilja, någon ihärdighet och en tystlåtenhet, som aldrig komprometterade ett gifvet förtroende; derföre, i den mån som detta blef bepröfvadt — och det skedde allt efter som jag fortsatte striden — hafva materialier hoptals höpmat till mig, och derunder har det i synnerhet varit upplysande och märkvärdigt att iakttaga, huru tjänstemän vid Trafikstyrelsen bedömt Byggnadsstyrelsen och tvärtom. Derigenom har jag fått kännedom om icke så obetydligt å båda hållen samt blifvit i tillfälle att jemföra och kontrollera. För öfrigt behöfver man icke vidare bevis än att med någon uppmärksamhet genomläsa Trafikstyrelsens berättelser för de sednaste 5 å 6 åren, för att finna hvilka onödiga kostnader, faux frais, som blifvit en följd af styrelsernas itudelning, oafsedt dubbla lokaler, dubletter af tjänstemän m. m.

Vidare anförde Herr statsrådet med afseende på våra stambanors förmenta billiga byggnadskostnad jemförande exempel från Norge. Man bör akta sig att vid jemförelser förvexla begreppen. Väljer man en jernväg byggd genon Norges vildaste bergstrakter, sprängd genom berg och utfylld öfver brådjup, och plockar man dertill ut de svåraste delarne af en dylik väg, då är det lätt att kunna uppvisa exempel på dyra jernvägsanläggningar, äfven i Norge, liksom det icke heller, om man förfar på samma sätt, är svårt att i vårt eget land framtaga exempel på enskilda jernbanor, som äro ganska dyra. Vid dylika jemförelser är det emellertid icke fråga om att framleta enstaka exempel, utan det är *medeltalet* hvarom fråga är. Går jag då till år 1868, så finner jag att vid detta års slut svenska Statens jernvägar i medeltal kostade 870,523 R:dr, under det att enskilda, med Statens närmast jemförliga i medeltal kostade endast 550,558 R:dr per mil.

Vidare är det vid jemförelse med utländska jernbanor en annan begreppsförvexling man bör akta sig för. På våra jernbanor gå blott några få tåg dagligen och med ofta blott några få vagnar, men på de utländska ila af och an mångenstädes oupphörliga dag- och nattåg. Hvilken skilnad i erforderlig materiel måste icke detta förorsaka, i ökad betjening och servis?

Vidare blir nödvändigt att vid jemförelser med utländska banor noga taga i öfvervägande, om dessa banor äro enkla eller dubbelspåriga. Det sednare är i anseende till den lifligare trafiken på kontinenten ofta nog förhållandet, men hittills icke hos oss, med undantag af den korta biten emellan Stockholm och Liljeholmen. Dessa och andra omständigheter måste således medtagas i räkningen, om man vid en jemförelse vill finna hvilka banor som i sjelfva verket blifvit dyrast byggda och dyrast trafikerade.

En annan talare har fäst uppmärksamheten på de direkta kostnader, som äro förenade med sjelfva Byggnadsstyrelsen. Jag vill anförä hvad som derom säges i Byggnadsstyrelsens egen officiella berättelse, ty denna bör väl hafva vitsord, åtminstone hos dess anhängare. Styrelsen lofvar deruti, att den i framtiden skall komma att kosta endast 29,000 R:dr om året, blott den får stadna qvar och lefva med här i verlden, men för närvarande kostar den emellertid öfver 40,000 R:dr, har kostat 68,000 R:dr och ännu mer, ja ända till dubbla beloppet, och i dessa siffror ingår ändock blott till någon del hvad den kostat ute på linien.

Byggnadsstyrelsen har således sjelf erkänt, att den *kan* existera på ungefär hälften af hvad den nu kostar; har man då haft så orätt att klandra densamma äfven därför att den för blott några år sedan och innan striden började kostade tre gånger mera än nu? Man får på sådant sätt icke någon stor vördnad för Byggnadsstyrelsens ekonomi i förmåga att kalkylera, men desto mera en särdeles respekt för bibehållandet af hela Styrelsen. Hon föreslår det ena året sitt förflyttande ut på linien, det andra året vill hon qvarstadna i Stockholm, det ena året behöfver hon nödvändigt en viss summa att lefva af, det andra året, med utsigt till ökade göromål, tror hon sig kunna lefva för hälften mindre.

Skulle man dertill forska efter hvad åtskilliga vägarbeten i verkligheten kostat i jemförelse med Byggnadsstyrelsens förslag, då torde man

komma att göra ännu mera förvånande upptäckter. Stationshus, som beräknats till 20,000 R:dr, hafva kostat 80,000 R:dr. Göteborgs stationshus har kostat nära 2 millioner R:dr. Summera ihop Trafikstyrelsens berättelser år efter år, och man får för Eslöfs och Hessleholms stationer ett kostnadsbelopp, för hvilket man kan hissa; hvilken af de båda styrelserna är det som misstagit sig?

På grund af hvad jag nu anfört, yrkar jag fortfarande bifall till den af Herr Carl Ifvarsson och mig afgifna reservationen. Jag vet mycket väl, att dessa underdåniga skrivelser till Kongl. Maj:t förefalla mången temligen onyttiga, och att särskildt denna, då Första Kammaren icke godkänt densamma, är dömd att aldrig på officiel väg hinna fram till Kongl. Maj:t, men alldeles spårlöst skall dock ej ett beslut af Andra Kammaren i denna syftning blifva, det hoppas jag, och verkar denna skrivelse ej mer än en droppe till — det är dock dylika som urholka den hårdaste sten "non vi, sed saepe cadendo".

Herr Asker: Det är icke utan en viss undran jag förnummit huru en så lång diskussion kunnat utspinna sig öfver ett ämne sådant som detta. Det är tydligt, att om man vill, så kan man få anledning att tala om en sak så väl i dess allmänhet som i dess detaljer, och den kan då blifva snart sagdt huru vidlyftig man behagar. I förevarande fall synes man mig dock först och främst böra fästa sig vid frågans ställning. Men innan jag går till denna sida af saken, ber jag få yttra några ord angående kostnaden för Gefle—Dala-jernvägen, som under diskussionen här blifvit omnämnd. Om jag icke misstager mig, var den kostnad, som af Herr Statsrådet uppgafs, den ursprungliga, då alla möjliga besparingar gjordes, emedan bolaget icke hade råd att bygga dyrare, men just dessa besparingar hafva sedermera ådragit bolaget betydligt ökade utgifter. De förändringar och ombyggnader samt reparationer, som i följd deraf blifvit nödvändiga, skulle kunnat undvikas, derest man vid det ursprungliga byggandet egt sådana tillgångar, att man icke blifvit förledd till allt annat än ändamålsenliga besparingar. Det är mer att önska än att hoppas, att den ärade motionären icke måtte göra samma erfarenhet i afseende på den bana, i hvars anläggning han varit själen.

En värd ledamot af Kammaren har förklarat, att man måste endast fästa sig vid medeltalet i jernbanornas byggnadskostnad och uppgifvit medeltalet för kostnaden af Statens jernbanor vid 1868 års slut till 870,000 och deremot de enskilda banornas till 550,000 R:dr per mil, men detta kan jag icke finna i ringaste mån minska kraften af Herr Statsrådets jämförelse mellan kostnaden för våra statsbanor och de utländska jernvägarne. Jag vågar påstå, att intet annat land i världen byggt sådana banor för så billigt pris. Det är visst möjligt, att en och annan anmärkning kan göras beträffande stationshus och andra anordningar vid utförande af Statens jernvägsbyggnader, men en stat, som bygger jernvägar, bör företrädesvis bygga ändamålsenligt, bebyggande och med omsorg för framtidens behof. I sjelfva hufvudfrågan ådagalägger Stats-Utskottets utlåtande, att 1868 års Riksdag i underdånig skrivelse af den 13 Maj samma år, angående regleringen af utgifterna under Riksstatens sjette hufvudtitel, bland annat anhållit, "att Kongl. Maj:t ville taga i nådigt

öfvervägande, huruvida icke Styrelserna öfver Statens jernvägsbyggnader och jernvägstrafik kunde sammanföras till en enda styrelse för Statens jernvägar.“ Denna underdåniga framställning har föranlett Kongl. Maj:t, att anbefalla Trafikstyrelsen att, efter samråd med Byggnadsstyrelsen, i ämnet afgifva underdånigt utlåtande. För dessa af såväl Trafik- som Byggnadsstyrelsen afgifna yttranden redogör Stats-Utskottet ganska omständligt. Det förefaller mig, som hade Stats-Utskottet i grundsats gillat den ifrågasatta sammanslagningen af de båda styrelserna. Vid närmare skärskådande finner man nemligen, att Stats-Utskottet sagt, att "sammanslagningen icke utan betydande olägenheter kan ega rum, förr än nordvestra stambanan samt stationshuset i Stockholm blifvit fullbordade; vid hvilket förhållande och då Kongl. Maj:t med anledning af Riksdagens ofvauberörda skrifvelse icke läser underlåta att vid denna tidpunkt taga frågan i öfvervägande och till Riksdagen göra den framställning i ämnet, hvartill omständigheterna kunna gifva anledning, Utskottet hemställer, att Grefve E. Sparres ifrågavarande motion icke måtte till någon åtgärd föranleda“.

Jag kan icke förstå, att icke Stats-Utskottet genom detta sitt utlåtande fästat allt det afseende på motionärens framställning, som varit möjligt, och jag hemställer, om det är Kammaren värdigt, att riksdag efter riksdag till Kongl. Maj:t göra framställningar, som icke kunna leda till någon följd. Den ärade motionären vill, att Kammaren det oaktadt nu skall bifalla hans motion, men då Herr Statsrådet och chefen för Civildepartementet förklarar, att han, när han finner det lämpligt att i afseende på Byggnadsstyrelsen vidtaga någon förändring, icke skall underlåta att då fästa allt möjligt afseende på motionen, så synes mig motionären dermed böra kunna vara tillfredsställd. På dessa grunder hemställer jag, om icke Kammaren må anse sig ega goda skäl att bifalla Stats-Utskottets utlåtande.

Herr Hierta: Jag anhåller att få yttra några ord i anledning af Herr Statsrådets yttrande, hvaruti citerades ett utlåtande af den förra chefen för Statens jernvägsbyggnader angående kostnaden af våra jernvägar i jämförelse med de utländska. Det omdöme Herr Statsrådet på grund deraf uttalade är af stor betydenhet, emedan det visar, att Herr Statsrådet anser våra stambanor vara byggda för relativt särdeles godt pris. Skulle det nu verkligen förhålla sig så, så lär emot en sådan auktoritet intet vidare vara att i saken yttra, om också enskilda banor kunna visas vara byggda med samma spårvidd och likväl kosta 200,000 R:dr mindre än Statens banor, som väl då måste hafva rätt att kosta så mycket mer, blott för det att de hafva titeln af stambanor. Detta är emellertid icke någon ny fråga. Den har blifvit vid flera tillfällen ventilerad. Vid 1859—1860 årens riksdag var derom en ganska liflig skriftväxling mellan Stats-Utskottets riksgäldsafdelning och dåvarande chefen för Statens jernvägsbyggnader. Detta gaf anledning till, att jag, som äfven då var ledamot af riksgäldsafdelningen, sökte att, så godt jag kunde, studera mig in i speciellt denna fråga; och bland de källor, hvarur man fick upplysning om kostnaden för jernvägarne, kan jag derföre såsom en af de tillförlitligaste källor nämna ett tryckt arbete: Michaelis, *Statistik*

*vor Deutschlands Eisenbahnen.* I denna bok upptages kostnaden för anläggning och rörlig materiel för alla Tysklands jernvägar, och man finner der uppgifter på flera, som äro billigare i anläggningskostnad än medeltalet af våra stambanor. Jag påminner mig i detta hänseende särskildt jernvägen mellan Berlin och Stettin samt den mellan Altona och Kiel. Men jag ber äfven att få fästa uppmärksamheten på ett par andra omständigheter, som icke få lemnas ur sigte vid en så beskaffad jemförelse som denna. Herr Key har redan framhållit den betydligt större materiel, som användes på de utländska banorna, och som erfordras derföre att de hafva en vida större trafik än våra. Men dessutom är det tvänne andra faktorer, som ingå i utgifterna för jernvägsbyggnaderna, och hvilka vid en jemförelse af kostnaderna måste tagas med i räkningen; den ena är expropriationskostnaderna, som på många ställen i utlandet äro många gånger dyrare, och den andra att hos oss byggas jernvägar med en stigning af 1 fot på 100 och kurvor af ända till 1 fot på 500, då i utlandet deremot det normala stigningsförhållandet icke är mer än 1 fot på 200, i England 1 på 300. De af Herrarne, som rest utomlands, veta huru ofta man der far genom djupa genomskärningar och öfver höga viadukter. Detta kommer af den skiljaktighet i stigningsförhållandet, hvarom jag nu nämnt. Terrasseringskostnaderna äro derföre också der högst betydligt dyrare än de äro hos oss. Derjemte är i de flesta länder kostnaden för sleepers mycket större än i vårt land. Tager man allt detta i betraktande, då tror jag icke att man kommer till det omdöme, som af Herr Civilministern yttrats, och det har varit för att på dessa omständigheter fästa Kammarrens uppmärksamhet, som jag yttrat dessa ord.

Grefve Sparre: Jag skall icke vara lång. Jag har hört en ledamot af Kammarren yttra, att det skulle vara främmande för Kammarrens värdighet att flera gånger till Kongl. Maj:t återkomma med skrivelser om samma sak. Det yttrande, man hört från statsrådsbanken, gör, synes mig, en förnyad framställning från Riksdagen så mycket nödvändigare. Efter de siffror, som blifvit i denna fråga framlagda, är det obegripligt, att man kan försöka att försvara den närvarande organisationen. Och på hvad sätt är det man söker att nedslå dessa siffror. Jo, man tager en liten bit af Statens jernvägar, ett stycke på 3, 4 mil, och visar, att den gjorts för billigt pris, och dermed vill man bevisa, att stambanorna *öfver hufvud* äro billiga. Likaledes tager man ett litet stycke privatbana, anlagd under särdeles gynnsamma förhållanden, och jemför anläggningskostnaden för densamma med priset på privatbanorna i allmänhet. Det måste väl för hvar och en vara tydligt, att äfven stambanorna genomgå långa sträckor af särdeles fördelaktig mark, liksom å andra sidan de enskilda banorna genomgå både svår och bättre terräng. Den jemförelse, jag gjort, är emellan kostnaden *per medium* för 100 mil stambanor och några och 50 mil privatbanor. En sådan jemförelse kan göras. Äfven den skånska stambanan, i en fördelaktig terräng, kostar dock 140,000 R:dr mer per mil än de enskilda banorna öfver hufvud. Men detta är icke hufvudsaken, utan det är att utröna, om det är en omöjlighet att en gång få fram indragningen af ett embetsverk. Jag känner hela denna ténacité, hvarmed ett embetsverk håller i sig, då det väl kommit till stånd, men det tillhör

Kammaren att också ådagalägga sin ténacité att få bort ett embetsverk, som kostar oss så oerhörda summor. Den som sett huru det tillgår vid våra statsbanors byggande och haft tillfälle att taga kännedom om de siffror, som derom bära vittne, han har ock tillräcklig grund för sitt omdöme i denna fråga.

Friherre Alströmer: Jag hade icke tänkt att deltaga i denna diskussion, men då den siste, värde talaren yttrat, att det förefallit honom obegripligt huru någon kunnat taga en sådan styrelse i försvar, så har jag icke kunnat låta ett sådant yttrande passera obesvaradt. Jag ogillar först och främst den jemförelse, han gjort mellan byggnadskostnaden för de enskilda banorna och statsbanorna. Denna jemförelse haltar, ty den göres icke under lika förutsättningar. Jag vill nu icke inlåta mig på några siffror, men hvad jag påstår är, att Byggnadsstyrelsen arbetat redbart och aflemnat ett godt arbete. Man har således efter min öfvertygelse alldeles icke något skäl att förklara styrelsen. Det är mycket möjligt att man kunnat bygga de enskilda banorna billigare, men de äro också smaklösare och mindre varaktiga. Emellertid synes det mig nödvändigt, att en annan plan uppgöres för jernvägsstatistiken, så att man lättare må kunna bilda sig riktiga omdömen i dessa frågor.

Jag har yttrat detta, emedan jag icke kunnat med tystnad åhöra sådana anfall mot ett aktningvärdt och redbart embetsverk.

Öfverläggningen förklarades slutad. Derunder hade yrkats såväl att Utskottets hemställan måtte bifallas, som jemväl att, med afslag å berörda hemställan, det förslag måtte antagas, som blifvit framställt i den af Herrar Ifvarsson och Key afgifna, vid utlåtandet fogade reservation. Å dessa yrkanden gäfvos propositioner, och förklarade Herr Talmannen sig hafva funnit ja öfvervägande för bifall till Utskottets hemställan. Då likväl votering begärdes, blef en så lydande voteringsproposition uppsatt, justerad och anslagen:

Den, som bifaller hvad Stats-Utskottet hemställt i dess utlåtande N:o 80,

röstas ja;

Den det ej vill,

röstas nej;

Vinner nej, har Kammaren, med afslag å Utskottets hemställan, för sin del beslutit, att Riksdagen skäl till Kongl. Maj:t aflåta en sådan underdånig skrifvelse, som föreslagits i Herrar C. Ifvarssons och E. Keys vid utlåtandet fogade reservation.

Den i vanlig ordning företagna omröstningen utföll med 42 ja mot 91 nej, hvadan Kammaren beslutat enligt nej-propositionen.

#### § 14.

Vid behandlingen af Stats-Utskottets memorial N:o 82, med förslag rörande aflöningen för de tjenstemän och vaktbetjente, som vid kommande

riksdagar varda hos Kamrarne och Utskotten samt i Riksdagens kausli anställde, blefvo Utskottets hemställanden i

*Punkterna 1 och 2.*

Bifallna.

Vid *punkten 3* anförde:

Herr Jöns Rundbäck: Då man nyligen bestämt, att till gratifikation af Stats-Utskottets tjenstemän skall vid slutet af denna riksdag användas ett belopp af 2,000 R:dr, förefaller det mig besynnerligt att man nu för kommande riksdagar föreslår till samma ändamål 3,000 R:dr. Jag anser dessutom det arbete, som dessa tjenstemän hafva sig uppdraget, vara af den vexlande natur, att gratifikationerna böra för hvarje riksdag, med hänsigt till göromålens beskaffenhet och mängd, särskildt bestämmas. — Med anledning här af måste jag påyrka afslag å det nu föredragna momentet.

Grefve Posse: Ett afslag å denna punkt skall otvifvelaktigt medföra, att hvarje kommande Riksdag, liksom de senast förlidna, skall blifva nödsakad att öfverlägga och votera om denna relativt obetydliga sak. Dessa ständigt återkommande öfverläggningar skulle dock otvifvelaktigt leda der-till, att det nu ifrågavarande honorariebeloppet eller någon del deraf allt efter lyckans vexlingar vid hvarje särskildt tillfälle beviljades, ty det arbete, som Stats-Utskottets kanslipersonal har sig uppdraget, är af så ansträngande beskaffenhet, att den fasta aflöning, som Kammaren nyss bestämde, icke kan anses tillräcklig. En bestämd honorariesumma, som i flera afseenden är önskvärdt att hafva en gång för alla fastställd, utesluter ju icke möjligheten för Riksdagen att framdeles, om så finnes lämpligt, indraga eller minska beloppet. Afsigten med förslaget är ju uppenbarligen endast den att befria Riksdagen från besväret att årligen egna en eller annan timme åt en så obetydlig fråga som den om aflöningen åt Riksdagens och Utskottens kansli och betjening. Kunde de fasta arvvodena på förhand bestämmas till det belopp, att de fullt motsvarade arbetet, så skulle jag icke förorda förslaget om ett särskildt honorarium, men då sådant, hvad Stats-Utskottets kansli beträffar, enligt mitt förmenande icke låter sig göra, och då nu härtill kommer, att det till icke ringa del beror på dessa tjenstemäns nit, skicklighet och skyndsamhet vid göromålens handläggning, om riksdagarna skola kunna afslutas inom den i Riksdagsordningen stadgade tid, så bör man icke tveka att bifalla det nu ifrågavarande momentet.

Efter dessa yttranden bifölls Utskottets förslag.

*Utskottets öfriga hemställanden* i detta memorial blefvo likaledes bifallna.

## § 15.

Föredrogs och bifölls Stats-Utskottets memorial N:o 83, angående en gratifikation åt Statskommissarien Bruno Johansson.

## § 16.

## § 16.

Föredrogs Sammansatta Banko- och Lag-Utskottets utlåtande N:o 3 i anledning af Riksdagens år 1869 församlade revisorers i deras berättelse angående Riksbanken gjorda framställning, att medel, insatta på deposition mot ränta, måtte, oansedt depositionsbeviset förkommit, varda till vederbörande deponent utbetalade, samt angående allmänna föreskrifter för dylika fall.

Vid Utskottets förra anmälan anförde:

Herr vice Talmannen Mannerskant: Jag kan icke afhålla mig från att yttra några ord i denna sak, ehuru den visserligen kan synas vara af mindre vikt, då den afser blott en enskild persons rätt. Men jag anser bankstyrelsens och bankofullmäktiges förfaringssätt mot denne man, som, enligt hvad Bankens advokatfiskal funnit vara styrkt, genom våda förlorat sitt fordringsbevis, icke vara riktigt, då de i åtta år vägrat att till honom utlemna hans rättnätiga fordran. En enskild penningeanstalt skulle helt visst icke hafva förfarit på dylikt sätt, och jag anser det vara kränkande för Bankens värdighet att, på sätt som skett, förskansa sig bakom en Kongl. förordning af år 1739, som blott genom godtycklig tolkning kan anses tillämplig på det ifrågavarande förhållandet. Man har fordrat, att denne man skulle ställa borgen, men då han troligen icke eger någon annan förmögenhet, har det sannolikt icke varit honom möjligt att anskaffa sådan säkerhet, hvarken för kapital eller ränta. — Jag vill visserligen icke här framställa något bestämdt yrkande, men jag har velat till protokollet anföra min protest emot först Banko- och sedan Banko- och Lag-Utskottets förfaringssätt i detta fall, som jag funnit kränkande för min rättskänsla.

Grefve Sparre: Då jag såsom ledamot i det Sammansatta Utskottet deltagit i afgörandet af denna fråga, hvarom detta utlåtande handlar, så vill jag i korthet redogöra för de motiv, som legat till grund för Utskottets åsigt. Om, såsom Herr vice Talmannen nyss anför, det vore på något sätt styrkt att, på sätt Hallqvist påstår, depositionsbeviset vore för honom förkommet, då hade det varit något skäl att bevilja den af honom gjorda ansökningen, men af de handlingar, som rörande detta ärende blifvit för Utskottet framlagda, finnes icke ringaste bevis, som gifver stöd åt hans uppgift, att detta depositionsbevis blifvit inblandadt med andra värdelösa papper, som han ryckt ur en låda och kastat i kakelugnen, der det blifvit uppbrändt. Emellertid finnes det en gammal förordning af år 1739, hvaruti bestämda föreskrifter blifvit gifna om hvad iakttagas bör vid förnyande af förkomna lånebankoattester m. m., innehållande hufvudsakligen, att efterlysning skall ske; att fordringsegaren, för att erhålla nytt bevis, bör aflemna säkerhet, samt att innehafvaren icke är berättigad att lyfta hufvudstolen förr än 10 år efter det efterlysningen afkunnats. Då nu Banko-Utskottet vid 1862—1863 årens riksdag förklarar, att dessa föreskrifter äro tillämpliga i afseende på förnyelsen af förkomna, utaf di-

skontverken utfärdade depositionsbevis, och Styrelsen för diskontkontoret, i enlighet härmed, lemnat Hallqvist föreskrift ej mindre om det förkomna depositbevisets efterlysande än äfven att aflemna säkerhet för utbekommande af nytt bevis, men Hallqvist, som väl fullgjort föreskriften om bevisets efterlysande, deremot icke ställt säkerhet för erhållande af det sednare depositbeviset, så hemställer jag huruvida det kan vara skäl att utlemna den deponerade summan, förr än Hallqvist fullgjort allt hvad författningen här- om bjuder. Härtill kommer, att Hallqvist nu eger uppbära räntan af den deponerade summan, som om tre år härefter kommer att till honom utbetalas, sedan tio år förflutit efter förfallodagen. Under sådana omständigheter kan, enligt min åsigt, skäl icke vara för handen att medgifva Hallqvists begäran, synnerligast som jag är mycket tveksam huruvida, om det förkomna depositionsbeviset oförmodadt komme till rätta, icke innehavaren deraf hade juridisk rätt att få detsamma af diskonten inlöst. — Här synes mig allan rättfärdighet vara uppfylld, och mannen har ingenting att beklaga sig öfver, då han sjelf är orsaken till det ofall, som träffat honom, hvarför jag på nu andragna skäl yrkar bifall till ifrågavarande utlåtande.

Herr vice Talmannen Mannersskantz: I anledning af Herr Grefve Sparres yttrande att icke ringaste bevisning förekommit, som kunde gifva stöd åt Hallqvists uppgift om depositbevisets förkommande, vill jag uppläsa följande ur Utskottets utlåtande:

”I anledning af hvad revisorerne utaf diskontkontoret sålunda yttrat och hemställt, hade Bankofullmäktige inhemtat utlåtande af styrelsen för nämnda kontor, som, efter det yttrande af bankens advokatfiskal infordrats, dels i afseende på frågan om återställande till Hallqvist af de utaf honom deponerade medel tillkännagifvit sig finna de omständigheter, som till bestyrkande af det utaf Hallqvist uppgifna förhållandet, att depositbeviset uppbunnit, blifvit förebragta, med hvad mera som till stöd för hans anhållan förekommit, vara af beskaffenhets, att styrelsen icke tvekade att biträda den åsigt, som advokatfiskalen uti det från honom infordrade yttrande uttalat, att berörda, af Hallqvist på depositräkning insatta medel jemte ränta måtte, utan hinder deraf att depositbeviset förkommit och icke blifvit återställt, från Riksbanken till honom utbetalas; dels“ etc.

Således ser man, att de auktoriteter, som bäst egt tillfälle pröfva förhållandena, uttalat den åsigt att uppgiften blifvit så styrkt som den möjligtvis kunde blifva.

Grefve Sparre: Det må så vara, att en auktoritet yttrat sig så, som Herr vice Talmannen nu uppläst, men jag för min del har ingen lust att tro på auktoriteter, utan tror helst på mina egna ögon, och jag har vid noggrann granskning af handlingarne icke kunnat upptäcka något, som kan gifva mig anledning att frångå den åsigt jag förut framställt.

Herr Uhr: Äfven jag har, i egenskap af Bankofullmäktig, varit i tillfälle att genomgå de detta ärende rörande handlingar, och jag kan försäkra Herr vice Talmannen, att Bankofullmäktige, som ömmat för den olyckshändelse som träffat Hallqvist, gerna velat gå hans anhållan till

mötes, i fall han kunnat leda i bevis sin uppgift om depositattestens uppbrännande, men sådant har icke blifvit bevisadt, därför att det icke kan bevisas. Således har det icke varit någon möjlighet att göra någonting för honom, och vid sådant förhållande hafva fullmäktige, sin pligt likmättigt, icke haft annat att göra än att ställa sig lag och författningar till efterrättelse.

Öfverläggningen var slutad. Utskottets annälan lades till handlingarne.

*Utskottets sednare annälan.*

Lades likaledes till handlingarne.

#### § 17.

Föredrogs och bifölls Sammansatta Banko- och Lag-Utskottets memorial N:o 4, angående arfvoden åt den hos Sammansatta Banko- och Lag-Utskottet anställda kanslibetjening.

#### § 18.

Föredrogs och bifölls Riksdagens kansli-deputerades memorial N:o 3, angående de riksdagshandlingar som före Riksdagens slut icke hunnit tryckas eller till expedition befordras.

#### § 19.

Herr Bäckström erhöll ledighet från riksdagsgöromålen från den 11 Maj under 14 dagar.

#### § 20.

Herr Talmannen tillkännagaf, att i början af morgondagens sammanträde komme jemlikt 65 § Riksdags-ordningen att anställas gemensamma omröstningar öfver åtskilliga frågor, deri Kamrarne stadnat i olika beslut och godkänt de af vederbörande Utskott föreslagna voteringspropositioner.

Kammarens ledamöter åtskiljdes nu kl. 3 e. m., men sammankommo åter

Kl. 7 e. m.,

då, för den återstående delen af detta sammanträde, förhandlingarne ledades af Herr vice Talmannen.

## § 21.

Justerades protokollsutdrag rörande de ärenden, som under förmidagen varit föremål för beslut.

## § 22.

Föredrogos och godkändes Banko-Utskottets förslag dels till Riksdagens underdåniga skrifvelse, N:o 46, med reglemente för Riksbankens styrelse och förvaltning, dels jemväl till Riksdagens skrifvelse till Bankofullmäktige, N:o 47, med öfverlemnande af Bankoreglementet.

## § 23.

Föredrogos och godkändes Stats-Utskottets förslag till Riksdagens underdåniga skrivelser:

N:o 48, i anledning af år 1869 verkställd revision af Statsverkets förvaltning under år 1867;

N:o 49, i fråga om kronohemmans samt åtskilliga andra kronolägenheters upplåtande under skattemannarätt utan särskild köpeskillings erläggande;

N:o 50, angående upplåtelse under eganderätt af en till marknads- och kyrkostuguplats anslagen mark inom Lycksele socken af Vesterbotens län;

N:o 51, angående restitution till bolaget L. O. Smith & C:i af erlagd tillverkningsavgift för icke tillverkad t bränvin;

N:o 52, angående öfverlåtelse under full eganderätt åt Stockholms stads och läns kurhusinrättning af den till samma inrättning upplåtna egendom å Kungsholmen;

N:o 53, angående afskaffande af åtskilliga, från kyrkorna i de provinser, som fordom tillhört Danska monarkien, utgående afgifter; och

N:o 54, angående befrielse för Skillinge fiskeläges åboar från erläggande af nu utgående afgäld till borgmästaren i Christianstad.

## § 24.

Bordlades nu inkomna ärenden:

Stats-Utskottets memorial N:o 87, i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut i fråga om förhöjning af legan för kronoskjuts;

Första Kammarens protokollsutdrag N:o 189, med återlemnande till Andra Kammarens förnyade ompröfning af ärendet rörande väckt fråga om förändrad plan för undervisningen vid rikets elementarläroverk;

Stats-Utskottets memorial N:o 92, angående den under innevarande riksdag verkställda statsreglering och den för bestridande af Riksgäldskontorets utgifter erforderliga bevillning.

Kammarens ledamöter åtskiljdes kl.  $\frac{3}{4}$  8 e. m.

In fidem  
*H. Husberg.*

### Onsdagen den 11 Maj.

Kl. 10 f. m.

#### § 1.

Justerades protokollet för den 4 Maj.

#### § 2.

Herr Talmannen tillkännagaf, att Herr Statsrådet von Ehrenheim anmält sig till aflemnande af en Kongl. Maj:ts skrifvelse. Herr Statsrådet framträdde nu och öfverlemnade till Herr Talmannen Kongl. Maj:ts nådiga skrifvelse till Riksdagen i fråga om förnyad lönerreglering för indelta arméen.

Efter denna nådiga skrifvelses emottagande öfvergick Kamraren till behandling af de å föredragningslistan upptagna ärenden.

#### § 3.

Sedan Riksdagens båda Kamrar godkänt de uti Stats-Utskottets memorial N:o 89 och Bevillnings-Utskottets memorial N:o 15 föreslagna voteringspropositioner rörande åtskilliga frågor, deruti Kamrarne fattat stridiga beslut; så företogs nu, jemlikt 65 § Riksdags-ordningen, gemensamma omröstningar enligt dessa voteringspropositioner, nemligen:

Första omröstningen.

(enligt Stats-Utskottets memorial N:o 89).

Den som vill, att Riksdagen uppdrager åt Fullmäktige i Riksgäldskontoret, att, till bestridande af de vid innevarande riksdag beviljade an-