

Och, om detta förslag bifalles, torde Riksdagen i underdånighet anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes utfärda nådig kungörelse om det sålunda fattade beslutet.

Om remiss häraf till Stats-Utskottet anhålles.

Stockholm den 25 Januari 1868.

Anders Persson
från Hallands län.

N:o 213.

A/ Herr G. C. Witt: Angående ett anslag å 100,000 R:dr för att till lindrande af nöden inom Blekinge och närliggande trakter användas för arbete å en stambana mellan Carlskrona, Wexiö och Calmar, m. m.

I en tid, då brist på lifsmedel och på arbetsförtjenst hotar en del af landets befolkning i åtskilliga trakter med nöd och elände, torde hvarje försök att afhjelpa ett så olyckligt förhållande förtjena uppmärksamhet, hvarföre jag ansett mig böra afgifva ett förslag, att i någon mån minska de fattige arbetarnes förlägenhet inom den sydöstra delen af landet, der ställningen är i nämnda hänseende inom flera kommuner särdeles bekymmersam. Antingen man betraktar det närvarande förhållandet ur statsekonomisk eller annan synpunkt, så lärer det ej kunna förnekas, att det i längden skall falla sig både billigare och för hela samhällets lugn och välbefinnande förmånligare, att genom allmänna arbeten gifva den nödlidande, arbetslösa befolkningen medel till uppehälle, än att sedermera i fångelserna underhålla dem, som genom brist på arbete tvingas till brott. Är man öfverens om denna princip, så blir nästa fråga, hvilka allmänna arbeten, som äro de nödvändigaste för landet, och svaret kan ej gerna blifva annat än: fortsättning af jernvägarne. Men detta förbjuder sig sjelft, i anseende till den oerhörda kostnaden, säger man. Det finns dock ett sätt att sysselsätta de arbetsbehöfvande med jernvägsanläggning, utan att kostnaden behöfver vara afskräckande, nemligen att, så länge den närvarande betryckta penningställningen eger rum, endast göra sådana

förberedande arbeten, till hvilka nästan inga materialier, utan endast dagsverken erfordras, såsom sprängning, gräfning m. m. för sådana jernvägar, som ändock vid en gynnsammare tidpunkt måste anläggas. Vid de tre sista riksdagarne hafva flera motioner blifvit väckta om anläggandet af stambana på Statens bekostnad mellan Wexjö-Calmar-Carlskrona. Fullständiga undersökningar, ritningar, kostnadsförslag och statistiska beräkningar hafva blifvit uppgjorda och inlemnade till Kongl. Maj:t. Om äfven landets finansiella ställning ej nu medgifver något betydligare anslag för denna jernväg, så finnes intet hinder att anslå Etthundra tusen Riksdaler till förberedande arbeten, såsom gräfning, sprängning m. m., hvarigenom den arbetslösa befolkningen skulle få sysselsättning samt ett för framtiden nödvändigt arbete blifva utfördt.

Hvad nödvändigheten och nyttan af den nu omnämnda stambanan beträffar, så är det isynnerhet trenne omständigheter man har att betrakta, nemligen:

1:o. Den strategiska vigten af banan. Det är obestriddigt, att uti ett land sådant som Sverige, med en vidsträckt gränslinie och glest befolkadt, måste just den hastighet, hvarmed trupper och krigsförnödenheter kunna transporteras till de ställen af gränsen, som för tillfället äro hotade, blifva det som afgör landets öde under ett krig mot en öfverlägsen fiende; att Carlskrona är det ställe, som förträdesvis skulle anfallas om ett krig inträffade, emedan fienden der finner allt hvad han behöfver för en fast och varaktig position, nemligen en förträfflig hamn för sin flotta, dockor och verkstäder för fartygens reparation, krut- och vapenförräder, kaserner, sjukhus, ångbageri m. m. för truppens behof; att Carlskrona icke kan försvaras utan en så betydlig truppstyrka, att vår armé ej kan afse en dylik för detta isolerade ställe, hvaremot det för fienden, som endast har att anfalla och utan tvifvel är försedd med en mycket större truppstyrka, än Sverige någonsin kan uppställa, blir ganska lätt att försvara den punkt, som han just valt till sin nederlagsplats; att således enda medlet för oss, att få behålla denna såväl som andra viktiga punkter, är möjligheten af *hastig* undsättning från andra, för tillfället icke anfallna delar af landet; och slutligen, att enda sättet för sådan undsättnings åstadkommande är jernväg till stället. Calmar är likaledes en i strategiskt hänseende mycket viktig punkt, ehuru ej af så stor betydelse som Carlskrona, och genom den föreslagna jernvägen, som skulle ifrån Emmaboda, beläget i centrum af den triangel, hvars spetsar utgöras af städerna Wexjö, Carlskrona och Calmar, utgå i tre radier, en åt hvardera af de tre städerna, blefve den i strategiskt hänseende tjenligaste riktning gifven åt sydöstra stambanan, ty hvarje af dess grenar från Carlskrona till Emmaboda och från Calmar till Emmaboda löpte inåt landet alldeles vinkelrätt mot kusten, och vid Emmaboda förenades de till en gemensam väg, som gick rakt emot Wexjö och således satte begge sjöstäderna på en gång i förbindelse med rikets jernvägssystem.

2:o. De rättvisa anspråk inbyggarna i sydöstra delen af riket ega på en stambana genom deras trakter, sedan de nu en längre tid fått skatta till jernvägar i den del af riket, som redan förut var vida bättre lottad i afseende på kommunikationer. Att mindre och mera obebyggda trakter i ett land ej kunna få sitt kommunikations-väsende lika beskaffadt med vissa andra delar är helt naturligt; men att en så väsendtlig del af det hela, som den stora och folkrika landssträcka, hvilken ligger sydost om de nu befintliga jernvägarne, skall vara alldeles utesluten ur Statens jernvägssystem i annat afseende, än när det gäller att betala kostnaden för det öfriga landets bekvämlighet, synes i sanning vara obilligt. Den nu föreslagna sydöstra stambanan skulle dela ifrågavarande landssträcka midt i tu och åstadkomma en förbindelse emellan dess tvänne viktigaste hamnar och det inre af landet, samt synes således bäst tillfredsställa de flestes intresse, så väl som hela landets behof af jernvägsnätets utsträckning i den antydda riktningen.

3:o. Den stora fördelen för de redan befintliga stambanorna att förlängas till Carlskrona och Calmar. Det är alldeles påtagligt, att en betydligt förökad trafik skulle uppstå på sydvestra stambanan, om stambanan anlades derifrån till Carlskrona och Calmar, af hvilka den förstnämnda har 16,600, den sistnämnda öfver 9,000 innevånare samt bakom sig Öland med en befolkning af 37,000. Denna ö afsätter årligen omkring en million kubikfot spanmål utom andra produkter, men behöfver från fastlandet hemta ved och andra skogsprodukter. Ett lifligt varubyte mellan den inre, skogrikare, men mindre spanmålsproducerande delen af landet och Öland skulle gifva anledning till liflig trafik på jernvägen dem emellan, och vägen till Carlskrona skulle få en stark trafik genom de många transporter, som dels för Kronans, dels för enskildes räkning behöfvas till denna stad, hvars konsumtion, särdeles af lifsmedel och skogsprodukter, är större än att den närmaste landsbygden kan fylla den. Statens jernvägssystem kan ingalunda anses utgöra något helt eller medföra den fördel för landet, som dermed blifvit afsedd, förrän det fullbordats åt sydost. Denna omständighet har länge varit insedd och så väl den år 1858 för undersökning af stambanornas lämpligaste sträckning tillsatta komité som Kongl. Jernvägsstyrelsen hafva fästat uppmärksamhet på önskvärdheten af jernvägsförbindelse mellan nu befintliga stambanor och sydöstra kusten.

Kongl. Maj:t har i sin Proposition (N:o 47) till 1865—1866 års riksdag tillkännagifvit, att till stambana mellan Wexiö, Calmar och Carlskrona äro fullständiga planer, ritningar och kostnadsförslag uppgjorda och således synes intet hinder möta för vägens påbeggynande.

På grund af allt detta får jag vördsamt föreslå,

att Riksdagen måtte anslå Etthundra tusen (100,000) Riksdaler, att ställas till Kongl. Maj:ts disposition, för att till lindrande af nöden inom Blekinge och närliggande trakter användas för sådana arbeten å stambana mellan Carlskrona, Wexiö och

Calmar, hvarigenom en större arbetsstyrka kan sysselsättas, utan att någon väsentlig del af beloppet behöfver åtgå för materialier.

G. C. Witt.

N:o 214.

Af Herr O. B. Olsson: Om indragning af Presidentsembetena i mån af inträffande ledigheter och lönernas besparande åt Statsverket.

Man klagar mycket och säkerligen icke utan skäl öfver Svenska folkets benägenhet för lyx och öfverflöd och den tanklöshet, som ofta ådagalägges vid jmförelsen emellan lefnadskostnader och tillgångar, i det de förra så sällan sättas i ett afmätt förhållande till de sednare; man påstår till och med, och troligen äfven detta på goda grunder, att just denna benägenhet, denna tanklöshet skall hafva varit en af de mest verkande orsakerna till den långa och tryckande kris med sitt sorgliga bibang af konkurser och allmänt utbredd ruin, som under de tio sista åren hemsökt vårt Svenska folk.

Äro nu både de angifna orsakerna och de deraf följande verkningarne obestridda sanningar, och mig synes att de måste såsom sådana antagas, då frågan gäller den enskilde samhällsmedlemmen, han må nu i öfrigt befinna sig i hvilket samhällsläge som helst; så antager jag att detsamma gäller om samhället i sin helhet — om Staten. Om samma orsaker alltid åstadkomma samma verkningar, och verkningarne i detta afseende äro kända och obestridda, så måste det för visso antagas, att orsakerna äro de samma till Statsverkets tryckande, skuldsatta belägenhet, som till den enskilde samhällsmedlemmens. Staten har icke beräknat sina lefnadskostnader efter tillgångarne, deruti hafva vi säkert orsaken till vår finansiella förlägenhet.

Jag ämnar ingalunda nu försöka uppgöra ett register på vår riksmisshushållning, ty dertill saknar jag förmåga och materialier; men jag vågar dock påpeka en enda sida af denna fråga, nemligen vår omåttligt stora embets- och tjänstemannaskara. Det lär väl icke finnas många länder, om ens något land på jorden, som efter folkmängd och tillgångar har så många embets- och tjänstemän på