

miss-lage, arfvode, m. m. indroges till stats-kassan, och sålunda besparades, och beträffande expeditions-lösen och dylikt, så kunde dessa redovisas på så sätt, att handlingarne skrefvos på charta sigillata till så hög valör, som motsvarade lösen, och då vore ju kontrollen lika lätt och säker, som den för närvarande är i afseende på köpe- och faste-bref, expeditioner från Justitie-revisionen o. s. v.

Behovvet af bestämda löner har länge varit insedt, men hvad hittills blifvit gjordt, för ett bättre ordnande, har endast varit partielt. Reglering af presterskapets löner pågår för närvarande öfver hela landet, och der sådan kommit till stånd, har i allmänhet ömsesidig belåtenhet uppstått med det nya skicket. En komité har nyligen sammanträdt i Göteborg, för att uppgöra ett förslag om reglering af Postverkets löner i samma syfte, som jag framställt. Hvarföre bör man icke taga steget fullt ut och verkställa en allmän reglering af samtliga embets- och tjänstemännens löner.

Jag vågar derföre vördsammast föreslå,

att Kamrarne ville med gillande af den uttalade grundsatsen hos Kongl. Maj:t göra underdånig anhållan, det Kongl. Maj:t allernådigst täcktes låta utarbета och till nästa Riksdag framlägga förslag för reglering af samtliga embets- och tjänstemäns aflöning.

Stockholm den 28 Januari 1867.

Joh. Fr. Kjellson.

N:o 114.

*Af Herr **Harald Ericsson:** Om beviljande af lån för anläggande af en jernväg emellan Frövi och Falun.*

Tidpunkten för framläggande af förslag i den syftning, som jag här ämnar göra, torde måhända anses föga gynnsam, då de ekonomiska svårigheter, af hvilka både den enskilde och Staten en lång tid lidit, ännu fortfara; men då mitt förslag just åsyftar att i sin mån och i en icke aflägsen framtid bereda lindring i detta betryck, har det ock just derigenom en ursäkt för sitt framträdande. Vidare skulle tystnad i en angelägenhet, som redan under sin första behandling

framkallat så många patriotiska krafter och som kraft och kräfver så stora enskilda uppofringar; hvilken väckt så stor uppmärksamhet både inom och utom Representationen och vid sistlidne riksdag föranledt 2:ne Riks-Stånd, likasom sednare 2:ne provinsers landsting, att hos Kongl. Maj:t begära Dess nädiga uppmärksamhet och åtgärd i frågan, lätt kunna uttydas såsom att intresset för företaget slappats inom de orter, som i detsamma snara fullbordan se en källa till ofantlig materiel förkofran, såväl för dem som hela det kära fosterlandet.

Oaktadt allt tal om sparsamhet såväl från thronen som på detta rum samt man och man emellan, oaktadt man måste medgifva, att den åsigt, som i sådant tal söker sitt uttryck, destovärre har sin goda grund, torde en hvar både inse och medgifva, att sparsamhet allena, äfven med yttersta stränghet tillämpad, både i det enskilda lifvet och vid statsutgifternas bestämmande icke ensamt förslår att ändra missförhållanden, hvaraf alla lida. Säkert är, att en för långt drifven sparsamhet i vissa fall har en motsatt verkan eller såsom ordspråket säger: man kan äfven hushålla sig fattig.

Långt ifrån således att de, som i Frövi-Falu-Siljanbanans fullbordan se en kraftig häfstång till landets förnämsta näringars upphjelpande, genom ofvan anförda åsikter känna sig nedslagne, hafva de såväl af sakens egen natur som det bifall, hvilket från alla håll kommit denna jernvägsfråga till del, känt sig manade att med oförtruten ifver verka.

Vid den allmänna industriutställningen har den Svenska allmänheten haft tillfälle att skåda prof af de hittills föga åtkomliga och använda skatter, som gömmas i den Svenska jordens sköte just i de trakter, som denna jernbana genomskär; allt mer och mer hafva innebyggarne derstädes kommit till öfvertygelse om nödvändigheten att med stora uppofringar söka åvägabringa det fosterländska företaget; i utlandet pågå alltjemnt underhandlingar för att vinna bistånd af utländsk företagsamhet och utländskt kapital; af Kongl. Maj:t i nåder anbefallda geologiska undersökningar skola inom kort officiellt bekräfta denna åsigt, att ingen trakt af Sveriges rike hyser så stora och så mångfaldiga mineraliska skatter som Frövi-Falubanans område och att i följd häraf ingen annan jernväg i vårt land förmår att i så hög grad som denna understödja och upphjelpa en gammal industri samt framkalla, utveckla och underhålla en storartad ny.

Eller hvar annorstädes i vårt land kan man uppvisa exempel på att hundratals af Sveriges rikaste jernmalmsgrufvor i brist på malmafsättning ligga i lägervall, under det att i samma provins belägna ofantliga skogstillgångar genom omöjligheten under närvarande förhållanden af ett nyttigt användande sköflas och onyttigt förstöras genom yxans, eldens eller den långsamma förmultningens förenade ansträngningar? Och hvar finnes i Sverige ett landskap mer än Dalarne, som, utrustadt med ofvannämnda resurser, tillika eger en så talrik befolkning, så i be-

hof af dessa rikedomskällors begagnande och så utmärkt passande för en härpå fotad industri?

Hvad inflytande Frövi-Falubanan skall komma att utöfva på Sveriges jern-tillverkning och särskildt på landets förmåga att inom sig tillvägabringa en rails-tillverkning i storartad skala, är jag lycklig kunna åberopa auktoriteten af en bland landets största metallurger Herr G. Ekman; han säger nemligen i en skrift, som afhandlar frågan om inhemsk jernvägsmateriel:

“Föreställom oss till exempel att genom en Falu-Frövi-bana landets rikaste och tillika billigaste jernmalmer blefve satta i lätt beröring med de på kol rikare bygderna, och man skulle då kunna tänka sig möjligheten af en hastigt utvecklad tackjernstillverkning utan att därför behöfde befaras köpetackjersbrukens undergång, och en railstillverkning skulle då utgöra ett tillskott utöfver den vanliga årsproduktionen och blifva något, hvarmed nationalkapitalet åtminstone relativt borde tillvexa”.

Det torde äfven vara på sitt ställe att nämna om de fördelar jordbruket kan och bör hemta af en i större skala ökad bergshandtering. Dessa båda näringar räcka hvarandra händerna och detta kan på intet annat för ändamålet mera tjenligt sätt ske, än om jernvägar sträckas från våra bördiga åkerbruksprovinser upp till våra mineral- och skogsrika bergstrakter, bebodda af en talrik efter arbete och bröd hungrande befolkning.

Följderna af sådana jernvägsanläggningar skola icke dröja att visa sig: en stark utveckling af bergsbruket skall medföra en stor förökad konsumtion af jordbruksalster, jernexporten skall tillvexa och hafreskeppningen till boskapsskötselns fromma i stället aftaga o. s. v.

Just en sådan förmedlande jernväg är Frövi-Falubanan med dess utsträckning till Siljans vattendrag!

Dess stora nationela betydelse, såsom jernväg i och för sig, är ännu lättare att ådagalägga; ithy att genom densamma sättes hela det Svenska stambanesystemet i samband med de trakter af vårt land, som under det gemensamma namnet Norrland innehålla så många ännu outvecklade resurser till materiel förkofran och välmåga; genom Frövi-Falubanans centrala läge ökas vår försvarskraft mot utländsk invasion, genom densamma blir ånyo ett nytt “blått band” knutet mellan Sverges östra och vestra kust!

Föröfrigt åberopande hvad under sistförflutna riksdag vid detta ärendes behandling förekommit under Stats-Utskottets och Riks-Ståndens öfverläggningar får jag här vördsammast föreslå,

att Riksdagen för anläggande af en föreslagen bredspårig jernväg från Frövi station, å Köping-Hultbanan, till Falun måtte såsom lån på de vilkor, som för andra enskilda banor

inom landet blifvit bestämda, anslå en tredjedel af anläggningskostnaden med 5,472,432 Rdr 70 öre eller i rundt tal 5½ miljoner R:dr R:mt.

Jag anhåller vördsamt om remiss af denna motion till Stats-Utskottet, dit jag önskar få inlemna de ytterligare upplysningar och beräkningar, hvilka kunna för frågans bedömande behövas.

Stockholm den 28 Januari 1867.

Harald Ericsson.

Uti den af Herr Harald Ericsson väckta motionen rörande lån för anläggandet af en jernväg emellan Frövi och Falun, få vi instämma med det tillägg, att denna jernväg bör få benämningen: "Frövi-Siljan-Falu-jernväg", och att om lånet bifalles, det vilkor måtte blifva föreskrifvet, att bolaget för denna jernväg samtidigt skall börja arbetet och derefter fortdrifva detsamma lika inom de 2:ne län, som denna jernväg kommer att genomgå.

Vid Grängesbergs rika malmfält, som är beläget på gränsen mellan de båda länen ungefär midt emellan ändpunkterna, och som för denna jernvägs underhållande med trafik är dess viktigaste och angelägnaste beröringspunkt, torde således vara det mest passande stället för arbetets början, hvarifrån det sedan bör fortsättas i norr och söder med användandet af lika kostnader åt båda sidor.

Stockholm den 29 Januari 1867.

F. V. Åman.

Sven Ersson.

Eric Dofsén.

N:o 115.

Af Herr J. Sjögren: Angående ändring i gällande Bevillningsstadgas föreskrifter rörande de fall, der bevillning för inkomst af kapital och arbete icke bör ega rum.

Företager man sig att granska Bevillningsstadgan har man svårt att fatta enligt hvilka rättsbegrepp den blifvit uppgjord. Så bland annat deri bestämmes,