

anslag till, så väl en mängd extra lärare, som nya eller utvidgade dyrbara lärohus, hvarvid icke heller må förbises den stora olägenheten, att härigenom ofta sammandragas 5 à 600 lärjungar till ett läroverk, hvars lägre klasser sålunda öfverfyllas till stort men för sedlighet, ordning och undervisning, hvaröfver redan mångstädes föres en rättvis klagan, och en mångårig erfarenhet har visat, det större delen af den ungdom, som frekventerar de högre elementarläroverken, lemna dessamma efter genomgåendet af de fem nedre klasserna, då de anses ega den elementära underbyggnad för medborgerlig bildning, som anses behöflig för ingåendet i de flesta näringar och för det praktiska lifvet i allmänhet, hvaraf ådagaläggas, att det hvarken är nödigt eller nyttigt att söka koncentrera den elementära undervisningen vid de högre läroverken, utan att det är fördelaktigare, att lärarekrafterna ändamålsenligt och lämpligt fördelas till de lägre läroverkens tillgodoseende och upphjelpande, särdeles då derigenom icke åstadkommes någon nämnvärd tillökning i statsanslagen till elementarläroverken.

På grund af anförda förhållanden vågar jag alltså, enligt min ofvan gjorda anhållan, hemställa,

att lägre treklassiga elementarläroverket i Sköfde måtte på elementarläroverkens stat till femklassigt elementarläroverk uppflyttas.

Om remiss af denna motion till Höglofliga Stats-Utskottet anhålles, äfvensom att mig må tillåtas att dit inkomma med de ytterligare upplysningar, som kunna till stöd för denna framställning erfordras.

Stockholm den 28 Januari 1867.

Alfred Grenander.

N:o 84.

Af Herr Grenander: Om beviljande af lån för åstadkommande af jernväg mellan Mariestad och Moholm.

Undertecknad får härmedelst föreslå, det Riksdagen måtte bevilja ett låneunderstöd af 452,000 R:dr R:mt, att utgå med 226,000 R:dr under hvardera af åren 1868 och 1869 till det bolag, som bildat sig för anläggande af en jernväg mellan

Mariestad och Moholm, och detta på alldeles lika vilkor med dem, hvilka vid 1862 och 1863 årens riksdag bestämdes för låneunderstöd till jernvägsanläggningen mellan Wexiö och Alfvestad samt flera andra bibanor.

Vigten deraf, att till stambanorna, såsom pulsådorr för den inre rörelsen, på passande ställen ansluta sig bibanor för uppsamlande af trafiken på sidorna, torde vara så allmänt erkänd, att derom föga behöfver ordas; helst det är först derigenom som stambanorna sättas i stånd, å ena sidan att utbreda sin välgörande inverkan öfver landets alla delar, och å andra sidan att draga till sig vinsten af en från vidsträcktare områden koncentrerad rörelse.

Likaledes torde erkännas, att de vid 1862 och 1863 årens riksdag bestämda vilkor för Statens understödjande af enskilda jernvägsanläggningar vore väl afvägda, såsom för Statsverket föga betungande, samt tillika såsom de för bibanornas ändamålsenliga utförande och för långifvarens och låntagarnes inbördes förhållande mest betryggande.

Jag torde därför här kunna inskränka mig till ett försök att belysa den frågan, huruvida linien Mariestad-Moholm är en sådan, på hvilken en jernvägsanläggning bör komma i fråga, d. v. s. huruvida den för ortens utveckling, för stambanan och för det allmänna kan anses medföra en kostnaden motsvarande nytta.

Redan en blick på kartan tyckes visa, att en tidsenlig kommunikation påkallas mellan Mariestad och Vestra stambanan, då Wenerns och stambanans stora stråkvägar här komma hvarandra så nära, att de kunna förbindas medelst en jernvägsbit af $1\frac{3}{4}$ mils längd, mestadels framgående öfver en jemn och tätt befolkad trakt. Härtill kommer den viktiga omständigheten, att samma vägbit vid Ullervad, $\frac{1}{2}$ mil från Mariestad, berör nedersta ändan af den naturliga båtled, som utgöres af Tidan upp till Tiavad och den i Tidan utflytande Kräftån upp till sjön Lången, — en båtled, som nu föga begagnas, emedan man på densamma icke kommer till någon afsättningsort, men som skulle blifva af största vikt för hela den kringliggande ortens utveckling, om den komme i omedelbar förbindelse med landets stora jernbanenät. Isynnerhet skulle den redan nu betydliga kalkutførseln från norra Billingen till en stor del af Wadsboslätten genom en sålunda vunnen lättnad i transport mångdubblas, till största nytta, ej blott för stenbrottsegarne, utan ännu mer för åkerbruket. Ytterligare tillkommer den icke mindre viktiga omständigheten, att de utmärkta och i stor skala bearbetade quarstensbrotten vid Lugnås skulle genom denna jernvägsbit få afståndet till närmaste jernvägsstation förminskadt till mindre än hälften, hvarigenom en stor del af den quarstensutførsel, som nu sker öfver Wenern, ofelbart skulle ledas till stambanan, på samma gång den redan nu på jernväg skeende del af utførseln skulle ställa sig betydligt billigare, till producenters och konsumenters ömsesidiga fördel.

På samma gång jag här talat om den ifrågavarande bibanans fördelaktiga

läge, har jag till en del framhållit dess utsigter i afseende på godstrafik. I detta hänseende må för öfrigt nämnas, att redan nu hemtas från Göteborg till Mariestad mycket köpmansgods på jernvägen, ehuru det måste köras två mils landsväg från Moholm, och i betydligt större mån skulle naturligtvis jernvägen, om den ginge ända fram till destinationsorten, draga denna trafik till sig från sjövägen. För öfrigt skulle ej blott en myckenhet spanmål, trävaror och andra landtmannaprodukter, utan äfven en betydlig quantitet produkter af glasbruk, kakelugns-, tegel- och läderfabriker, m. m. genom denna väg lättast kunna uppsöka den fördelaktigaste marknaden.

I afseende på den persontrafik, som skulle draga nytta af och bereda inkomst åt jernvägen Mariestad-Moholm, torde jag få påpeka det förhållande, att två särskilda bolag nu i sex år underhållit och ännu i dag underhålla dubbel daglig diligensfart fram och åter mellan Mariestad och Vestra stambanan, medan man på de flesta andra ställen i vårt land, der enskilde personer tagit sig före att upprätta diligensförbindelser, snart måst öfvergifva sådana företag, såsom förlustbringande. Af största intresse måste det särskildt vara — mindre för Mariestad och dess närmaste omgifningar, än för de aflägsnare trakterna af Skaraborgs län — att hafva en gen och billig väg till länsstyrelsen; likasom å andra sidan det allmänna måste anses hafva intresse deruti, att länsstyrelsen kan med fördubblad lätthet sätta sig i beröring med de flerahanda organer, genom hvilka den utöfvar sin verksamhet och öfver hvilka den bör vaka.

En direkt ekonomisk fördel skulle det allmänna draga af denna bibana genom minskning i kostnaderna för post- och fängstransporten. Att båda dessa slags transporter på Mariestad äro ganska betydliga, samt att posttransporten med diligens mellan Mariestad och Moholm jemte fängstransporten med skjuts mellan Mariestad och Sköfde nu kosta ansevärliga summor, torde vederbörande styrelser bäst kunna bestyrka. Blott i dessa hänseenden skulle det allmänna genom bibanans anläggning göra en årlig besparing, som fullt motsvarade hälften af den ränteförlust, som bifallet till denna min motion skulle kunna ådraga Statsverket.

När landets hufvudfästning, Carlsborg, troligen inom en ej alltför aflägsen framtid kommer att genom en bibana förbindas med det stora jernvägsnätet, måste det vara af särdeles betydelse om den station, som i sådant fall skulle blifva anknytningspunkten, redan förut genom den enskilda företagsamheten blifvit satt i direkt förbindelse med landets största insjö och det från denna insjö åt alla sidor utgrenade stora system af vattenkommunikationer; helst då detta kunnat ske utan annan utgift för Staten, än ett par års räntefrihet å ett medelmåttigt lån, samt den skilnad i ränta, som kan uppstå derigenom, att Staten möjligen betalar högre ränta å sina upptagna lån, än den erhöle för det till bolaget försträckt belopp.

Detta i korthet om ifrågasvarande bibanas nytta, behöflighet och billighet för det allmänna.

Hvad åter angår frågan, huruvida samma bana är väl beräknad såsom nyttig och behöflig för den närmast intresserade orten, så torde säkraste kriteriet härpå vara den större eller mindre villighet, ortens egna innebyggare ådagalägga att till sakens ävägbringande medverka. I detta afseende torde jag få anföra: att Mariestads kommun för upprättande af plan och kostnadsförslag m. m. redan utgifvit öfver 1,000 R:dr; att Skaraborgs läns landsting beslutat till saken bidraga medelst aktieteckning för 20,000 R:dr; att Mariestads kommun tagit aktier för 100,000 och Leksbergs kommun för 2,000 R:dr; att för öfrigt teckningen, ej blott af den för sjelfva jernvägsbyggnaden i första rummet afsedda tredjedel af kostnadsförslaget, utan ock af det, som säkerhet för statslånet under byggnadstiden afsedda, lika stora belopp blifvit inom kort tid af enskilde personer fullbordad; samt slutligen att, då, till följd af en utaf Kongl. Väg- och Vattenbyggnads-styrelsen vid kostnadsförslaget gjord anmärkning, det befanns för företagets betryggande nödigt att teckningen höjdes från 438,800 till 452,000 R:dr, så fullgjordes denna förökade teckning på några få dagar af enskilde personer.

Då Stats-Utskottet vid 1862 och 1863 årens riksdag, såsom mig tyckes, på fullgoda skäl afstyrkte ett då väckt förslag om ett anslag af 100,000 R:dr för byggande af en chaussé mellan Mariestad och Töreboda, så erkände Utskottet dock i sitt utlåtande behöfligheten af en förbättrad kommunikation mellan denna stad och stambanan samt fotade sitt afstyrkande, som det synes, ej blott på det skäl, att innevävarne borde göra något för en sådan sak, utan ock på den anmärkningen att en chaussé vore, efter nutidens fordringar, ingalunda att anse såsom tillfredsställande i fråga om en så vigtig kommunikationsled. Begge dessa anledningar till afslag äro nu undanröjda.

Uti sitt generalförslag af den 16 September 1865 har Kongl. Väg- och Vattenbyggnads-styrelsen uppfört bibanan mellan Mariestad och Moholm, men ansett sig böra upptaga densamma i "tredje klassen" bland de ifrågakända anläggningarne, emedan det för Staten, såsom egare af stambanan, vore fördelaktigt, att bibanan blefve belagd med tyngre skenor, än de uti det af kaptenen G. Nerman utarbetade kostnadsförslag upptagna. Äfven detta skäl till anläggningens nedflyttande i lägre klass är nu undanröjdt, i det bolaget åtagit sig låta belägga banan med skenor af den tyngd, som Kongl. Väg- och Vattenbyggnads-styrelsen ansett tjenlig samt den af sådan anledning behöfliga ytterligare aktieteckning blifvit fullgjord.

På nu i korthet anförda skäl vågar jag hoppas, att Riksdagen skall finna det af mig förordade företag *förtjent* af understöd. Huruvida åter Statsverket kan anses *hafva råd* att nu gifva detsamma, derom torde jag icke nu behöfva yttra mig. Den saken torde Stats-Utskottet låta sig angeläget vara att omsorgsfullt utreda. För min del, och i närvarande stund, får jag blott uttala den bestämda

åsiqt, att Staten under år 1868 icke bör befatta sig med något annat jernvägsbyggande för egen del än fortsättande af nordvestra stambanan. Hellre må man använda de tillgångar, som möjligen kunna förefinnas — eller de anslag för allmänna arbeten, som till förekommande af arbetslöshet möjligen kunna finnas oundgängliga — till understödja af sådana företag, hvilka orternas egna innebyggare vilja, men utan understöd icke förmå utföra, förutsatt att dessa företag befinnas allmännyttiga och ändamålsenliga. Bland sådana företag vågar jag hoppas, att jernvägen mellan Mariestad och Moholm skall vid noggrann pröfning befinnas vara så mycket förtjent af det allmännas uppmärksamhet och understöd, att densamma — om vederbörligt afseende fästes på det begärda understödets jemförelsevis måttliga belopp — icke behöfver stå tillbaka för något annat företag af samma slag.

På grund af hvad jag här haft äran anföra, får jag vördsammast föreslå att Riksdagen för åstadkommande af en jernväg mellan Mariestad och Moholm, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med det deröfver af kaptenen G. Nerman upprättade förslag, sådant det i anledning af Kongl. Väg- och Vattenbyggnads-styrelsens gjorda anmärkning blifvit genom särskildt åtagande af det för arbetets utförande bildade bolag i afseende på skenornas tyngd ändradt, måtte bevilja ett låneunderstöd af 452,000 Riksdaler Riksmünt, att till nämnda bolag utbetalas med 226,000 R:dr år 1868 och ett lika belopp år 1869, och det på lika vilkor med dem, hvilka vid 1862 och 1863 årens riksdag bestämdes för det då till jernvägsanläggningen mellan Wexiö och Alfvestad beviljade låneunderstöd.

Jag anhåller, att denna min motion må blifva remitterad till Stats-Utskottet, dit jag torde få ingifva den för anläggningen utarbetade plan med tillhörande kostnadsförslag samt öfriga för ärendets bedömande nödiga handlingar.

Stockholm den 28 Januari 1867.

Alfred Grenander.