

bryta och bilda egen krets för skola och fattigvård. Då nu erfarenheten ofta visar det egare af hemman genom ordning af skolans vård, minska okunnigheten och derigenom motväga dennes följeslagare, fattigdomen, hvarföre då tvinga dessa egendomsegare att vara sammanförda med dem, som genom liknöjdhet för denna sak befordra en öfver hand tagande fattigdom? En nyttig täflan skulle äfven derigenom befordras. Bland skolans mål blir det väl alltid ett, att genom uppfostran minska behovet af samt undvika betunga fattigvården, så att, då fattigvård nödvändigt bör lemnas, den gifves med god vilja samt tillräcklig. Gifva är visserligen af våra vackraste verksamheter, men sätt att gifva af våra svåraste. I mindre kretsar kan tillsyn, såväl i afseende på skola som fattigvård, blifva noggrannare och således bör ej denna nu föreslagna utbrytning från kommunen i dessa två frågor kunna leda till någon fara. Dock står alltid dylik krets under vederbörande myndighets kontroll;

2:o. att då kommunen eller kretsen vill bygga och ordna arbetshus och fördenskull för länsstyrelsen framlägger af vederbörande myndigheter gillade och stadfästade ritningar och förslager, halfva kostnaden af landstingskassan utgår som hjälpmedel.

Om remiss till vederbörligt Utskott anhålles.

Stockholm den 29 Januari 1867.

R. Adlersparre.

N:o 65.

Af Grefve Cronstedt, Fredrik, angående anvisande af 500,000 R:dr för påbörjande af en stambana, utgående från Norra stambanan öfver Almarestäk, Sevalla och Sala i rigtning åt Insjön i Dalarne.

Sedan så väl Westmanlands, som Stora Kopparbergs läns landsting genom utsedde komiterade den 24 Juli 1865 framfört deras underdåniga önskan stt Kongl. Maj:t måtte till nästsammanträdande Rikets Ständer göra nådig framställning om anslag till påbörjande af en stambana, utgående ifrån den under

anläggning varande stambanan emellan Stockholm och Upsala och sträckande sig genom Upland, Westmanland och Dalarna i riktning åt sjön Siljan, förklarade Kongl. Maj:t uti nådig Proposition den 1 December samma år att Kongl. Maj:t ansåge sig icke böra föreslå Rikets Ständer att vid då pågående riksdag anvisa medel till något annat jernvägsföretag, än Nordvestra stambanans fortsättning. Några medel blefvo icke heller för förstnämnda ändamål af Riksdagen anvisade.

Efter derom gjord underdånig framställning af Öfverståhållaren i Stockholm samt Landshöfdingarne i Westmanlands och Stora Kopparbergs län hafva undersökningar blifvit på Statens bekostnad verkställda, dels för en stambana, utgående ifrån Stockholm—Upsalabanen i vestlig riktning öfver Almarestäk till trakten af Sevalle kyrka, dels för Stockholm—Upsalabanens fortsättning i nordlig riktning till den punkt på Gefle—Dala jernväg, som för de Norrländska provinsernas förbindelse med hufvudstaden kunde anses lämplig; och hafva tillförene fullständiga undersökningar blifvit på enskildes bekostnad verkställda, så väl ifrån Sevalle till Sala af Kaptenen vid väg- och vattenbyggnadscorpsen G. Nerman, som ifrån sistnämnda stad till sjön Siljan af Majoren vid samma corps C. Adelsköld.

Äfven vid ett förlidne sommar inom Westmanland hållet talrikt besökt jernvägsmöte uttalades enhälligt den åsigt, att provinserna norr om Mälaren hafva behof af tvänne stambanor, den ena i fortsättning af Stockholms—Upsalabanen i nordlig riktning och den andra utgående ifrån nämnda bana öfver Almarestäk och trakten af Sevalle samt vidare åt Sala och Hedemora till Siljan eller Insjön i Dalarna. Mötet tillsatte derjemte en komité med uppdrag att i samråd med de personer, som kunde dertill blifva inom Upsala och Stora Kopparbergs län utsedde eller komiterade funno lämpligt tillkalla, dels insamla erforderliga statistiska upplysningar, dels å mötets vägnar till Kongl. Maj:t ingå med underdånig petition om nådig framställning till den nu församlade Riksdagen rörande anslag till påbörjande af en stambana i riktning öfver Almarestäk och trakten af Sevalle samt vidare åt Sala, Hedemora och Insjön i Dalarna. En sådan underdånig petition afgafs den 15 November nästlidet år.

Då Kongl. Maj:t uti sitt tal vid denna riksdags öppnande tillkännagifvit sin åsigt vara, att under den närmaste framtiden arbetena å våra jernvägsbyggnader böra inskränkas till fortsättning af Nordvestra stambanan, finnes naturligtvis ingen förhoppning för de provinser, hvilka äro intresserade för den här ofvan ifrågasatta jernbanan att ifrån Regeringens sida någon framställning i ämnet är vid denna riksdag att förvänta.

Den — så vidt jag har mig bekant — äfven af många ibland Riksdagens ledamöter omfattade åsigt att klokheden bjuder att tillsvidare så inskränkt som möjligt anlita landets utländska kredit, godkänner äfven jag, men likväl

manar mig omtanken för den saks slutliga framgång, hvilken jag sedan flera år tillbaka förfäktat, att icke lemna fältet öppet åt andra intressens operationer — för den händelse att sådana omständigheter förekomma, att det kunde anses lämpligt att redan vid denna riksdag besluta om upptagande af lån till andra jernvägsföretag, än fortsättningen af Nordvestra stambanan.

Det torde tillåtas mig att utur jernvägskomitéeens underdåniga petition af den 15 November nästlidet år anföra följande:

»Den åsigt som af jernvägsmötet å Westmanland och dessförinnan af Westmanlands och Stora Kopparbergs läns landstings komiterade blifvit uttalad, att en enda stambana icke kan tillfredsställa de norr om Mälaren belägna provinsernas behof, vinner allt mera erkännande, och vi våga tro att Stockholm—Upsalabanans fortsättning i nordlig riktning ifrån sistnämnda stad är af den vigt för förbindelsen med de Norrländska provinserna, att frågan, derom väckt, icke vidare kan falla. Det är nemligen, i vår tanke, icke möjligt att genom en enda banas ledande öfver Sala till Storvik, såsom blifvit föreslaget, tillfredsställa både Dalarnes och Norrlands behof af förbindelse med hufvudstaden. Ifrån Östersjöns kust vid Gefle till hjertat af Dalarne vid sjön Siljan utgör afståndet omkring 11 mil. Om den Norrländska kusttrafiken ledes öfver Storvik och Sala och sålunda betungas med en omväg af mera än 5 mil, samt de tunga och skrymmande varor, hvilka utgöra föremål för försling emellan Siljan och Mälaren, belastas med kostnaden för den längre transporten öfver Storvik, så skulle sådant komma att inverka högst menligt på den vidare utvecklingen af näringslivet inom dessa provinser, hvilkas vigtigaste transportleder sålunda bringades utur sina naturliga riktningar».

»För närmande af Dalarnes skogsrikedom till de ofantliga malmtillygångar Westmanlands bergslag eger — utgörande malmuppfördringen endast ifrån Norbergs grufvefält, redan nu, $\frac{1}{3}$ del af hela Rikets — erfordras en bana lagd uti den riktning der af ålder trafiken framgått, då deremot en jernväg, ledd ifrån Sala till Storvik är för detta stora ändamål utan gagn och kan hufvudsakligen blott lätta varutransporterna för några invid linien belägna jernverk. Vål blefve denna bana till gagn för Gefle—Dala jernväg och deras intressenter, men den skulle till största delen förfela sitt hufvudsakliga ändamål att bereda Norrland och Dalarne en lättare förbindelse med sydligare belägna landskaper».

»Frågan åter om den punkt på Stockholm—Upsalabanen, ifrån hvilken den stambana bör utgå, hvilken vore ämnad att betjena det inre af Westmanland och Dalarne, våga vi tro numera vara lätt att afgöra. Köping—Hults jernväg, hvilken ifrån början otvifvelaktigt var ämnad att utgöra en del af förbindelsen emellan Stockholm och Göteborg uppnår nästkommande år sin, enligt första planen, bestämda östra ändpunkt Köping, och ingen tvekan kan

»numera förefinnas derom, att det är i fortsättningen af nämnda jernväg, som det »norra stambanesystemet bör sammanknytas med det vestra. Den bana, som »komme att ledas öfver Sevilla, skulle för detta ändamål ega ett afgjort före- »träde framför den, som framginge ifrån Upsala till Sala, och vi äro visse der- »om, att den undersökning, som på allmän bekostnad nu pågår af linien Al- »marstäk. — Sevilla, skall ådagalägga att den återstående kostnaden för sam- »manbindningen af punkterna Stockholm, Sala och Köping blifver vida billigare »om denna sammanbindning sker *öfver Sevilla*, än *ifrån Upsala*. Förbindelsen »emellan Upsala och Sala är icke i och för sig af någon vigt. Emellan dessa »städer råder ingen egentlig handelsgemenskap och den bygd, som komme att »af en der framgående jernväg genomskäras, står ännu i odling och utveckladt »näringslif mycket tillbaka för södra Upland och östra delen af Westmanland, på »sätt äfven af jernvägsundersökningskomitéens tabeller upplyses. Det kan under »sådana förhållanden icke vara skäl att tvinga Dalarnes trafik att taga den län- »gre vägen öfver Upsala, lika litet, som att tvinga den trafik, hvilken norr om »Mälaren söker sig väg i öster och vester, att göra den ännu större omvägen »öfver både Sala och Upsala.»

På grund af hvad här ofvan blifvit anfördt, vågar jag vördsamt föreslå: att, i händelse sådana omständigheter förekomma, att det kunde anses lämpligt att redan vid denna riksdag besluta om upptagande af lån till andra jernvägsföretag, än fortsättningen af Nordvestra stambanan, Riksdagen då måtte anslå 500,000 R:dr R:mt af de upplånade medlen för påbörjande af en stambana, utgrenande sig ifrån Stockholm—Upsala-banan öfver Almarstäk, Sevilla och Sala i riktning åt Insjön i Dalarne.

Som undersökningsarbetet för linien Almarstäk—Sevilla först efter slutet af denna månad lærer komma uti det skick, att byggnadskostnaden kan blifva känd, torde det tillåtas mig att till det utskott, som kommer att behandla frågan få meddela så väl kostnadsförslaget och den derpå grundade kalkylen, som ock de statistiska beräkningarne.

Stockholm den 29 Januari 1867.

Fr. Cronstedt.