

kommande för de tre sistnämnde ledigheten att räknas från den 6 instundande Maj.

I sammanhang med det nu fattade beslutet om nämnde ledamöters permutterande, och med anledning deraf att, i den mån Riksdagen nalkades sitt slut, antalet af ledighetsansökningar syntes vara i tilltagande, ansåg herr Talmannen till ledning vid pröfningen af framdeles förekommande dylika ansökningar sig böra upplysa, att för närvarande icke mindre än 21 af Kammarens ledamöter voro från tjenstgöring vid Riksdagen fritagna.

Sammanträdet afslutades kl. $\frac{1}{2}$ 3 e. m.

In fidem
H. Husberg.

Onsdagen den 29 April 1868.

Kl. 10 f. m.

§ 1.

Det vid Kammarens sammanträde den 22 innevarande månad förda protokoll upplästes och godkändes.

§ 2.

Efter det att hos Riksdagens båda Kamrar de uti Stats-Utskottets Memorial N:is 60, 75, 76, 77 och 82 samt uti första, andra, tredje och sjunde momenten af Bevillnings-Utskottets Memorial N:o 17 föreslagna voteringspropositioner, angående åtskilliga frågor om hvilka Kamrarne fattat stridiga beslut, vid föregående sammanträden blifvit föredragna och godkända; samt vidare denna dag blifvit bestämd till företagande af gemensamma omröstningar öfver Kamrarnes ifrågavarande beslut; så blefvo dessa omröstningar, jemlikt 65 § Riksdagsordningen, nu företagna, på sätt och med den utgång här nedan finnes antecknad och i enlighet med följande voteringspropositioner, nemligen:

Första voteringen.

(Stats-Utskottets Memorial N:o 60.)

Den, som vill, att Riksdagen bifaller Kongl. Maj:ts nådiga framställning om beviljande för år 1869 af ett extra anslag å 14,000 riksdaler

till inköp af en tomt i Wisby för utvidgning af landshöfdingeresidenset derstädes,

röstar ja;

Den det ej vill,

röstar nej;

Vinner nej, är ifrågavarande anslagsbelopp icke af Riksdagen beviljadt.

Sedan voteringszedlarne blifvit aflemnade samt en sedel aflagd och förseglad äfvensom underrättelse från Första Kammaren ingått, att voteringszedlarne för den omröstning, hvarom här vore fråga, jemväl derstädes afgifvits, företogs nu sedlarnes öppnande och uppräknig, och utföll omröstningen med 53 ja och 109 nej.

Den omröstning öfver ofvanintagna voteringsproposition, som, enligt nyss ankommet och nu uppläst protokoll, blifvit af Första Kammaren samtidigt anställd, hade utfallit med 88 ja och 15 nej, hvadan, då härtill läggas Andra Kammarens röster eller 53 ja och 109 nej,

sammanräkningen visar 141 ja och 124 nej;

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

Andra voteringen.

(Stats-Utskottets Memorial N:o 75.)

Den som, i enlighet med hvad Andra Kammaren beslutat, vill, att för hvar och en af allmänt kyrkomötes valde ledamöter bestämmes ett arfvode, beräknadt efter tio riksdaler om dagen: dock att detta arfvode, äfven om mötet skulle räcka längre tid än tretio dagar, icke i något fall må öfverstiga trehundra riksdaler för hvarje vald ledamot,

röstar ja;

Den det ej vill,

röstar nej;

Vinner nej, har Riksdagen beslutat, att för hvar och en af allmänt kyrkomötes valde ledamöter bestämmes ett arfvode, beräknadt efter sex riksdaler om dagen.

Sedan voteringszedlarne blifvit aflemnade samt en sedel aflagd och förseglad, äfvensom underrättelse från Första Kammaren ingått, att voteringszedlarne för den omröstning, hvarom här vore fråga, jemväl derstädes afgifvits, företogs nu sedlarnes öppnande och uppräknig, och utföll omröstningen med 132 ja och 31 nej.

Den omröstning öfver ofvanintagna voteringsproposition, som, enligt nyss ankommet och nu uppläst protokoll, blifvit af Första Kammaren samtidigt anställd, hade utfallit med 10 ja och 95 nej, hvadan, då dertill läggas Andra Kammarens röster eller 132 ja och 31 nej,

sammanräkningen visar 142 ja och 126 nej;

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

Tredje voteringen.

(Stats-Utskottets Memorial N:o 76.)

Den som vill, att Riksdagen för reparation af domkyrkan i Carlstad beviljar och till utgående från Riksgäldskontoret under år 1869 anvisar det af Kongl. Maj:t åskade lånebidrag af tjugufem tusen riksdaler,

röstar ja;

Den det ej vill,

röstar nej;

Vinner nej, har lånesumman blifvit nedsatt till tjugutre tusen femhundra riksdaler.

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, företogos nu sedlarnes öppnande och uppräknning, och utföll omröstningen med 46 ja och 110 nej.

Den omröstning öfver ofvanintagna voteringsproposition, som, enligt nyss ankommet och nu uppläst protokoll, blifvit af Första Kammaren samtidigt anställd, hade utfallit med 39 ja och 61 nej, hvadan, då dertill läggas Andra Kammarens röster, eller 46 ja och 110 nej,

sammanräkningen visar 85 ja och 171 nej;

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

Fjerde voteringen.

(Stats-Utskottets Memorial N:o 77.)

Den, som bifaller Stats-Utskottets uti 16:de punkten af Utlåtandet N:o 48 gjorda hemställan, att Herr *C. J. Bergmans* inom Andra Kammaren väckta motion om anslag af 156,500 riksdaler till vågbrytarens vid Wisby förstärkning och sammanbindning med land, af hvilken summa 9,000 riksdaler beräknats till oundgängliga reparationer å nuvarande vågbrytaren, icke må till någon åtgärd föranleda,

röstar ja;

Den det ej vill,

röstar nej;

Vinner nej, har Riksdagen beslutat att till Kongl. Maj:ts disposition ställa ett extra anslag af nio tusen riksdaler för att, i händelse Kongl. Maj:t pröfvar reparationer å vågbrytaren utanför Wisby hamn redan innevarande år vara oundgängligen behöfliga, kunna för ändamålet användas.

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, företogos nu sedlarnes öppnande och uppräknning, och utföll omröstningen med 75 ja och 93 nej.

artiklar finnas i taxan upptagna, som äfven § 8 taxeunderrättelserna må erhålla den lydelse, Betänkandet N:o 4 bifogadt transsummeradt taxeförslag utvisar,

röstas ja:

Den det ej vill,

röstas nej;

Vinner nej, komma de för dessa artiklar nu gällande tullsatser att fortfarande utgöras äfvensom nuvarande rubriker för nämnda artiklar samt taxeunderrättelsernas § 8 att oförändrade bibehållas.

Sedan voteringssedlarne blifvit aflemnade samt en sedel aflagd och förseglad, äfvensom underrättelse från Första Kammaren ingått, att voteringsmedelarna för den omröstning, hvarom här vore fråga, jemväl derstädes afgifvits, företogs nu sedlarnes öppnande och uppräknig, och utföll omröstningen med 65 ja och 97 nej.

Den omröstning öfver ofvanintagna voteringsproposition, som, enligt nyss ankommet och nu uppläst protokoll, blifvit af Första Kammaren samtidigt anställd, hade utfallit med 63 ja och 36 nej, hvadan, då dertill läggas Andra Kammarens röster, eller 65 ja och 97 nej,

sammanräkningen visar 128 ja och 133 nej; varande alltså beslut i denna fråga af Riksdagen fattadt i öfverensstämmelse med nej-propositionens innehåll.

Sjunde voteringen.

(Bevillnings-Utskottets Memorial N:o 17, mom. 2.)

Den, som bifaller Utskottets af Första Kammaren godkända förslag, att de under rubriken jern, smidt eller valsadt, upptagna artiklarne hammare och smedjestad må vid införsel åtnjuta tullfrihet,

röstas ja;

Den det ej vill,

röstas nej;

Vinner nej, bibehålles den för dessa artiklar nu gällande tullafgift af 75 öre per centner.

Sedan voteringsmedelarna blifvit aflemnade samt en sedel aflagd och förseglad, äfvensom underrättelse från Första Kammaren ingått, att voteringsmedelarna för den omröstning, hvarom här vore fråga, jemväl derstädes afgifvits, företogs nu sedlarnes öppnande och uppräknig, och utföll omröstningen med 60 ja och 91 nej.

Den omröstning öfver ofvanintagna voteringsproposition, som, enligt nyss ankommet och nu uppläst protokoll, blifvit af Första Kammaren samtidigt anställd, hade utfallit med 58 ja och 44 nej, hvadan, då dertill läggas Andra Kammarens röster, eller 60 ja och 91 nej,

sammanräkningen visar 118 ja och 135 nej; varande alltså beslut i denna fråga af Riksdagen fattadt i öfverensstämmelse med nej-propositionens innehåll.

Åttonde voteringen.

(Bevillnings-Utskottets Memorial N:o 17, mom. 3.)

Den, som bifaller Utskottets af Första Kammaren gillade förslag, att kemiskt-tekniska preparater, ej specificerade, må förklaras tullfria,

röstas ja;

Den det ej vill,

röstas nej;

Vinner nej, kommer den för dessa artiklar nu gällande tullsats af 5 procent utaf värdet att oförändrad bibehållas.

Sedan voteringsseglarne blifvit aflemnade samt en sedel aflagd och förseglad, äfvensom underrättelse från Första Kammaren ingått, att voteringsseglarne för den omröstning, hvarom här vore fråga, jemväl derstädes afgifvits, företogs nu sedlarnes öppnande och uppräknig, och utföll omröstningen med 58 ja och 96 nej.

Den omröstning öfver ofvanintagna voteringsproposition, som, enligt nyss ankommet och nu uppläst protokoll, blifvit af Första Kammaren samtidigt anställd, hade utfallit med 56 ja och 41 nej, hvadan, då dertill läggas Andra Kammarens röster, eller 58 ja och 96 nej,

sammanräkningen visar 114 ja och 137 nej;

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

Nionde voteringen.

(Bevillnings-Utskottets Memorial N:o 17, mom. 7.)

Den, som bifaller Utskottets af Första Kammaren gillade förslag, att artikeln verktyg för fabriker, handverk och jordbruk, ej specificerade, må få införas tullfritt,

röstas ja;

Den det ej vill,

röstas nej;

Vinner nej, kommer den för nämnda artikel nu bestämda tullsats af 5 procent utaf värdet att oförändrad bibehållas.

Sedan voteringsseglarne blifvit aflemnade samt en sedel aflagd och förseglad, äfvensom underrättelse från Första Kammaren ingått, att voteringsseglarne för den omröstning, hvarom här vore fråga, jemväl derstädes afgifvits, företogs nu sedlarnes öppnande och uppräknig, och utföll omröstningen med 59 ja och 93 nej.

Den omröstning öfver ofvanintagna voteringsproposition, som, enligt nyss ankommet och nu uppläst protokoll, blifvit af Första Kammaren samtidigt anställd, hade utfallit med 63 ja och 39 nej, hvadan, då dertill läggas Andra Kammarens röster, eller 59 ja och 93 nej,

sammanräkningen visar 122 ja och 132 nej;

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

Protokollsutdrag öfver alla dessa sålunda afslutade gemensamma omröstningar blefvo, genast efter hvarje omröstnings slut, uppsatta, justerade och derefter till Medkammaren öfversända.

§ 3.

Föredrogs ånyo Stats-Utskottets bordlagda Betänkande N:o 84, i anledning af dels Kongl. Maj:ts nådiga Skrifvelse angående lydelsen af 23 § i Riksgäldskontorets reglemente, dels erhållen återremiss å Utskottets i Memorial N:o 24 gjorda förslag om förändring af de i sagda paragraf intagna stadganden.

Det uti Betänkandet afgifna förslag till paragraf i det nya reglemente, som vid innevarande riksdag kommer att för Riksgäldskontoret utfärdas, blef af Kammaren godkändt.

§ 4.

Till förnyad handläggning förekom Stats-Utskottets Utlåtande N:o 85, i anledning af dels Kongl. Maj:ts nådiga Proposition angående anslag till fortsättande af Statens jernvägsbyggnader, dels enskilde motionärers framställningar angående statsanslag, låneunderstöd eller räntegaranti för ifrågasatta jernvägsanläggningar, äfvensom angående anslag till bestridande af undersökningskostnader i afseende å föreslagna jernvägslinier.

Utskottets första hemställan sid 6.

Ordet begärdes af

Herr And. Aug. Anderson: Herr Talman! Mine Herrar! Hvad Stats-Utskottet i den nu föredragna punkten föreslagit kan jag för min ringa del icke gilla, ty jag hade trott, att åtminstone i år afseende skulle fästas på de orter, som ännu icke kommit i åtnjutande af några jernvägsbyggnader och på deras behof af underlättade kommunikationer, så att banan till Norge icke skulle blifva den enda, som kunde påräkna Riksdagens uppmärksamhet. Jag har trott detta så mycket heldre, som bröd och tillfälle till arbetsförtjenst för anskaffande af sådant saknas i flera af våra provinser, och jag ansett att under sådana förhållanden Staten borde söka åstadkomma en dylik förtjenst, genom påbörjande af jernvägsarbeten i de landsorter, som ändock en gång nödvändigtvis böra och måste komma i åtnjutande af jernvägar. Jag vill derföre visst icke sätta mig emot beviljande af anslag till fullbordande af den nordvestra stambanan, men jag fordrar den rättvisa att äfven här tänka något på östra och norra stambanorna, och då län i alla händelser måste upptagas för fullbordande af den förstnämnda, så anser jag det vara med Statens fördel mest förenligt att taga

detta lån så stort, att äfven en eller annan million kunde anslås till påbörjande af de utaf mig sist nämnda banorna. Af denna anledning har jag icke kunnat gilla denna punkt, hvarigenom endast och allenast den nordvestra banan blifvit med anslag tillgodosedd, utan yrkar afslag härå, samt att en million måtte anslås till förberedande arbeten å östra och norra stambanan, att fördelas med hälften på dem hvardera.

Herr Hedenberg: Detta förslag om en jernväg till Oscarshamn är ett af de äldsta jernvägsprojektet i riket. Vid den tidpunkt, då man här i landet först började tala om jernvägar och reflektera öfver deras stora betydelse såsom, bland annat, det kraftigaste medlet att befordra utvecklingen af landets jordbruk och öfriga näringar, så insåg man äfven uti dessa trakter af Småland det stora behovet och nyttan af en förbättring i kommunikationerna. I en trakt, hvarest all förkofran i industriellt och ekonomiskt hänseende så betydligt motverkades af det besvärliga och kostsamma forslingsättet å svåra och backiga vägar, var det ock naturligt att detta behof skulle kännas ganska lifligt. En blick på kartan tycktes säga, att förr eller sednare en Statens jernväg måste komma till stånd tvärs öfver landet från Göteborg till någon lämplig punkt på östra kusten, och denna slutpunkt är och blifver otvifvelaktigt Oscarshamn.

Under inflytande af en sådan åsigt rörande denna jernvägs sträckning verkställdes då, för mera än tio år sedan, af framlidne Majoren Friherre De Geer, på ortens bekostnad en fullständig undersökning af terrängen emellan Hvetlanda och Oscarshamn. Denna jernvägssträckning förordades af 1856—1858 årens Riksdag. Äfven 1859—1860 årens Riksdags Stats-Utskott visar på fördelarne af en jernbana till Oscarshamn.

Uppmuntrade af detta, som det vill synas, Statens intresse för denna jernbana, fattades vid sammanträden inom orterna åter beslut om frivilliga sammanskott för verkställandet af en ny fullständig undersökning, — då utsträckt till Nässjö. Denna undersökning verkställdes af Kapiten Nerman år 1865, och handlingarne härom inlemnades till Kongl. Civil-departementet.

Riksdagen 1865—1866 yttrar om saken följande: "*Sedan numera södra stambanan fått sin riktning genom Nässjö, torde tvifvel icke vidare förefinnas om ändamålsenligheten af en jernvägsanläggning mellan Nässjö och Oscarshamn*".

Denna så länge påtänkta och erkända jernvägsanläggning har, i min tanke, för sina motgångar hufvudsakligast att skylla endast den omständigheten att den saknat nog inflytserika förespråkare inför statsmagterna. Underdåniga petitioner från alla de tre småländska länen hafva nu åter blifvit till Kongl. Maj:t ingifna med den anhållan, att Kongl. Maj:t ville nådigst föreslå denna Riksdag besluta, att Statens jernbana från Göteborg till Nässjö må blifva utsträckt till Östersjön vid Oscarshamn, och att Riksdagen till förberedande arbeten på denna bana ville anslå 500,000 riksdaler. Beklagligen hafva landets finansiella omständigheter hindrat Kongl. Maj:t att för närvarande bifalla de i detta afseende gjorda framställningar, äfvensom Stats-Utskottet af samma skäl afslagit den enskilda motionen i ämnet.

Nödvändighetens lag är hård; — men man måste böja sig derför, och jag vågar derför ej heller nu påyrka bifall till motionens innehåll; jag beklagar blott att denna goda sak, som bort tala för sig sjelf, har och alltid har haft så klena och litet inflytelserika försvarare. I motsatt fall kunde det nu vara annorlunda.

Mine Herrar! Jag slutar med att bedja eder behjerta de sanningar, som finnas uttalade uti en i denna Kammare utdelad liten broschyr, och då hoppas jag att de 60 småländska kommunerna, hvilka uti den underdåniga petitionen instämt, skola i en ej långt aflägsen framtid kunna vänta sina lifligaste önskingar i detta fall uppfyllda.

Herr Per Nilsson från Malmöhus län: Oaktadt det, såsom föregående talare anmärkt, torde kunna anses vara fördelaktigt att i närvarande tid påbegynna jernvägsarbeten på flera håll, der jernbanor af behovet påkallas, anser jag det dock vara mycket betänkligt att under dessa svåra tider splittra våra krafter, utan må vi då heldre använda dem på att så fort som möjligt få nordvestra stambanan färdig; och för ernående af detta mål yrkar jag bifall till ifrågavarande punkt.

Herr Svensén: Såväl af de detta Utlåtande bifogade reservationerna, som isynnerhet utaf den af Herr Öfverste Beijer utarbetade promemoria rörande fullbordandet af den återstående delen af nordvestra stambanan, hvilken jemväl finnes Utlåtandet bilagd, blir man fullkomligt öfverbevisad om alla de svårigheter, hvarmed arbetet på denna bana har att kämpa, och jag är säker derpå, att om man på förhand haft kännedom om alla de bankar och fyllningsarbeten som här erfordras, alla de tunnlar och bergssprängningar, som vid detta arbete förekomma, så hade man säkerligen betänkt sig två gånger, innan man godkänt den rigtning af banan, den nu en gång fått. Men då nu denna rigtning är bestämd och byggandet måste ske, äfven om detsamma företer aldrig så svåra hinder, så förstår jag icke hvarför man nu till fullbordande af ett sådant företag skall låna ett par millioner i sänder och icke i stället hela summan på en gång, när lån dertill i alla händelser måste upptagas; och otvifvelaktigt är det bäst att i penningmarknaden på en gång utbjuda en större summa, då alltid bättre vilkor kunna erhållas.

Jag har velat säga detta på förhand, ty jag är öfvertygad, att man i dessa fall bör se sakerna i stort och i ett sammanhang, då man skall fatta beslut i en så vigtig fråga som denna. Min öfvertygelse är ock, att man bör upptaga hela lånet på en gång, ty har man beslutat sig härför, så kan man ej allenast med behörig kraft och styrka fortsätta byggandet af nordvestra stambanan genom Wermland, utan äfven påbegynna arbetena å de jernbanor, som komma att genomlöpa andra orter.

Det är helt naturligt, att den arbetslöshet, som olyckligtvis förefinnes inom flera delar af vårt land, påkallat allmän uppmärksamhet för att söka botemedel deremot, och en och hvar förefaller det som Staten borde afhjälpa densamma genom större allmänna arbeten, och hvilka sådana äro väl härför lämpligare än just jernvägsarbeten? För att i min mån kunna söka erbjuda någon utsigt härtill, har jag ock föreslagit att Statens stambana från Göteborg öfver Falköping och Jönköping till Nässjö måtte på

Statens bekostnad utsträckas till Oscarshamn, och att Riksdagen nu måtte bevilja ett belopp af 500,000 riksdaler att utgå till förberedande arbeten å denna bana. Genom beviljande af detta lilla anslag hade jag tänkt, att Staten skulle kunna bereda arbete och sysselsättning ej allenast åt det arbetsbefäl och de ingenjörer, som nu gå fåfänge, utan äfven åt den stora mängd jernvägsarbetare, som genom flerårig vana ega högt uppdrifven arbetsskicklighet, men hvilka nu, genom de förminskade arbetsföretagen äro utan all för dem passande anställning. Äfven kunde härigenom blifva användbar all den materiel som nu finnes, men som utan användning årligen försämras. Härigenom vunne man således, enligt min åsigt, tvänne goda ändamål, det ena att arbete skaffades en hungrande befolkning, det andra att Staten, några år förr än annars, finge draga inkomst af jernvägar, som synas kunna lemna ganska betydlig afkastning. Vidare skulle ock vinnas den fördel, att genom arbetsföretag på flera håll förvaltningskostnaden förminskades i betydlig grad, såsom fullständigt är ådagalagdt i de tabeller, som åtfölja Herr Beijers promemoria.

Såsom jag nyss hade äran nämna, har jag väckt motion derom, att arbetena å en stambana mellan Nässjö och Oscarshamn måtte påbörjas och anslag därför beviljas. Jag har ock till stöd för denna min hemstälkan anført, att omkring 60 kommuner ingått till Kongl. Maj:t med begäran om banans byggande, representerande dessa en folkmängd af 122,000 personer samt ett taxeringsvärde af omkring 60 millioner riksdaler i fast egendom. Härförutan hafva köpingar och städer jemte egarne till de flesta bruksegendarne i trakten förenat sig i denna anhållan, så att nyttan och nödvändigheten af denna jernvägsanläggning icke kan sättas i fråga eller dragas i ringaste tvifvelsmål.

Oaktadt hvad jag nu haft äran anföra borde tala till fördel för min motion, vågar jag dock icke yrka bifall till densamma eller ifrågasätta, att den nu skall till förmån för orten afgöras, men jag hoppas att den till en annan gång skall vinna den allmänna meningen för sig. Jag vill dock här hafva uttalat den åsigt, att om man i afseende på jernvägsbyggnaderna vill hafva sinnena lugnade i landsbygden både här och der, så böra dylika byggnader företagas och fortgå icke allenast på ett ställe utan äfven på flera håll, der man kan vara förvissad att de skola medföra stor fördel, t. ex. banorna från Frövi och Nässjö.

Herr Medin: Det är ett gammalt ordspråk, som säger: "Det ena du vill, det andra du skall". Detta torde, liksom många andra af samma beskaffenhet, innebära mycket som af den dagliga erfarenheten besannas, och för min del får jag bekänna, att om jag nu skulle bedöma frågan endast efter hvad "*jag vill*", så skulle väl ingen högre än jag önska att en bana mellan Nässjö och Oscarshamn genast påbörjades, men då jag tänker på hvad "*man skall*" göra, så lærer väl ingen annan utväg för närvarande finnas än att fullborda den nordvestra stambanan, förr än vi tänka på några nya banor; och då våra finanser väl icke tillåta oss att upptaga alltför stora lån, så tror jag det vara bäst att godkänna Utskottets förslag, hvilket jag ock för min del påyrkar måtte af Kammaren bifallas.

Herr Hedlund: Den lyckliga erfarenhet, som Sverige redan haft af sina utsträckta jernvägsbyggnader, borde väl mana till fullföljd af det system, hvarefter dessa arbeten hittills blifvit bedrifna. Äfven de mest sangviniska hafva funnit verkligheten öfverträffa deras förhoppningar. Man talade om att, efter ett tiotal af år, jernvägsinkomsterna skulle kunna i någon mån bidraga till räntebetalningen å de upplånade medlen; erfarenheten har visat, att inkomsten nu uppgår till tre procent af anläggningskostnaden.

Emellertid har nu ett omslag i åsigtorna inträffat, i det att representanterna från de orter, som redan fått jernbanor dragna genom sina områden, tycka, att man redan gjort nog i detta hänseende, hvilken uppfattning af frågan ingalunda delas af dem, som ännu icke fått några jernvägar. Åtskilliga motioner, som i sådant hänseende blifvit väckta, synas ock vara ganska behjertansvärda, och så vidt jag haft tillfälle pröfva, synas flera af dessa banor vara af framstående vikt, i främsta rummet den föreslagna banan mellan Frövi och Falun, som komme att genomlöpa vårt lands malmrikaste bergslag, samt äfven den jernväg som blifvit föreslagen att dragas från Nässjön till Oscarshamn, hvarigenom den vestra kusten sattes i direkt förbindelse med den östra, och kommunikationen vintertiden med Gotland skulle betydligt underlättas. Dessutom böra vi icke förglömma, att de beslutade statsbanorna genom Östergötland och till de norra orterna hafva en vacker och betydande framtid för sig.

Jag tillåter mig här i förbigående påpeka, att, såvidt erfarenheten gifver vid handen, endast Statens banor äro de, som företrädesvis skörda de fördelaktigare resultaten, och att det, beklagligt nog, förhåller sig på motsatt sätt, då man betraktar förhållandena vid de enskilda jernbanorna i vårt land, med undantag af Gefle-Falu-banan, hvilken härifrån bildar ett lysande undantag. Härutaf kan man finna, att Staten hittills lyckats påträffa de lämpligaste linierna; och att flera dylika ännu återstå, i fall man gör sig besvär att taga reda på dem låter sig väl icke betviflas.

Emellertid är tiden ännu icke inne att motsätta sig den allmänt rådande åsikten, och jag tror också för min del, att vi böra använda alla nu tillgängliga medel på att fullborda den nordvestra stambanan, till följd hvaraf jag också delar den åsigt Utskottet uttalat i klämman af sitt resonnement angående denna punkt. Jag har emellertid velat uttrycka den mening, att vid en kommande riksdag man bör behjerta de framställningar, hvilka nu icke kunna till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Herr Jan Andersson: Oktadt jag sjelf uppträdit såsom motionär vid denna riksdag i fråga om sträckningen af den norra stambanan, så kan jag dock icke under nuvarande förhållanden anse mig berättigad att påyrka anslag af medel till denna bana, ehuru densamma häraf vore förtjent lika väl som någon annan. Då vi redan lagt ned så mycket på den i mina och många andras ögon så onyttiga sammanbindningsbanan genom hufvudstaden, så är det i sanning icke underligt, att brist uppstår för bygande af andra banor, som äro mera af behovet påkallade. Jag tror i likhet med flere föregående talare, att vi nu måste använda alla våra för dylika ändamål beräknade tillgångar på fullbordande af nordvestra stam-

banan, och för min del får jag yrka bifall till den nu föredragna punkten i det skick den för närvarande befinnes.

Öfverläggningen var slutad. Efter upptagande af de yrkanden, som derunder blifvit gjorda, framställde Herr Talmannen i enlighet dermed propositioner och förklarade ja öfvervägande för bifall till Utskottets hemställan, som alltså blef af Kammaren bifallen.

Utskottets andra hemställan å sid. 6.

Bifölls.

Utskottets tredje hemställan å samma sida:

Ordet lemnades åt Herr Harald Ericsson, som yttrade: Det är min öfvertygelse, att inom en icke särdeles aflägsen tidpunkt åtskilliga starka röster skola här höja sig till förmån för den jernvägslinie, hvarom denna punkt handlar, men jag medgifver gerna, att, under nuvarande förhållanden, jag har föga hopp att med någon utsigt till framgång hos denna högt ärade Kammarer påyrka fattande af ett beslut i motsatt rigtning till det Utskottet i denna punkt af Betänkandet afgifvit öfver min motion i förevarande ämne. I sjelfva saken har jag ock föga nytt att yttra, då jag förutsätter, att hvar och en, såväl genom den utredning som frågan vann vid den sista ståndsriksdagen, som ock genom mina motioner vid sednaste och denna riksdag, kunnat skapa sig en öfvertygelse om frågans större eller mindre vikt för vårt fäderneslands industriela utveckling, speciellt i afseende på jernhandteringen, som numera i högre grad än alla andra näringar är i betryck och hotas med än värre.

Till bestyrkande af detta mitt påstående, om sanningen hvaraf jag är lifligt öfvertygad, ber jag att få citera ett utdrag ur den berättelse Herr fverdirektören Styffe, efter hemkomsten från pariser-expositionen sistlidna år och härvid tagen öfversigt af utlandets storartade jern tillverkningar, till Jernkontoret afgifvit, ett yttrande som man för öfrigt får höra bekräftadt af alla de fackmän, som besöka utlandet. Herr Öfverdirektören säger: "att han genom sin resa blifvit styrkt i den redan flera år hysta öfvertygelse" att en stor omgestaltning af nämnda handtering — jernhandteringen nemligen — inom kort förestår, och att denna omgestaltning, som är en följd icke blott af sednare årens tekniska uppfinningar inom metallurgi och mekanikens områden utan ock af förbättrade kommunikationsmedel m. m., kommer att sträcka sig till alla jernproducerande länder. Vidare yttrar han sig om den ofantliga tillväxt och fullkomning, som jernhandteringen under de sednare åren vunnit i alla europeiska länder, särdeles i England, Frankrike, Belgien och Tyskland. I hvilken utsträckning detta skett, derom kan man göra sig ett begrepp genom det faktum, att numera införas till Frankrike ensamt från jerngrufvor i Algeriet årligen omkring 200,000 tons jernmalm af samma rikedom och godhet som våra mest rika och godartade svenska malmer, motsvarande omkring fem millioner centner, eller ungefär hälften af hela den svenska jernmalmsbrytningen, att icke nämna hvad förstnämnda land hem-

tar från ön Elba, Sardinien och Spanien. Äfven England måste i stor skala hemta malm från utlandet, ehuru, såsom bekant är, detta land inom sig eger outtömliga förråd på denna oundärliga metall. Man kan göra sig ett begrepp om Englands jern tillverkning, då, enligt Herr Styffes uppgift, vid ett enda jernverk nära Ulvestone tillverkas omkring 250,000 tons tackjern eller omkring sex millioner centner, d. v. s. vida utöfver Sveriges hela tackjernstillverkning. Ytterligare säger Herr Styffe i afseende på den omgestaltning af Sveriges jernhandtering, som måste ega rum, att vi i Frankrikes och Tysklands föredöme ega god ledning, och detta lärer oss att vi måste söka bilda större associationer för att kunna drifva handteringen i större skala än hittills, koncentrera densamma vid större, lämpligt belägna verk, införa förbättrade arbetsmetoder m. m.

Såsom en alldeles nödvändig häfstång härför, hvilket ock hvarje sakkunnig måste inse, nämner han förbättrade kommunikationer, hvilket i vårt land till hufvudsakligaste delen måste bestå deruti att medelst jernvägar sätta våra malmfält i förening med skogstrakterna och utskeppningsorterna.

För en hvar, som vet huru litet i den vägen här är gjordt, måste det kännas djupt nedslående att tänka, att, ehuru här i landet äro byggda 150 svenska mil jernväg, likväl ingen enda jernbana af någon betydighet och stående i samband med Statens stambanor finnes, som berör ett enda gruffält. Ätminstone har detta länge varit och är fortfarande min sorgliga uppfattning af saken, och jag vågar knappt instämma i Herr Styffes mot slutet af sin berättelse yttrade förhoppningar, då jag mer och mer inser, huru litet vårt lands jernhandtering är uppmärksammas af dem som härutinnan magten hafva. Ej heller kan jag säga, att jag af Utskottets Utlåtande öfver min motion kunnat hemta den minsta gnista af hopp att vederbörlig uppmärksamhet skall framdeles mera derå fästas, ty oakadt jag med användande af all den mig tillgängliga förmåga och insigt i den handtering, som hittills utgjort mitt lefnadsyrke, sökt motivera min motion, har ändock Utskottet, utan att lemna mig, eller rättare sagdt den ort hvarest en fjerdedel af Sveriges jernhandtering är förlagd, den minsta uppmuntran för framtiden, helt kort och godt hemställt: "att Herr Ericsons ifrågavarande motion må lemnas utan afseende", en hemställan som af mig ätminstone icke kan uppfattas på annat sätt än som ett ogillande af min framställning. Jag vågar dock nästan för den goda sakens skull tro, att de mildrande orden: "för det närvarande", genom ett skriffel blifvit uteglömda, ty på annat sätt kan jag knappt förklara, att Utskottet, afstyrkande min motion på den grund att "någon plan för ifrågavarande jernväg ännu icke blifvit fastställd och till efterrättelse antagen, hvidan Utskottet saknat tillförlitlig grund för bedömandet af omfånget af den ansvarighet Staten sålunda skulle komma att sig åtaga m. m., det oakadt likväl icke funnit något skäl att understödja Herr Nordenfelts motion om en utredning af den utaf mig föreslagna jernvägens inflytande på Statens jernvägstrafik och landets jernhandtering.

Ett stillatigande i afseende på Utskottets motivering skulle måhända kunna räknas mig till last såsom en brist i försvaret utaf mitt afgifna förslag. Jag ber i detta fall få erinra, att fullständiga undersökningshandlingar redan sedan trenne år tillika finnas deponerade i Väg- och

Vattenbyggnadsstyrelsen, der desamma undergått vederbörlig granskning, äfvensom att mitt förslag innehåller: "att Riksdagen måtte besluta räntegaranti å verkliga anläggningskapitalet, dock icke öfverskridande det belopp, som af Kongl. Maj:t efter i vederbörlig ordning föranstaltad granskning af anläggningsplanen kan varda fastställd. Äfven vill jag tillägga, hvad som dock säkerligen för de fleste af denna ärade Kammares ledamöter nogsammt är bekant, att en stor mängd af Europas jernvägar tillkommit just på grund af den princip för slika företags understödjande, som jag uti ifrågavarande motion vågat frambära till Riksdagens öfvervägande och behjertande.

Männe det då varit alltför förmätet att våga hoppas, det Stats-Utskottet skulle egna åtminstone denna princip en eller annan rad i sitt i sanning icke långa Betänkande? För min del tror jag, att om denna princip blifvit följd för anläggningen af alla våra jernvägar, så hade vi åtminstone på detta rum icke mycket behöft fundera på indragningar och förminskningar af de ofantliga utgifterna för Byggnads- och Trafikstyrelserna vid våra jernvägar.

Vidare förekom icke. Utskottets hemställan bifölls.

Utskottets hemställan sid. 7.

Härvid yttrade

Herr Grefve Posse: Såsom af Stats-Utskottets Utlåtande synes, har jag reserverat mig emot Utskottets i denna punkt framställda förslag. Jag anhåller att nu få med några ord redogöra för min uppfattning af frågan.

Våra jernvägsarbeten bedrefvos en tid med rastlös ifver. Jag har här i min hand en uppgift från chefen för Statens jernvägsbyggnader, deraf man finner att till dessa arbeten blifvit använda, år 1855 1,800,000 riksdaler, år 1856 4,125,000 riksdaler, åren 1857—1862 6,000,000 till 8,000,000 riksdaler om året, åren 1863—1865 ungefär 9,000,000 riksdaler om året, år 1866 6,500,000 riksdaler och år 1867 2,600,000 riksdaler. Om man, efter inhemtande af dessa upplysningar, måste medgifva, att jernvägsarbetena en tid bedrefvos allt för hastigt, och att dertill användes allt för stora summor, så måste man å andra sidan äfven erkänna, att de belopp, som under sednare tider dertill anslagits, hastigt sjunkit. Emellertid användes under åren 1855—1867 i medeltal 6,440,000 riksdaler för hvarje år till arbetena å Statens jernvägsbyggnader.

Detta var en summa, som ej stod i godt förhållande till landets ekonomiska ställning, och det forcerade jernvägsbyggandet framkallade rubbningar i våra näringar. Man började äfven märka, och ehuru man utomlands upplånade stora belopp, så blef tillgången på silfver inom landet icke större för det. En betydlig del af de upplånade medlen gingo åter ut ur landet i betalning för jernvägsmateriel. Genom de stegrade arbetslönerna och under gynnande omständigheter tilltogo de arbetande klassernas konsumtionsförmåga, hvaraf en ökad import af kolonialvaror blef en gifven följd, och för att betäcka denna ökade import strömmade en annan del af de upplånade medlen åter ut härifrån. Men det forceerade jernvägsbyggandet alstrade äfven en menlig konkurrens emellan stats-

arbetena och den enskilda industrien. Verkan af allt detta blef, som sagdt, ett oegentligt tillstånd i våra näringsförhållanden, och när man kom till insigt häraf, drog man den slutsatsen, att jernvägsarbetena borde inskränkas, så att de icke bedrefvos i större utsträckning, än landets ressurser det medgäfvö. Men då hände något som ofta inträffar, att man inskränkte dessa arbeten allt för mycket, och jag tror, att många, som redan fått jernvägar inom sina orter, helst skulle önskat, att jernvägsbyggandet blifvit helt och hållet instäldt.

För min del anser jag det vara nödvändigt och oeftergiftigt, att man i dessa frågor gör för sig fullkomligt klart hvad man verkligen vill, ty det är tydligt, att många åtgärder måste vidtagas, innan man kan börja tillämpa ett af Riksdagen i detta afseende fattadt beslut, och följer man den gamla ordningen, att Riksdagen först i medlet af Maj låter Regeringen veta, huru stor summa den har att under följande året använda till jernvägsarbetena, så blifva derigenom dessa bestämdt dyrare, ty Regeringen erhåller på detta sätt icke tillräcklig tid för nödiga anordningars vidtagande, och följden deraf blir, att man måste bygga utan på förhand bestämdt uppgjord plan.

Innan jag går vidare, ber jag att få förutskicka den förklaringen, att jag ej tillhör dem, som vilja fortsätta jernvägsarbetena med trafikmedlen, emedan jag anser dessa medel böra användas till andra ändamål, nemligen till ränta och amortering å de upptagna jernvägslånen. Vill man emellertid fortsätta dessa arbeten, men icke låna, så kan väl en viss del af trafikmedlen för ändamålet användas. Svårt blir dock att rätt bestämma storleken af denna del.

Äfven de, som vilja inskränka våra jernvägsarbeten till den minsta möjliga grad, är jag viss på skola medgifva, att den nordvestra stambanan måste fullbordas, för så vidt det står i vår förmåga att göra det, och det finnes säkerligen ej heller någon, som vill påstå att vår ställning är så klen, att vi sakna förmåga härtill. Om det nu är gifvet, att den nordvestra stambanan skall fullbordas, så böra vi se till huru sådant må kunna ske på billigaste sätt. Öfverste Beijer har uti den af honom afgifna, vid Utskottets Utlåtande fogade promemorian besvarat denna fråga på ett enkelt sätt. Han har visat, att om banan fullbordas 1870 i stället för 1872, så uppkommer en besparing af 937,000 riksdaler, och att om den färdigbygges 1870 i stället för 1871, besparingen blir 554,000 riksdaler.

Men för ett hastigare fullbordande af denna bana tala äfven andra skäl. Ett af dessa är det, att på banan Charlottenberg—Arvika är för närvarande högst ringa trafik, så att denna bana för närvarande går med ganska betydlig förlust. Enligt mig af chefen för Trafikstyrelsen meddelade upplysningar, har denna förlust under de sex första månaderna efter bauans öppnande uppgått till 24,000 riksdaler, eller 4,000 riksdaler per månad. Detta är helt naturligt, då banan eger ringa längd och är belägen i en fattig trakt, men säkert är, att då nordvestra stambanan en gång blir fullbordad, och det svenska jernvägsnätet derigenom förenadt med det norska, skall förhållandet blifva helt annorlunda och banan i stället gifva betydliga inkomster.

Jag öfvergår nu till ett annat af dessa skäl. Man har ofta såväl inom som utom Riksdagen sagt det vara ett fel, att vår jernvägsmateriel

icke tillverkas inom landet, utan tages utifrån. Men man måste väl medgifva, att om jernvägsarbetena skola bedrivas med så små anslag, som det Utskottet nu föreslagit, dessa måste helt och hållet nedläggas på liniearbetena. Några beställningar kunna ej heller af Styrelsen göras, då den ej ännu vet huru stort anslag den för år 1870 kan komma att ega till sin disposition.

Det medför sålunda ekonomiska fördelar att påskynda fullbordandet af den nordvestra stambanan, hvilken, jag tillåter mig ännu en gång påpeka det, i öfrigt icke är någon ny affär, utan en redan förut beslutad. Men utom dessa ekonomiska fördelar talar äfven en annan stor och vigtig omständighet för denna stambanas snara färdigbyggande. Det är nemligen den, mine Herrar, som skall uträtta hvad unionskomitéer, möten, vackra tal och mera sådant icke kunnat åvägabrunga — en verklig förening emellan de båda brödrafolken. Ju förr dessa komma i närmare beröring med hvarandra, desto förr skall också detta ändamål vinnas. Det är således äfven ur politisk synpunkt af största vikt, att banan, som skall gifva tillfälle till en sådan närmare beröring mellan de båda folken, snart fullbordas.

På grund af hvad jag nu anfört yrkar jag, att Kammaren, med ogillande af såväl Kongl. Maj:ts Proposition i ämnet som Stats-Utskottets förslag, måtte till fortsättande af arbetena å nordvestra stambanan för år 1869 till utgående från Statskontoret på extra stat anvisa en summa af 6,180,000 riksdaler, deraf Kongl. Maj:t må ega att redan under detta år, om så pröfvas lämpligt, för ändamålet använda ett belopp af högst 1,000,000 riksdaler.

Herr Hedengren: Den föregående talaren har redan framställt en del af hvad jag ämnat yttra i frågan, och jag kan därför nu fatta mig kortare.

I likhet med Herr Grefve Posse tror jag, att det planlösa sätt, Utskottet föreslagit för våra jernvägsarbeten, ej är att rekommendera. Jag anser nödigt, att dessa arbeten fullföljas efter en bestämd plan, upp-tagande en viss tid för arbetets utförande och vissa efter behofvet lämpade summor, som för hvarje år få dertill användas. Men Utskottet har här icke framställt något förslag till bestämmande af tidpunkten, då nordvestra stambanan bör vara fullbordad, eller de belopp, som böra för hvarje år till arbetena derå användas.

Bland de skäl, hvilka Utskottet anfört för beviljandet af en så liten summa som den af Utskottet föreslagna, är äfven det, att genom ett långsammare bedrivande af jernvägsarbetena skulle uppkomma möjligheten för den inhemska industrien att kunna beräkna och tillhandahålla jernvägar-nes årliga behof af nödig materiel. Men lika med den föregående talaren tror jag, att om man till jernvägsbyggnadernas fortsättande anslår så obetydliga anslag som det af Utskottet nu tillstyrkta, så gå dessa åt till terrasseringsarbeten och lemna icke öfverskott till inköp af rails och rörlig materiel. Vi veta, att för nordvestra stambanan erfordras ej mindre än 200,000 rails, 12 lokomotiv och 400 vagnar af olika slag. Jag vill hemställa, om det är möjligt att på förhand beställa all denna materiel, då Jernvägsstyrelsen sjelf ej vet, huru mycket penningar den under de

kommande åren kan få att till ändamålet använda, eller om den ens fått något alls, och erhålla väl på detta sätt våra fabrikanter någon tid att bereda sig till arbetenas utförande?

Jag tror derföre, att ett så långsamt fortsättande af våra jernvägsbyggnader, som Utskottet föreslagit, icke medför någon besparing utan tvärtom förorsakar betydliga förluster, hvilket också Chefen för Jernvägsbyggnadsstyrelsen visat i den af honom författade promemoria, som finnes bilagd Utskottets Utlåtande. Han framställer der: att om nordvestra stambanan fullbordas 1870, komma styrelse- och förvaltningskostnaderna tillsammans med räntor å alla de derpå använda kostnaderna att uppgå till 1,926,900 riksdaler; om den fullbordas 1871, komma samma kostnader att uppgå till 2,481,500 riksdaler; och om den fullbordas först år 1872, hvilket troligen blir omöjligt, om dertill för hvarje år anslås endast ett så lågt belopp som det af Utskottet nu föreslagna, komma dessa kostnader att uppgå till 2,864,290 riksdaler. Om således banan fullbordas 1871 i stället för 1870, så göra vi en förlust af 554,600 riksdaler, och om dermed dröjer till 1872 i stället för 1870, så kommer förlusten att uppgå till 937,390 riksdaler. Jag frågar, om man då kan säga, att det ligger en besparing i att ej påskynda banans fullbordande?

Enligt min tanke kunna vi omöjligen bygga våra jernvägar med vare sig våra ordinarie eller extra inkomster. Jag tror ej heller, att något annat land i Europa byggt sina jernvägar utan lån. Jag tror derföre, att det är nödvändigt, att vi äfven framgent upptaga lån till dessa arbeten, hvilket jag äfven anser vara rätt, ty våra efterkommande böra väl också bidraga till bestridande af kostnaderna derför, då de måhända draga ännu större vinst deraf än vi. Då vi nu veta, att Riksgäldskontoret ändå måste upptaga ett lån, och detta icke kan ske inom landet, då penningar derigenom skulle tagas ifrån andra näringar, är det icke då skäl att vi på en gång upplåna äfven det belopp, som till nordvestra stambanans fullbordande erfordras?

I öfrigt finner jag för min del det vara af största vigt, att banan fullbordas år 1870. Derför tala flera skäl och i främsta rummet skäl af politisk beskaffenhet. Hade vi haft en förbindelse på jernväg med Norge, så tror jag ej, att den misstro emot oss, som under sednare tider der uppkommit, icke någonsin kunnat uppstå, och jag är öfvertygad om, att nordvestra banan skall blifva det verksammaste medel för åstadkommande af ett godt förhållande de båda folken emellan. Jag tror äfven, att det skulle vara sårande för Norrmännen, om, sedan de gått oss till mötes genom att bygga 8 mil jernväg, hvarpå de nu lida och fortfarande, intill dess denna bana blifvit satt i förbindelse med det svenska jernvägsnätet, komma att lida förlust, vi skulle fördröja nordvestra stambanans fullbordande och endast gå dem till mötes med tuppfjät, ty annat kan det ej blifva, om vi bygga för endast omkring 2,000,000 riksdaler om året. Men äfven ett annat skäl talar för påskyndandet af denna banas färdigbyggande. Vi se huru alla Europas länder och i synnerhet de stora magterna väpna sig. Detta kan väl ej ega rum endast och allenast af begär att kunna lysa på paradfältet, utan här måste väl ligga något under. Det är också min öfvertygelse, att vi förr eller sednare få se ett europeiskt krig utbryta, och då är det af största vigt, att de båda folken äro förenade genom en

jernväg, så att de må kunna skynda till hvarandras hjälp, om något af dem blefve anfallet; ja, jag tror till och med, att blott det faktum, att de båda brödräländerna äro förenade med en jernbana, skall motverka frestelsen att anfalla vare sig det ena eller andra af dem.

Jag tror dessutom, att många andra fördelar skulle uppstå, om arbetet på banan nu fortskyndas, så att den blir färdig år 1870. Arbetarlönerna äro för närvarande låga, och en stor mängd skicklige och erfarna arbetare gå sysslolöse omkring på landsvägarne. Är det nu skäl att inskränka jernvägsarbetena, som skulle kunna gifva bröd åt dessa arbetare, och låta dem än längre gå sysslolöse? Prisen på materialier äro nu äfven billiga, och Jernvägsstyrelsen eger en hel mängd sådana, som nu ligga obegagnade och förstöras. Dessutom skulle vi derigenom få inkomst af banan två år förr. Såsom redan blifvit nämndt, går nu banan Charlottenberg—Arvika med en förlust af närmare 50,000 riksdaler om året. Men då hela nordvestra stambanan blir färdig, kommer säkerligen trafiken derå att blifva vida betydligare. Hitom Christinehamn hafva vi ett nät af 135 mil jernvägar, och bortom Arvika finnas nära 37 mil sådana, hvaraf 33 mil i Norge, hvilka derigenom komma att förenas och utgöra ett gemensamt jernvägsnät af 182 svenska mil. År 1863, eller året efter det då den vestra stambanan fullbordades, stego trafikinkomsterna på Statens jernvägar med mer än 5,000 riksdaler per banmil, och år 1865, eller året efter södra stambanans färdigbyggande och förenande med vestra stambanan, stego dessa inkomster ytterligare med mer än 7,000 riksdaler per banmil. Äfven om man ej af nordvestra stambanans fullbordande kan vänta fullt så betydlig tillväxt i trafikinkomsterna, så kommer denna dock otvifvelaktigt att blifva betydlig, då Sverige och Norge hafva olika produkter, som komma att utbytas emot hvarandra. Vi hafva nemligen säd och ladugårdsprodukter, af hvilka sistnämnda Normännen behöfva stora kvantiteter äfven till utrustande af sin stora handelsflotta. De deremot hafva sill och torr saltad fisk, hvilka båda artiklar utgöra en nödvändighetsvara inom vårt land. En stor del af vårt jern kommer säkerligen också att på jernvägen gå till Kristiania, för att derifrån utskeppas.

På grund af hvad jag nu anfört, får jag i likhet med den föregående talaren föreslå, att Kammaren måtte till fortsättande af arbetena på nordvestra stambanan för år 1869 bevilja 6,180,000 riksdaler, deraf Kongl. Maj:t må ega att redan under detta år använda ett belopp af 1,000,000 riksdaler.

Herr Hierta: Då jag å Utskottets riksgäldsafdelning deltagit i behandlingen af det Betänkande, som nu föreligger, anser jag mig i viss mån skyldig besvara de inkast, som här blifvit gjorda emot detsamma. Till en början anhåller jag då, att Kammaren behagade tillåta mig uppläsa en del af motiven till detsamma, ty dessa innefatta ett sammandrag af de skäl, hvarpå Utskottet grundat sitt yttrande, och kan ett sådant uppläsande möjligen föranleda, att dessa skäl sedan icke oftare behöfva upprepas. Emellan de två åsikter, som här blifvit uttalade, har Utskottet anslutit sig till den, som anser att ett något långsammare, men stadigt fortskridande vore mera förenligt med landets sanna fördel, och Utskottet har såsom skäl för denna åsigt anfört följande:

“Om

“Om det än må kunna sägas, att, då en upplåning i alla händelser, under närvarande förhållanden, icke kan undvikas för att fylla Statens öfriga behof, det vore skäl att öka densamma med det belopp, som erfordras för fullbordandet af den nordvestra stambanan, eller åtminstone så att det af Kongl. Maj:t äskade belopp må kunna beviljas, så bör dock tagas i betraktande, att Riksgäldskontoret till betäckande af ränta och amortering ensamt å de lån, som hittills för bestridande af utgifterna till jernvägsbyggnader blifvit af Staten upptagna, måste under en lång följd af år vidkännas en utgift af mera än fyra och en half millioner riksdaler, och att ett fortsatt anlåtande af låneutvägen utöfver det oundgängliga kommer att medföra ytterligare ansträngningar af landets krafter för att bära den ränte- och amorteringsutgift, som häraf blir en följd. Under sådant förhållande synes det icke vara försigtigt att bedriva jernvägsarbetena hastigare, än att den tillökning i nettobehållningen, som kan väntas af den stigande trafikinkomsten utaf redan fullbordade jernvägar, till fulla betäcker och öfverstiger annuiteterna för de nya lån, som för jernvägsanläggningarne upptagas. Hvad angår beloppet af den upplåning, som nu skulle kunna ega rum, utan att behöfva för ränte- och amorteringsutgifter öka beskattningen, så torde böra erinras, att Riksgäldskontorets för den närmaste framtiden till dessa utgifter disponibla tillgångar icke lära medgifva anvisandet af ränta och amortering å något betydligare lånebelopp utöfver hvad som i allt fall erfordras till reglering af Riksgäldskontorets närvarande ställning. Utskottet har derföre trott sig böra begränsa 1869 års anslag till nordvestra stambanan såväl inom den summa, hvilken betingas af ofvan anförda omständigheter, som äfven med hänseende till möjligheten att sedermera utan ytterligare utländsk skuldsättning framgent fortsätta jernvägsbyggnaderna i jemn och stadig, om ock förminskad skala. Den ekonomiska förlust, som i afseende på sjelfva byggnadskostnaden af detta långsammare tillvägagående möjligen uppkommer, motväges å andra sidan, enligt Utskottets förmenande, uti icke ringa grad af åtskilliga fördelar. Till dessa kunna räknas: möjligheten af en önskvärd förenkling i byggnadsadministrationen, undvikande af de olägenheter, som större förändringar i arbetarepersonalens antal medföra, samt säkerhet för den inhemiska industrien att kunna beräkna jernvägarnes årliga behof af nödiga materialier. I alla händelser skulle Statens stambanor på sådant sätt antagligen kunna blifva färdiga inom en tid af omkring tio år härefter. Det uppskof af tilläffventyrs fem år, som för stambanornas öppnande i deras helhet härigenom skulle inträffa, anser Utskottet för Staten utgöra en mindre förlust, än erläggandet af några och trettio års annuiteter på ett upplånadt byggnadskapital.“

Derest Kammarens ledamöter behagat följa detta med uppmärksamhet, skola de äfven finna, att redan derigenom blifvit till en del besvarade några af de utaf de två siste talarne emot Utlåtandet gjorda inkast. För öfrigt innefatta dessa båda talares anföranden ungefär det mesta, som kan anföras emot Utlåtandet, och hvilket redan under öfverläggningen inom Utskottet tagits i öfvervägande, men Utskottet stadnade dock utan votering i det beslut, som innefattas i Utlåtandet. Jag vill nu vidröra de punkter, som af de två siste talarne blifvit framdragna. Herr Grefve Posse

har lemnat en uppgift öfver, huru fort jernvägsbyggnaderna i vårt land blifvit byggda och hvad de kostat, samt derunder visat att detta skett till en början i progressiv och sedan i aftagande skala, och att kostnaden i medeltal utgjort 6,000,000 riksdaler årligen. Herr Grefven har visserligen medgifvit, att det ej går an att hädanefter bygga så hastigt som hittills, men tillika sagt, att vi på sednare tiden gått längre i tillbakadragenhets än rätteligen bort ske. Jag ber att få lägga vikt vid detta yttrande och tager mig tillika friheten hemställa, om man kan säga, att vi gått längre än vederbort i besparing. Hvad säger väl landet i detta hänseende? Hvad har svenska folket sagt om den åtgärd, som förra Riksdagen vidtog, att nemligen inskränka anslaget till jernvägsbyggnaden? Har manne folket gillat eller ogillat detta beslut? Hvad hafva väl representanterne vid denna riksdag yttrat derom? Jag vill nu ej tala om några få undantag, ty sådana finnas alltid, som äro särskildt intresserade i dylika frågor, liksom det finnes personer, som se allt i rosenrödt och tycka att allt går bra, blott man går friskt på. Det är samma uppfattning, som under en ganska kritisk tidsperiod gaf sig uttryck vid danska riksdagen i ordstäfvet "dristigt vågadt är till hälften vunnet." -- I öfrigt vågar jag vådja till det omdöme, som i förevarande hänseende i början af innevarande riksdag gjorde sig gällande hos pluraliteten inom Kammaren, och tillika eriura om hvad man då tänkte med afseende å hvad man hört uttalas i landet. För min del kan jag ej för blott en skenbarhet kasta dessa omdömen öfver bord. Jag nämnde ordet skenbarhet, och detta förefinnes verkligen här. I bilagan till Herr Wærns reservation visas, att, genom att bygga nordvestra stambanan färdig redan 1870, en vinst af bortåt 940,000 riksdaler skulle beredas Statsverket. Kammarerna har nyligen hört hvilken stor och afgörande vikt de båda siste talarne lagt vid denna bilaga eller promemoria. Det är således gifvet, att den är i hög grad förledande, ja, jag vågar tillägga, missledande, och detta till den grad att, då man får antaga att någon afsigt att vilseleda icke ligger härunder, man förundrar sig att så stor tankspriddhet egt rum, då den uppgjordes. Af tabellen N:o 1 synes, att summan af tredje, fjerde och sjette kolumnerna utgör 1,926,900 riksdaler, hvaremot summan af samma kolumner i tabellen N:o 3 belöper sig till 2,864,290 riksdaler. Häraf skulle följa såsom slutsats, hvarom de föregående talarne redan erinrat, en vinst af 937,390 riksdaler af att bygga fortare; men här har en omission egt rum, nemligen att i ena fallet beräknats de räntor, som måste erläggas till år 1872, men i andra fallet blott räntor till 1870. Läggas nu i detta sednare fall till dessa räntor, som måste erläggas till 1872, så får jag i stället en besparing af 450—500,000 riksdaler genom att bygga långsammare. Nu kan man väl säga, att denna besparing lider någon förminskning, derigenom att, ju förr banan blir färdig, Staten deraf drager inkomst, men hvar och en vet att första och andra året, om man ens kan beräkna någon inkomst, denna icke öfverstiger 1 procent, och äfven om denna frändrages, uppstår i allt fall en förlust af 3—400,000 riksdaler genom att färdigbygga banan redan 1870 mot att dermed dröja till 1872. Genom en enkel quatuor-species-beräkning förfaller således hela det argument, som hemtats från nämnda tabell, och som under föregående öfverläggningar inom Representationen säkert gjort sig gällande, samt hvilket förmodligen äfven nu skall afgöra frågan,

för den händelse Kammaren behagade icke fästa afseende å det fel i beräkningen, hvarpå jag nu tagit mig friheten fästa uppmärksamhet.

Den förste talaren yttrade, att vår ställning väl ändå icke är så dålig, att vi icke skulle kunna bygga nordvestra banan färdig tidigare än ursprungligen varit beräknadt. Jag instämmer med honom deri, att så uselt är det väl icke stäldt, att vi icke skulle kunna anstränga våra krafter derhän, ja till och med bygga ännu mer på samma tid, men dervid möter den omständigheten, att vi i så fall nödgas öka våra skatter, på samma gång nödvändigheten bjuder att anslå höga belopp till gevär och fästningsbyggnader m. m. Frågan är då blott, huru fort vi böra gå, och om icke den grundsats Stats-Utskottet i detta hänseende uttalat, är att rekommendera såsom helsosam. Greffe Posse yttrade vidare, att det yore mindre fördel att till jernvägsbyggnader använda nettobehållningen af inkomsterna, emedan denna borde användas till annuiteterna, men det är ju alldeles detsamma, fast i en annan form, om jag lånar till betalande af annuiteterna och bygger med nettobehållningen. Om nationen beslutade att upplåna 4,600,000 riksdaler, hvarom nu är fråga, till industriens upphjelpande eller att för annat mål nedläggas på fosterlandets altare, så skulle den hafva större fördel deraf att på en gång indraga ett stort lån för jernvägsbyggnader. En ledamot här inom Kammaren, som är särdeles bevandrad i jernvägsangelägenheter, yttrade till mig häromdagen, det han icke kunde finna, att Stats-Utskottet handlat riktigt med förstånd vid detta tillfälle, samt tillade derjemte att, derest man ville gifva honom de 2,250,000 riksdaler, man nu anslagit af nettobehållningen, såsom annuitet å 35 millioner, åtog han sig att på 5 år bygga de stambanor, hvartill annars skulle åtgå 17 år. Detta gjorde till en början på mig ett intryck, att jag nästan höll på att blifva yr i hufvudet, och bad jag dertfore få betänka mig, men, sedan jag öfvervägt saken, fann jag snart ett item, nemligen, att om man gälfve 2,250,000 riksdaler om året såsom annuitet, så behöfde man väl sedermera icke vidare anslå några medel till jernvägsbyggnader, men i detta fall, att nemligen på en gång upplånades 35,000,000 riksdaler, hvarå de 2 millionerna skulle utgöra annuitet, finge man nöjet betala dessa annuiteter i 37½ efter de 17 åren, som skulle fordras att bygga med den årliga nettobehållningen, allt efter samma beräkning som för våra andra jernväglån, och med ränta på ränta blefve kostnaden i ena fallet troligen bortåt 50,000,000 riksdaler dyrare än i det andra.

Jag anhåller att, för den händelse jag begått någon öfverdrift i denna beräkning, blifva rättad, men jag ber tillika, att den, som möjligen skulle vilja upptaga detta till besvarande, noga besinnar hvad jag sagt, så att han ej framkommer med origtiga uppgifter i detta afseende. En allmän grundsats, som i dag ofta åberopats här inom Kammaren, är den, att ju förr man bygger färdiga sina jernvägar, ju förr drager man af desamma ekonomisk fördel. Detta är en åsigt, som ingen här lärer vilja neka och som gäller för alla jernbanor; men om man vill utsträcka konsekvenserna af en sådan åsigt, så skulle man ju kunna säga, att man bör bygga så många banor som möjligt så fort sig göra låter, ty största fördelen för landet skulle inträda, då alla banorna äro färdiga. Härvid möter dock den lilla olägenheten, att då jernvägarne icke gifva mera än en tredjedel eller hälften af räntan på byggnadskostnaden, så uppstode en vida större

förlust, ända tills man kommer derhän att de gifvo räntan i afkastning, och torde det således vara bäst att fara något varligare om nationen skall stå ut dermed. Vid diskussion om en föregående punkt yttrade en talare, att resultatet af våra jernvägar öfverträffat hans och allas djerfvaste förhoppningar, enär det visat sig att de gifva öfver 3 procent. Jag ber emellertid att så till vida få korrigera denna uppgift, att, då 100,000,000 riksdaler, som äro för jernvägarne upplånade, återgifva i netto 2,250,000 riksdaler genom nettobehållningen — låtom oss hoppas att den verkliga utgår — så blifver det allenast $2\frac{1}{4}$ procent. Vidare har det blifvit yttradt, att det skulle vara förnärmande för Norge, om ej ifrågavarande jernväg hastigare färdigbyggdes, men för min del tror jag, att Norrmännen ega tillräcklig sans för förstå vår goda vilja, och då nu sjöfarten är öppen, så är äiven samfärdseln de båda rikena emellan obehindrade. I fall af krig, som antagligen måste ega rum under sommaren, lemna ju sjövägen tillfälle till trupptransporter, hvartill kommer kommunikation, jemväl till sjös, emellan Göteborg och Christiania. Hvad slutligen arbetslösheten beträffar, så är det väl sannt att det till befrämjande af arbetsförtjenst kan vara lämpligt att bygga i större skala, men jag tror dock ej att den skilnad, som i detta fall en eller annan mil mera kan göra, inverkar särdeles mycket på arbetslösheten i hela landet. I Utskottet lade man särdeles vikt på den grundstats, som förra Riksdagen tyckte vilja fasthålla, att nemligen fortgå jemnt och stadigt och icke inkasta oss i några nya äfventyr. När det s. k. Finansbetänkandet förekommer till behandling, skall jag söka visa, att Utskottet hufvudsakligen utgått från den åsigten att göra Riksgäldskontorets ställning klar vid 1869 års slut, så att vi sedan icke vidare skola behöfva låna, *ej ens* för fortsättning af jernvägsbyggnaderna. Jag slutar med att yrka bifall till Utskottets hemställan.

Herr Friherre Liljencrantz: På sätt den siste talaren redan anmärkt, har en besynnerlig omkastning i opinionen på sednare tiden egt rum. Vid början af sista och äiven nu innevarande riksdag hörde man det omdöme allmänt uttalas, att man borde varsamt fortgå med jernvägsbyggnader. Den, som först hade ordet i denna fråga, ansåg förra riksdagen ett anslag af 2,000,000 riksdaler till nordvestra stambanan vara tillräckligt, och fann det ej lämpligt längre utsträcka upplåningar. Nu deremot hafva åsigtorna betydligt förändrats, men jag hemställer till dem, hvilka påyrkat det högre anslaget, om några goda skäl derfor anförts. Från den ståndpunkt jag betraktar saken, kan jag ej bevilja det högre anslaget, och vill jag för denna åsigt anföra mina skäl. Om man upplånar till jernvägar alltför stora belopp, så och då dessa icke lemna ränta på kapitalet, inträder ju alltid en skilnad emellan räntan och inkomsten, som af Statsverket måste betalas. Det finnes visserligen ett sätt att afhjelpa detta, och som jag hörde omtalas vid det för överläggning i detta ämne offentligan anslagna sammanträde med Kammarens ledamöter, nemligen att upplåna för att betala annuiteterna, men detta medel, som af den sidans anhängare anfördes, tror jag ej vara rådligt omfatta. Ehuru detta förslag då ej rönt särdeles motstånd, tror jag likväl icke, att Representationen vill inslä på denna bana. Om man således ej vill låna för att betala annuiteterna, så torde ock vara skäl ej fortgå hastigare i fråga om

jernvägsbyggnader, än att den skilnad, som förefinnes emellan inkomster af och räntan å anläggningskapitalet, ej må vara större, än att den kan bestridas utan alltför mycket betungande för Statsverket. Från denna allmänna princip skulle man väl kunna göra ett och annat undantag, om, såsom här blifvit sagdt, genom att bevilja en och annan million mera för nordvestra stambanan, som är ett redan beslutadt företag, besparingar skulle kunna verkställas. Men så är ej förhållandet, ty, om jag får tro Kongl. Maj:ts Proposition N:o 12, angående anslag till fortsättande af Statens jernvägsbyggnader, kan icke nordvestra stambanan i allt fall blifva färdig förrän år 1871, och detta under förutsättning af de mest gynnsamma väderleksförhållanden, samt att icke ens nämnda år någon trafik å banan lämpligen kunde ega rum. Nu har chefen för Byggnadsstyrelsen afgifvit en promemoria, hvilken jag förmodar kommit Stats-Utskottet till del, på sätt 46 § Riksdagsordningen föreskrifver, nemligen att den blifvit begärd af den Statsrådsledamot, som har sig uppdraget att ingå i kommunikation med Utskottet. Denna promemoria motsäger skenbart yttrandet i den Kongl. Propositionen, men denna motsägelse är dock blott skenbar. Den säger nemligen, att banan kan blifva färdig 1870, dock med vilkor af att anslag beviljas utgå redan år 1868. Detta är detsamma som Grefve Posses förslag, hvilket jag skulle vilja kalla motion, derest icke motions-tiden längesedan vore förbi, och hoppas jag derföre ock att Talmannen härpå icke framställer proposition. Enligt 55 § Riksdagsordningen skola nemligen alla motioner, som af ständigt Utskott behandlas, väckas inom den stadgade motionstidens slut, och enligt 56 § får en motion icke afgöras af Kamrarne, innan den blifvit af vederbörligt Utskott behandlad. Nu har jag mig emellertid icke bekant, att motion blifvit väckt om anslag för ifrågavarande bana att utgå redan 1868, lika litet som jag känner någon Kongl. Proposition i detta ämne. Förfarandet vore således grundlagsvidrigt, och jag får på förhand protestera mot proposition å ett dylikt förslag. Under sådana förhållanden kan banan ej blifva färdig förrän år 1871. Deraf tager jag mig anledning tillse, hvilka summor Byggnadsstyrelsen ansett behöfliga för att få banan färdig 1871, hvilket sednare Kongl. Maj:t godkänt. Å sidan 2 af den Kongl. Propositionen står, att för fullbordande af hela linien 1871 erfordras år 1869 3,090,000 R:dr. Detta är således det maximum jag vill lemna, och kan jag deremot ej instämma i Utskottets förslag, emedan jag finner det något godtyckligt eller, om jag så får uttrycka mig, tilltaget på höft, ty Utskottet har icke förebragt något skäl för att fixera summan till det belopp Utskottet tillstyrkt. Deremot är ett anslag af 3,090,000 riksdaler i öfverensstämmelse med hvad Kongl. Maj:t och Trafikstyrelsen ansett behöfligt för banaus färdigbyggande år 1871, och tror jag icke, att Norrmännen deraf kunna finna sig sårade, då ju banan blir färdig så tidigt som möjligt. I afseende å principen att bygga jernvägar hastigt, ber jag att få tillägga, att för det första uppdrivas dagsverksprisen och en mängd armar tagas från jordbruket, och för det andra kan den inhemska industrien ej så hastigt tillverka tillräcklig materiel, utan måste denna tagas från utlandet. Väl har jag hört, att en mängd arbetskrafter skulle vara lediga detta och instundande år, men jag vill hoppas att så ej må blifva förhållandet, och vi skulle då inslå på den bana, som en utmärkt författare i tidningen "Nya Dagligt

Allehanda" varnat för, i det han säger, att de forcerade jernvägsbyggna-
derna dragit armarna från jordbruket och höjt dagsverkskostnaden. Jag
yrkar derföre bifall till Kongl. Maj:ts Proposition, med den förändring att
summan bestämmes till 3,090,000 riksdaler.

Herr Lindström: Den förste talarens uppträdande i denna fråga
har beredt mig en icke ringa öfverraskning, ej i följd af de åsichter han
dervid uttalat, ty de afvika icke från dem han förut hyst, utan derföre
att jag tror, att han här talat i mångas namn och uttryckt en opinion,
som är temmeligen allmän inom denna Kammare och som hänvisar på en
stor omkastning uti tänkesätten i denna fråga. En sådan omkastning har
otvifvelaktigt egt rum, och jag tror att den har en ganska förklarlig grund.
Efter att under de år, som föregingo sista riksdagen, anslag till belopp af
10,000,000 à 12,000,000 riksdaler årligen beviljats för jernvägsarbeten, beslöts
vid nämnde riksdag den högst betydliga nedsättningen till 2,000,000. De
åsichter, som då sökte göra sig gällande, voro hufvudsakligen tvänne. Den
ena gick derpå ut, att till fortsättning af jernvägsarbetena icke skulle an-
vändas andra medel än som motsvarade den nettoinkomst jernvägarne lem-
nade. Denna åsigt, som ännu vidhålles af en representant för Stockholm,
lyckades dock icke vinna gehör. Den andra åsigten, som förordade upp-
tagande af lån, dock icke till större belopp än som motsvarade trafik-
inkomsten, blef den gällande, icke derföre att man icke ansåg det önskt-
ligt, att jernvägsarbetena ännu mera påskyndades, utan derföre att om-
ständigheterna vid den tiden voro sådana, att man ansåg sig icke kunna
utan stora faror bevilja högre anslag. Man ansåg sig dessutom icke böra
redan vid första riksdagen efter det nya statsskicket införande upptaga
ett utländskt lån, enär föregående lån, såsom man trott, verkat menligt på
landets kredit, hvilken derföre borde stadgas. Nu skall man väl inse, att
den förutsättning, på hvilken detta beslut grundades, icke längre förefin-
nes. Sedan nemligen Utskottet lemnat oss den upplysning, att det i
Riksgäldskontorets kassa finnes en brist, för hvars fyllande ett stort lån
måste upptagas, och sedan åsigtorna förändrats derhän, att man numera
anser att detta lån bör sökas i utlandet, står saken nu på en helt annan
punkt än vid förra riksdagen. Här föreligger nödvändigheten att upptaga
ett stort lån, och således finnes icke det skäl för inskränkning i jernvägs-
byggnaderna, som vid sista riksdagen gjorde sig gällande. Nu kan man
väl icke säga, att ett bifall till den förste talarens förslag vore ett fort-
gående på den väg, som så mycket klandrats, ty det är en betydlig skillnad
emellan att anslå 12,000,000 och 6,000,000 riksdaler årligen. Det finnes dock
flera andra skäl, som tala för beviljande af ett större anslag än det af
Utskottet föreslagna. En talare å Stockholms-bänken har sökt vederlägga
de argument, som härför blifvit anförda, och har velat tolka den Utlå-
tandet vidfogade promemorian så, att hvad som ansetts såsom en vinst af
ett större, mera omfattande jernvägsarbets utförande på en gång icke
vore någon vinst; hvarjemte han om nämnda promemoria påstått, att den
vore afgifven antingen under en påkommen tankspriddhet eller ock för
att vilseleda allmänna omdömet. Jag tror icke, att den högt aktade che-
fen för Statens jernvägsbyggnader kan läggas något sådant till last. Han
har med de bifogade tabellerna endast sökt visa, huru stort räntebelopp

kan komma att drabba det ena eller andra året, men icke huru stor räntevinst, som i följd af ena eller andra förslaget kan komma att uppstå. Detta visar sig också af följande rader, hvilka förekomma å sidan 12: "Granskar man de resultat, som beräkningarne för de särskilda alternativen å bifogade jämförelsetabell angifva, finner man att, om nordvestra stambanan enligt första alternativet fullbordas år 1870, Styrelse och alla öfriga förvaltningskostnader tillsammans med räntorna för alla de derpå använda kostnader skulle komma att uppgå till ett belopp af 1,926,900 riksdaler, och om stambanan enligt det andra alternativet fullbordas under år 1871, skulle samma kostnader komma att uppgå till 2,481,500 riksdaler; samt om banan enligt tredje alternativet fullbordas år 1872 uppgå dessa kostnader till 2,864,290 riksdaler." Han har således endast lemnat sifferuppgifter, som äro rigtiga, men har deraf icke dragit sådana slutsatser, som den nämnde talaren påstått.

Vore nu fråga om att inskränka fortsättningen af våra jernvägsbyggnader till hvad våra egna inskränkta tillgångar medgifva, erkänner jag, att den värde talaren har rätt; men då han icke lærer kunna bestrida nödvändigheten att i hvilket fall som helst upptaga ett lån; då man måste afsluta nordvestra stambanan till den punkt, som förut är bestämd; då det förestår Riksdagen att förr eller sednare anslå medel härtill, och då man slutligen måste komma derhän, att icke hvarje Riksdag må behöfva sysselsätta sig med lånefrågor, anser jag det vara en vinst för landet att väl placera de medel som komma att indragas, och jag tror att detta icke bättre kan ske än genom att använda möjligast största del deraf på det arbete för hvilket medlen äro ämnade samt derigenom på samma gång bereda sysselsättning åt de många armar som nu sakna sådan.

Ju tidigare den nordvestra stambanan blir färdig, desto tidigare kan Staten af densamma påräkna inkomster. Jag har icke gjort mig några sangviniska förhoppningar på denna bana och tror att den ekonomiska fördelen af densamma icke blir särdeles stor; men denna bana har ju, efter hvad man sagt, äfven en politisk betydelse. Är det så, och jag nekar ej dertill, då kan ju den förening, om hvilken man ofta sagt, att den är en förening att gråta åt, blifva en förening att glädjas åt, och detta måtte väl vara värdt så pass mycken uppoffring som räntan å ett års byggnadsanslag, i fall, rätteligen sedt, hvad man här kallar ekonomisk uppoffring, icke i stället är en ekonomisk vinst.

Samme talare har vädjat till allmänna meningen i landet och frågat, om icke den är för indragning af anslagen till jernvägsarbetena. Om man till allmänna meningen får sluta af de motioner, som vid riksdagen blifvit väckta om anslag till jernvägar i olika delar af landet, så synes det som skulle det fortfarande finnas en stor benägenhet för jernvägsanläggningar. Nu är likväl endast fråga huruvida en förut beslutad bansträckning skall göras färdig ett eller annat år tidigare.

Den siste talaren har dragit i tvifvelsmål huruvida proposition kan framställas å det förslag, som blifvit väckt af den talare, hvilken först hade ordet. Jag har icke att ingå i pröfning, om grundlagen därför lägger hinder i vägen, men jag förmodar att Herr Talmannen icke lærer underlåta att gifva den värde talaren svar derpå. För min del tror jag, att

en sådan proposition kan, utan att förnärma grundlagen, framställas; och sådant har vid flera tillfällen under föregående riksdagar egt rum.

Den siste talaren har äfven påstått, att genom att anslå en större summa till ifrågavarande jernväg jordbruket och industrien skulle beröfvas en mängd arbetare, af hvilka de hafva behof. Om man kastar blicken på den mängd af arbetslösa personer, som förekomma å gator och vägar, och å dem som emigrera, så tror jag att man lätt skall finna, att sagda omständighet icke skall på jordbruket eller industrien utöfva ett sådant inflytande. Vill man likväl se saken ur denna synpunkt, så ligger deri snarare ett skäl för att öka än att minska anslaget.

Jag anhåller, på grund af hvad jag nu anfört, om bifall till Utskottets hemställan, med den af Herr Grefve Posse föreslagna förändringen.

Herr Murén: Jag ber Herrarne om tillgift, för det jag nödgas uppehålla tiden med att ingå i svaromål å hvad en talare ansett lämpligt att anföra ur ett enskildt samtal emellan honom och mig, och å hvad en annan talare påstått, att jag i går afton under en enskild öfverläggning rörande denna fråga skulle hafva yttrat.

Den förste talaren har tilltrott sig uppgifva, att en person skulle till honom hafva sagt, att Stats-Utskottet icke haft förstånd, då det uppgjort förslaget att till fortsättande af nordvestra stambanan icke lemna mera än 2,250,000 riksdaler årligen. Då talaren härmed uppenbarligen afser mig, måste jag förneka, att jag fällt ett sådant yttrande, och jag kan göra detta så mycket tryggare, som vi vore ensamme då ifrågavarande samtal egde rum. Jag sade, att det förundrade mig att Stats-Utskottet icke insett fördelen af att, i stället för att till jernvägsbyggnader använda 2,000,000 riksdaler om året, förvandla denna summa till en annuitet å ett lån på 33,000,000 riksdaler, då i sådant fall jernvägsanläggningarne kunde fullbordas på fyra år, hvaremot i förra händelsen sjutton år dertill erforderades. Man hade då jernvägarne färdiga tretton år tidigare, och om de sjelfva betalade full ränta och amortering efter 16 å 20 år, så kunde väl icke, såsom nämnde talare påstod, ränteförlust uppkomma under loppet af 54 år. Han svarade mig härpå, att det lät antagligt, och att han skulle närmare tänka på saken.

Den andre talaren yttrade, att jag skulle hafva föreslagit utgifvandet af inhemska obligationer för hela eller en del af annuiteten. Den värde talaren torde dock erinra sig, att jag icke framställde detta såsom något förslag, utan blott sökte visa, att jernvägarne skulle kunna sjelfva betala annuiteterna, utan någon särskild kostnad för oss eller våra efterkommande. Våra jernvägar afkasta redan 3 procent å anläggningskostnaden, och med den tillökning i inkomster, som inom få år kan påräknas, skola de otvifvelaktigt snart lemna ett öfverskott tillräckligt att betala annuiteterna. Den sistnämnde talaren yttrade visserligen, att detta påstående tarfvade bevisning, men denna kan icke åvägabringas på annat sätt än genom framläggande af de resultat, som våra och utländska jernvägar visat. Jag har tagit reda på dessa förhållanden och är derigenom i tillfälle att meddela följande upplysningar. Under loppet af de tjugu sista åren hafva följande jernbanors trafikinkomst visat en årlig tillväxt i medeltal af: alla preussiska jernbanorna öfver hufvud 4,6, men af dessa

Berlin—Breslau-banan 8,3; Berlin—Hamburg-banan 8,2; Berlin—Stettin-banan 6,4. Belgiska privatbanorna hafva under samma tidlängd ökat per år 7,5 procent, samt belgiska statsbanorna under de sista tretio åren 3,6 procent; och å svenska statsbanorna har från och med år 1858 årliga tillökningen öfver hufvud utgjort 6,3 procent. Orsaken till att belgiska statsbanan visar minsta tillökningen, öfver hufvud per år, härleder sig derifrån, att denna beräkning kunnat göras för en tidpunkt af 30 år, och att således deruti äfven revolutionsåret 1848, då denna bana gjorde en kändbar förlust, är inbegripet.

Å svenska statsbanorna ökades inkomsterna, år 1863 med 14 och 1865 med 14,9 procent, och denna betydliga tillökning föranleddes deraf, att linierna Stockholm—Göteborg och Göteborg—Stockholm—Malmö de föregående åren hade blifvit fullbordade. Detta vackra resultat torde bevisa fördelen af att så fort som möjligt få en från två punkter påbörjad jernbana sammanbunden. Å den äldre linien om 80,6 mils längd var tillökningen, jemförd med föregående år, 1866 429,781 riksdaler 62 öre, utgörande 9 procent, och år 1867 450,903 riksdaler 95 öre, 9 procent. Å den norra stambanan, som icke kan lenna någon synnerlig inkomst, förrän sammanbindningsbanan genom Stockholm blifvit fullbordad, har dock trafikinkomsten under de sex sista månaderna utöfver motsvarande föregående månader ökats med 9 procent. Inkomsterna å svenska statsbanorna utöfver omkostnaderna utgjorde år 1862 1,386, år 1863 1,843, år 1864 2,161, år 1865 2,896 och år 1866 3,010 procent af anläggningkostnaden. Då man således ser i hvilket jemnt stigande inkomsterna varit, så kan jag icke förstå annat än att de framdeles skola ökas, så att de blifva tillräckliga att betala annuiteterna.

Den först omnämnde talaren yttrade: att gå dristigt på är hälften vunnet. Ja, han har sannerligen gått dristigt på, då han påstått, att de Utlåtandet vidfogade tabellerna äro i hög grad icke blott förledande utan vilseledande. Jag bestrider att så är förhållandet, ty i tabellerna är ränta beräknad icke blott till dess jernvägen blir färdig, utan ett år derutöfver och detta alldeles lika på hvart och ett af de tre alternativen. Samme talare antydde dock, att räntan borde beräknas till 1872 års slut, äfven om jernbanan blefve färdig 1870; men han glömmar då, eller kanske vill snarare förmå oss att glömma, att då bör också två års ytterligare ränta tagas i beräkning om jernvägen först år 1871 hinner fullbordas. Tabellerna äro således fullkomligt rigtiga, men kunde blifva vilseledande om den värde talarens uppgifter troddes af någon, men jag är öfvertygad att så icke är förhållandet; det finnes många sätt att gå dristigt på, men resultat beror på att gå rätt.

Jag kan icke utan anmärkning förbigå ett af Utskottets motiv hvilket förefaller mig något besynnerligt. Utskottet säger: "Bestämmandet af den summa, som till arbeten å nordvestra stambanan år 1869 bör anvisas, är i hufvudsaklig mån beroende af de grundsatser, som komma att följas för de återstående stambanornas fortsättning under en följd af flera år". Hvad vill detta säga? Skulle nu ifrågavarande anslag bero utaf den grundsats som sedermera kommer att följas, så är det ju alldeles omöjligt att nu känna denna och således äfven att nu göra *något* anslag.

Häri ligger en uppenbar omening. Jag tror mig dock förstå, att Utskottet dermed menat, att om mera än öfverskottet å trafikinkomsterna nu beviljas, så kommer man äfven framdeles att begära högre belopp. Jag får dock i anledning deraf erinra, att Utskottet bort säga rent ut hvad det menat, samt att Utskottet icke har att stifta lagar för kommande Riksdagar.

Utskottet har uppgifvit, att, till betäckande af ränta och amortering å de lån, som hittills för bestridande af utgifterna till jernvägsbyggnader blifvit af Staten upptagna, åtgå 4,500,000 riksdaler årligen. Ja det är sannt, men dessa lån äro använda icke blott för statsbanorna utan äfven för de enskilda; och annuiteten för de medel, som blifvit till de sednare beviljade, utgör omkring 700,000 riksdaler, och återstoden af den uppgifna summan minskas ytterligare betydligt med öfverskottet af jernvägstrafiken, nu redan uppgående till 250,000 riksdaler. Dessa omständigheter böra icke förbises, och det förundrar mig att Utskottet icke tagit desamma i betraktande, enär åtminstone den förra redan vid sistlidne riksdag upplystes.

Den af mig på den förr omnämnda sammankomsten framkastade planen, att inhemska obligationer, motsvarande våra jernvägs-annuiteter eller åtminstone någon del deraf, skulle kunna utgifvas, torde vid närmare eftersinnande icke befinnas så opraktisk, att den ju icke tål vid att begrundas, ty om jernvägarne, såsom man nu af erfarenheten kan med temmelig visshet antaga, 16 eller högst 20 år efter deras fullbordan lemna ett öfverskott å trafikrörelsen tillräckligt för annuiteterna, så ligger det bestämdt icke någon obillighet uti att låta våra efterkommande vidkännas dessa sednare, ty derigenom hindras de endast ytterligare några år ifrån att skörda den pekuniära vinst, som jernvägsrörelsen lemna utöfver annuiteterna, och de blifva säkerligen i alla fall mycket tacksammare för att vi förskaffat dem jernvägarne, än om vi undvikit att bygga dem, då vi så väl kunnat det.

Man skulle på så sätt med anlitan af vår goda kredit kunna åstadkomma jernvägar i landet utan ingen, eller åtminstone med ganska ringa kostnad för så väl närvarande som kommande generationer, och man kunde på så sätt aldri lämpligast åstadkomma ett inhemskt fondsystem. Jag anför dock detta, icke såsom något förslag att nu sätta i verket, utan endast såsom en erinran om hvad jag anser vara verkställbart och fördelaktigt, och skulle en så beskaffad plan för fortsättningen af Statens jernvägsbyggnader uppgöras, så egnar sig ofelbart utarbetandet deraf aldri bäst för ministären. Hittills hafva vi i annuiteter utbetalat omkring 28,000,000 riksdaler, och vi hafva visserligen stått ut dermed och skola nog göra det äfven hädanefter, helst inkomsten å trafikrörelsen år för år ökas och således mer och mer minskar bördan; men skulle man nu, såsom Utskottet föreslår, borttaga trafikvinsten, så blifva de skattdragande sannerligen allt för högt betungade och detta onödigtvis, då lånevägen står oss öppen. Det kan omöjligen vara klokt och förståndigt att använda statsinkomsterna till jernvägsbyggnader, hvilket är ett industrielt företag som inom en jämförelsevis kort tid betalar sig sjelft, och hvarutaf den aldri största fördelen kommer våra efterkommande till godo. Vi begagna dessa sednare ganska illa medelst att betunga landet med skatter, så att vi måste

stadna i en lägre kulturgrad. Den riksdaler som den skattdragande får behålla, fördubblar sig snart, och äfven detta till efterkommandes stora gagn och nytta. Nu är dock icke fråga om någon annan jernväg än den nordvestra stambanan; och jag hemställer, om det finnes något skäl att fördröja dess färdigbyggande utöfver år 1870, då man till denna tid kan få den färdig med det af Herr Grefve Posse förordade anslaget. Antingen är det nyttigt att bygga jernvägar, eller är det icke. Är det nu nyttigt, så måste det ock vara nyttigt att så fort som möjligt få en under byggnad varande jernväg färdig.

Man har sagt, att denna bana icke skulle i merkantilt hänseende medföra någon särdeles fördel, och det har så småningom utbildat sig till ett talesätt, att denna bana blott har ett politiskt, men icke något kommerciellt intresse. Jag tror dock icke, att vi hafva någon bana, som bär sig så bra, som denna kommer att göra, ty fullbordad utgör den sammanbindningslänken uti en oafbruten jernvägssträcka i Sverige och Norge af 182 miles längd med ena slutpunkten vid Westerhafvet och den andra vid Östersjön samt berörande tillika en stor mängd utsträckta sjökommunikationer i det inre af de begge länderna.

De båda länder, hvilka af denna jernväg skulle förenas, befinna sig dessutom under helt olika näringsförhållanden. Norge hemtar sin näring företrädesvis ur hafvet, Sverige från jordbruket, jernhandteringen och fabrikerne. Skulle icke denna bana vid sådant förhållande bära sig, så hjälper sannerligen ingen förutsättning eller beräkning i statsekonomiskt afseende. Kasta vi blicken på de norrländska provinserna, finna vi, att förbindelsen deremellan och Norge årligen tillväxt, oaktadt de svåra kommunikationerna. Största delen af det smör, som beredes i Norrland, utföres till Norge. Dit öfverföres äfven boskap, husslöjdalster och en mängd smidesprodukter, såsom liar, hästskor, yxor m. m. Ifrån Norge åter är en ganska stor tillförsel af sill och fiske, och allt detta kan nu ega rum, oaktadt de svåra kommunikationerna. Jag tror således, att de båda länderna emellan försiggår ett så lifligt utbyte, att om en jernväg, som förenade dem, icke skulle bära sig, jag åtminstone icke förstår hvar man skulle finna en lämpligare sträckning för en jernväg. Dessutom bör man besinna, att denna jernväg säkerligen komme att blifva stråkvägen för persontrafiken mellan Ryssland och Norge, hvartill den reguliera ångbåtskommunikationen mellan Stockholm öfver Östersjön erbjuder ett lämpligt tillfälle, och den kommer säkerligen äfven att utgöra det beqvämaste medlet för samma trafik mellan kontinenten och Norge, synnerligast under vintermånaderna, hvarjemte den stora mängden af resande, som årligen från utlandet i handelsärenden besöka Sverige, antagligen efter jernvägens fullbordan äfven komma att besöka Norge, ett förhållande som för de förenade rikenas handelsförbindelser med utlandet äfven är af icke obetydlig vikt. På dessa skäl tror jag, att man icke nog kan uppskatta fördelarne af den nu ifrågavarande jernvägen mellan Sverige och Norge, och en hvar torde lätt inse, huru stor förlust det skulle vara, om denna bana blefve färdig ett år sednare än behöfligt vore, ja, jag kan icke nog lägga Kammarens ledamöter på hjertat det riksgagneliga uti att denna bana blifver fullbordad år 1870, och för att nå det målet vill jag för 1869 bevilja den summa, Herr Grefve Posse föreslagit. Visserligen har

jag hört den åsigten framställas, att det icke skulle vara förenligt med grundlagen att nu besluta, det en million af nämnda summa skulle redan under innevarande år utbetalas. Men om så är, vågar jag hemställa, huruvida icke Grefve Posses förslag kunde ändras på det sätt, att Riksdagen, till fortsättande af arbetena å nordvestra stambanan anvisade en summa af 6,180,000 riksdaler, med rätt för Kongl. Maj:t att på lämpligaste sätt och tid densamma till det afsedda ändamålet använda, och vågar jag anhålla om Kammarens benägna bifall till det yrkande, jag nu framställt.

Då ytterligare flere ledamöter anmält sig att erhålla ordet, blef nu, kl. $\frac{3}{4}$ e. m., föredragningen af denna punkt afbruten, men skulle åter fortsättas

Kl. 6 e. m.

§ 5.

Då nu till vidare handläggning förekom Stats-Utskottets här ofvan omförmälda Utlåtande N:o 85, lemnades i följande ordning ordet åt de ledamöter, som rörande *Utskottets hemställan å sidan 7* dels redan under förmiddagen låtit anteckna sig för deltagande i öfverläggningen, dels än vidare sig dertill nu anmälde, nemligen:

Herr Ocklind: Frågan synes mig tillräckligt utredd genom den långa diskussionen på förmiddagen, och jag skall derföre icke yttra många ord.

Det är något nytt i statsekonomiskt hänseende, att man bör söka ställa så, att nedlagda kapital så fort som möjligt göras fruktbara. Endast detta skäl talar tillräckligt för att genom arbetets påskyndande bringa den nordvestra jernbanan så fort som möjligt till fullbordan. Jag instämmer derför med Grefve Posse, att ett anslag af 6,180,000 riksdaler nu bör beviljas, hvaraf en million att utgå redan i år. På detta sätt kan banan blifva färdig 1870. De skäl, jag hade tänkt att framlägga, hafva redan blifvit anförda. Herr Hierta ställde till Kammaren den frågan, hvad svenska folket skulle säga om den omkastning, som beviljandet af ett så högt anslag skulle innebära. Jag tror, att den åsigten är ganska allmän, att man vid 1863 års riksdag gick för långt i beviljandet af anslag till jernvägsanläggningar; men deremot torde man få taga för afgjort, att den mera tänkande delen af folket icke skall ogilla det beslut, på grund af hvilket det föreslagna beloppet 6,180,000 riksdaler beviljas, helst dermed vinnes det viktiga ändamålet att bereda arbetsförtjenst åt en talrik, arbetslös befolkning. Friherre Liljencrantz yttrade, att jernvägarne gifvo alltför låg ränta, nemligen endast $2\frac{1}{4}$ procent. Jag anser, att detta påstående grundar sig på en, om icke oriktig, dock i hög grad skef kalkyl. För ett rätt bedömande af den inkomst, en jernvägsanläggning lemnar, bör man taga i betraktande icke så mycket den direkta vinsten, som fastmera den indirekta, jag menar den allmänna nytta densamma tillskyndar ett land. Det är väl ingen inom denna Kammare,

som icke vet, att jernvägarne äro den mäktigaste häfstång för industriens och näringarnes lyftande, ja, ett det kraftigaste medel till produktionens tillväxt och till våra rika naturtillgångars fruktbargörande. Jag tror därför, att den ränta de gifva är, rätt förstådt, många gånger större än hvad Friherre Liljencrantz antydt.

Jag önskar, att Kammaren måtte bevilja det anslag, som Grefve Posse föreslagit.

Herr Medin: Det kan icke nekas, att det vore skäl att söka få banan färdig så fort som möjligt, men man får lof att se till på hurudan ekonomisk fot man står. För min del anser jag, att arbetet på nordvestra jernvägen bör bedrivas så, att banan kan vara färdig år 1871, och för detta ändamål vill jag bevilja ett anslag af 3,090,000 riksdaler, att utgå år 1869. Den skugggrädsla som många yttrat, att jordbruket genom jernvägsarbetenas kraftiga bedrivande skulle kunna komma att lida brist på arbetare, är efter min tanke föga befogad. Med den uppsjö på arbetsfolk, som för närvarande råder, är visst icke någon sådan fara för handen. Jordbrukarne kunna dessutom i allmänhet icke i dessa tider företaga några större arbeten. Äfven har man anfört det skälet, att det vore att befara, att man icke skulle kunna få jernvägsmateriel inom riket, i fall jernvägsarbetet ginge för raskt undan. Dermed är ingen fara. Jag har från säker hand, att en fabrik i Malmö, der jernvägsmateriel förfärdigas, måst afskeda sina arbetare i brist på beställningar. Flera fabriker finnas, som erbjuda rails. Derföre önskar jag, att arbetet må bedrivas med fart, så att jernvägen må vara färdig 1871, och af detta skäl yrkar jag, att Kammaren måtte bevilja ett anslag af 3,090,000 riksdaler att utgå år 1871.

Herr O. B. Olsson: Det är i sanning beklagligt, att ställningen skall vara sådan, att vi skola nödgas att åter uppträda på den utländska penningemarknaden såsom lånesökande, men om detta nu än måste ske, så kan jag derföre icke biträda de talare, som tycka att det gör det samma, om vi taga en million mer eller mindre. Det var en tid, då vi rusade å stad och upplånade penningar till jernvägar, utan att dervid iakttaga den varsamhet, som hade varit önskelig. De tre sista Riksdagarne hafva dock till en del stärfjat denna häftighet. Den plan Utskottet framlagt, att vi endast skulle bygga för den trafikinkomst, som banorna lemna, tror jag för min del vara det rigtiga systemet. Skola vi ideligen upptaga nya lån, då kommer slutligen den tid, då vi icke kunna betala. Jag kan icke annat än gilla Herr Hiertas åsigter i afseende på den Betänkandet bifogade promemorian. Af tabellen synes visst, att vi skulle göra en stor vinst, om vi forcerade byggandet af den nordvestra stambanan, men hela vinsten består dock endast i inbesparingen af byggnadsförvaltningen under 1872 samt den tillökning i trafikinkomsten genom hela bansträckningens öppnande emot endast större delen deraf. Deremot göra vi icke så obetydlig förlust, ty om vi nedlägga 5,000,000 riksdaler på banan, så är tydligt att räntan skall blifva större, än om vi blott anslå 2,250,000 riksdaler, såsom Utskottet föreslagit. En talare har sagt, att, om vi nu upplåna ett större belopp, kunna vi lättare förse oss med svensk jernvägs-

materiel. Jag tror, att äfven detta går lättare, om lånet tages något mindre, så att det icke kommer i fråga att anskaffa alltför mycken materiel på en gång.

Jag yrkar bifall till Utskottets förslag.

Herr Friherre Gripenstedt: Det kan icke bestridas, att Utskottet haft en ganska svår uppgift att lösa. Å ena sidan är det onekligen önskligt, att man så fort som möjligt måtte kunna fullborda åtminstone den jernväg, som kan anses vara fullt beslutet, men å andra sidan har man äfven att uppmärksamma de förhållanden i fråga om landets ekonomiska och finansiella ställning, som ålägga en viss varsamhet. Jag nödgas likväl säga, att enligt min åsigt Utskottet genom sitt förslag icke lyckats att rätt väl lösa denna uppgift. Jag måste nemligen göra anmärkning så väl mot det slut hvartill Utskottet kommit, som mot den grundsats Utskottet antagit såsom den slutligen bestämmande. Utskottet säger visserligen, då det ordar om nödvändigheten af varsamhet: "Under sådant förhållande synes det icke vara försigtigt att bedriva jernvägsarbetena hastigare, än att den tillökning i nettobehållningen, som kan väntas af den stigande trafikinkomsten utaf redan fullbordade jernvägar, till fullo betäcker och öfverstiger annuiteterna för de nya lån, som för jernvägsanläggningarne upptagas"; och detta är, efter mitt omdöme, en mycket klar och riktig grundsats, nemligen att man icke bör öka den uppoffring Staten nu har att vidkännas för jernvägarne, utan endast bygga nya sådana, i den mån trafiken af de redan färdiga dertill gifver medel. Men Utskottet har sedermera frångått denna sunda grundsats, då det straxt derefter säger, att det "trott sig böra begränsa 1869 års anslag till nordvestra stambanan såväl inom den summa, hvilken betingas af ovan anförda omständigheter, som äfven med hänseende till möjligheten att sedermera utan ytterligare utländsk skuldsättning framgent fortsätta jernvägsbyggnaderna i jemn och stadig, om och förminskad skala". I detta resonnement är, såsom man finner, grunden den, att man icke vidare skulle bygga med upplånade medel, utan till jernvägarnes fortsättning endast begagna den afkastning trafiken kan lemna, i följd hvaraf också det tillstyrkta anslaget blifvit inskränkt till hvad som motsvarar behållningen af denna trafik. Om man nu emellertid håller sig till den först uppgifna grundsatsen, eller att tillökningen i trafikinkomsterna skulle utgöra normen för jernvägsarbetenas bedrivande, så blir frågan: huru mycket kan då såsom tillgång för detta ändamål påräknas? Vi veta att omkring 4,700,000 riksdaler är hvad svenska Staten årligen utbetalar i räntor och amortering för sina jernvägsån. Men detta är likväl icke den summa, som Staten för detta ändamål uppoffrar, ty bruttoutgiften utgör visserligen 4,700,000 riksdaler, men nettoinkomsten af jernvägarne uppgår till $2\frac{1}{4}$ million, hvilken summa följaktligen minskar den förstnämnda, så att Statens verkliga uppoffring ej blir mer än omkring $2\frac{1}{2}$ millioner riksdaler. Detta är alltså hvad Svenska Staten får vidkännas för den i sanning storartade fördelen att ega sina nuvarande jernvägar, och bättre kunde efter min tanke $2\frac{1}{2}$ millioner om året icke användas. Men, mine Herrar, äfven jag är af samma mening som Utskottet, att Statens årliga uppoffring icke bör sträcka sig utöfver hvad den nu är eller dessa $2\frac{1}{2}$ millioner riksdaler. Om man

tager detta till utgångspunkt, så blir det således detta belopp jemte den årliga *tillväxten* i trafikinkomsten, som skulle utgöra fonden för jernvägs-lånen, nemligen på det sätt, att nämnda tillväxt skall uppbära de lån som för detta ändamål vidare erfordras. Huru stor är då denna tillväxt? Redan vid förra riksdagen meddelade Stats-Utskottet i sitt Betänkande N:o 61, på grund af från Byggnads- och Trafikstyrelserna öfver Statens jernvägar lemnade upplysningar, att den tillökning, som i trafikinkomsten visat sig konstant och således borde kunna påräknas, uppgick till minst fem, högst tio procent årligen. Ännu skarpare visar sig detta, om man gör en direkt jemförelse mellan de siffror som framgå ur räkenskaperna. Det visar sig då, att trafikinkomsten för år 1864 utgjorde 3,000 riksdaler per banmil mera än året förut. Ökningen från 1864 till 1865, var ännu långt större, ty den uppgick till 7,200 riksdaler per banmil, men detta måste likväl betraktas såsom ett undantagsfall, beroende derpå att de vestra och södra stambanorna då sammanbundos. Året 1866 visar ånyo en tillökning af 4,000 riksdaler per banmil utöfver hvad den var 1865. Af dessa med flera skäl drog Stats-Utskottet den slutsatsen, att 3,000 riksdaler per banmil, för år räknadt, vore den förhöjning som med all sannolikhet borde kunna påräknas i trafikinkomsten. Då vi nu veta, att omkring 100 banmil äro upplättna för trafik, så gör detta 300,000 riksdaler om året, hvilket också öfverensstämmer med den andra uppgifna beräkningsgrunden för den tillökning som kunde motses, eller att den skulle uppgå till minst fem procent af bruttoinkomsten, hvilken, såsom vi veta, utgör omkring sex millioner riksdaler.

Det torde derföre, i likhet med hvad förra Riksdagens Stats-Utskott uppgifvit, kunna antagas att tillökningen i trafikinkomster under den närmaste framtiden skall uppgå till 300,000 eller åtminstone 250,000 riksdaler om året; och detta belopp skulle vi alltså kunna påräkna för våra jernvägsbyggnader, utan att ett öres tillskott från Staten, d. v. s. från de skattdragande, behöfver komma i fråga.

Denna tillgång bör dock naturligtvis icke användas såsom kapital, i hvilket fall den vore högst otillräcklig, utan till ränta och amortering för upplåningen af det erforderliga kapitalet, och då man icke förskrifver sig att betala mer än sex procent om året i ränta och amortering, representera på detta sätt 300,000 riksdaler om året ett kapital af fem millioner. Detta belopp, eller något mindre, i fall man för säkerhetens skull ej vill beräkna den årliga tillökningen i trafikinkomster till fullt 300,000 riksdaler, skulle således kunna årligen upplånas, utan någon vidare uppoffring från Statsverkets sida. Det synes mig således, att Stats-Utskottets första af mig anförda grundsats är fullkomligt nöjaktig, och om denna grundsats konsekvent tillämpas, vore man derigenom betryggad, att icke någon ny utgift behöfver påläggas Statsverket för jernvägsbyggnadernas fortsättande, men kunde likväl, genom successiv upplåning, som skulle kunna utsträckas ända till fem millioner om året, inom en icke alltför aflägsen tid fullborda våra återstående nödiga jernvägar.

Ett par af de föregående talarne i förmiddags ådagalade tydligt, att det måste betraktas som en fördel att fortsätta arbetet på nordvestra stambanan så skyndsamt som möjligt, och att en betydlig besparing derigenom skulle vinnas. Jag behöfver icke upprepa de siffror, som oveder-

sägligen visa, att genom antagande af de olika alternativen man kommer till ganska skiljaktiga resultat, hvad kostnaden beträffar. Så skulle skillnaden mellan det första och andra alternativet uppgå till 554,600 riksdaler, det första till fördel; mellan det första och tredje till 937,390 riksdaler, det första till fördel; och mellan det andra och tredje till 382,790 riksdaler, det andra till fördel. Nu har man gjort den invändningen, att den af Jernvägsbyggnadsstyrelsen utgifna promemoria, hvaruti dessa beräkningar förekomma, skulle vara missledande, till följd deraf att det icke tagits i betraktande, att, om banan hastigare fullbordas, så kommer också annuiteten för byggnadskostnaden att tidigare utgå. Jag ber likväl att få fästa uppmärksamheten derpå, att här icke är fråga om annuiteterna utan om förvaltnings- och arbetskostnaderna samt räntan på de föregående årens anslag, som icke kunna afkasta något, förrän banan är färdig, ty till dess banan är fullbordad, måste naturligtvis hela kostnaden för de under arbete varande sträckorna ligga fullkomligt ofruktbar.

Dessa förlorade räntor jemte aflönings- och byggnadskostnaderna är det man här har att taga i beräkning. Det är visst sannt, att om man bygger hastigare, så inträder den tid, då annuitet skall betalas tidigare, men skulle fördelen anses ligga uti, att så länge som möjligt slippa betala annuiteter, då är det bäst att *aldrig* bygga. Detta gör man ju emellertid för nyttans skull, och nyttan af arbetet måste alltså anses uppväga annuiteten.

Det står således fast, att den förlust, som uppkommer genom ett fördröjt arbete, verkligen är den som blifvit uppgifven, och dermed kvarstår äfven motivet för beviljande af ett högre anslag än det Utskottet föreslagit.

Nu är det emellertid af stor vikt, att vid ett tillfälle som detta, då det är fråga om att fortgå på en bana af skuldsättning, som alltid är betänklig, man gör klart för sig sin finansiella ställning. Denna kan, enligt min tanke, sammansättas i följande hufvudpunkter. Först och främst hafva vi åtagit oss en uppoffring af omkring $2\frac{1}{2}$ millioner om året för att bygga jernvägar och komma i åtnjutande af de fördelar som dessa medföra; men utöfver denna uppoffring vilja vi nu icke gå. Vidare har en åsamkad brist i Riksgäldskontoret uppkommit, hvilken Stats-Utskottet uppgifver till omkring 20 millioner. Denna brist har till en del uppstått derigenom, att betydliga summor till jernvägsbyggnader ej blifvit för detta ändamål upplånade, utan blott anvisade att utgå från Riksgäldskontoret. Detta förfaringssätt har efter mitt omdöme icke egentligen varit origtigt, ty så länge det endast var fråga om relativt mindre summor, kunde det ej vara lämpligt att upptaga ett fonderadt lån, utan måste man då heldre tills vidare hjälpa sig fram med en s. k. sväfvande skuld.

Man har sålunda genom temporära lån eller andra utvägar, så godt man kunnat, redt sig från sådana behof, som icke kräft annat än jemförelsevis mindre betydliga summor, och jag tror icke att detta bör klandras. Men till sist bör dock denna sväfvande skuld utbytas mot ett fonderadt lån. Anledningen till den förevarande bristen på 20 millioner är således, som sagdt, dels anslag till jernvägar, dels utgifter för andra behof, hvar-till man icke velat anskaffa medel genom ökad beskattning utan genom
anvisningar

anvisningar på Riksgäldskontoret, samt slutligen den oförutsedda, betydliga så väl tillökning i utgifter som minskning i inkomster, hvilken varit en följd af det betryck för den allmänna rörelsen vi delat med nästan alla länder i den civiliserade världen. Men sedan oförmälda brist en gång blifvit betäckt, visar sig slutligen såsom det sista hugneliga hufvudmomentet af vår finansiella ställning, att de pårikneliga inkomsterna äro tillräckliga för att balansera de ordinarie statsutgifterna. Hvad nu den förevarande statsbristen af 20,000,000 riksdaler beträffar, så är det en lycklig omständighet, att Statsverket har, så att säga, en fordran hos jernvägsfonden. Man har nämligen under den goda tiden kunnat af statsmedel lemna ganska betydliga bidrag till jernvägsfonden, och dessa bidrag uppgå enligt Utskottets beräkning till ett sammanlagdt belopp af 18,000,000 riksdaler. En af reservanterne mot Stats-Utskottets förslag har deremot beräknat dessa bidrag till 24,000,000 riksdaler, och för min del anser jag denna beräkning vara riktig. Skilnaden mellan de begge beräkningarne består egentligen deruti, att Utskottet från de af Riksgäldskontoret till jernvägsarbetena förskjutna medlen afräknat den summa af nära 6,000,000 riksdaler, som sistlidet är upplånades, och som af Utskottet ansetts utgöra en ersättning för dylika inmedel åt Riksgäldskontoret. Men detta lån bör icke sammanblandas med de öfriga lån, som upptagits till byggande af jernvägar, ty af detsamma gingo blott 2,000,000 riksdaler till jernvägarne, och de öfriga 4 millionerna få icke räknas dit.

För öfrigt är detta endast ett temporärt lån, som af Riksgäldskontoret snart skall återbetalas och som äfven af denna anledning icke bör intagas i beräkningen. Det hade visserligen varit mycket väl, om alla dessa, tid efter annan tillskjutna summor af statsmedel, uppgående till omkring 24,000,000 riksdaler, aldrig behöft från jernvägsfonden återfordras, hvilket ej heller, då tillskotten skedde, var mening. Men då det nu, till följd af inträffade omständigheter, visar sig, att man icke utan alltför stora svårigheter kan undgå att upptaga ett större lån, så är det i min tanke, som sagdt, en lycka att man har denna fordran inestående hos jernvägsfonden. Ty på grund häraf kunna vi göra ett nytt lån af ända till 24,000,000 riksdaler, utan att hafva frångått den antagna grundsatsen att *icke låna till annat ändamål än jernvägarne*; och vi kunna sålunda genom ett utländskt låns upptagande för detta ändamål till nyssnämnda belopp återkomma i en fullkomligt normal finansiell ställning.

Äfven jernvägsarbetenas fortsättning kan sedermera fortgå jemnt och normalt, enär, såsom nyss blifvit visadt, enligt den föregående tidens erfarenhet om trafikinkomsternas tillväxt en upplåning af ända till 5,000,000 riksdaler om året kan ega rum, utan att Staten för ränta och amortering å detta belopp behöfver vidkännas någon ökad uppoffring, utöfver hvad som blir en följd af den nu ifrågavarande, nödvändiga upplåningen.

Hvad åter angår den af Utskottet jemväl framkastade, emot nyssnämnda system helt och hållet stridande grundsatsen, att man hädanefter skulle bygga jernvägar utan upptagande af vidare lån, endast med det belopp som motsvarar behållningen af trafikinkomsterna, så får jag fästa uppmärksamheten derå, att den tillgång af 2,250,000 riksdaler, som af trafikinkomsterna skulle hemtas, redan är tagen i beräkning såsom

statsinkomst i budgeten, der inkomsterna af jernbanorna finnas upptagna till något öfver 6,000,000 riksdaler, och der således det blifvande öfverskottet är inräknadt såsom nödigt för statsutgifterna i allmänhet.

Skulle nu detta öfverskott i stället användas till byggande af jernvägar, så är klart, att sanma summa för Statsverkets behof måste betäckas genom beskattning, eller, med andra ord, att jernvägarne skulle byggas, icke såsom hittills med upplånade medel, för hvilka Statsverket erlägger ränta och amortering, utan med direkta skattebidrag af den närvarande generationen — en grundsats som jag för min del omöjligen kan gilla. I afseende på lånesummans storlek anse somliga sig böra tillstyrka ett belopp af 6,180,000 riksdaler, för att få banan färdig år 1870. Min afsigt har varit att icke tillstyrka någon större summa, än den Kongl. Maj:t föreslagit, nämligen 4,635,000; och jag hemtar så mycket mer anledning att ej öferskrida denna siffra, som man derigenom stadnar inom det belopp, som kan upptagas, utan att belasta Staten med någon ökad uppoffring för annuiteterna. Dessutom har man, efter hvad jag förnimmer, inom första Kammaren stadnat vid en summa af endast 3,090,000, och jag finner deri en ökad anledning att icke här sträcka fordringarne längre än till 4,635,000 riksdaler. Det är visserligen sannt, att den nordvestra jernvägen då icke blir färdig 1870 utan först 1871, hvarigenom inkomsterna icke blott af denna bana, utan äfven af hela det öfriga jernvägs-systemet under tiden blifva mindre än eljest; men denna omständighet synes mig dock icke innebära tillräckligt skäl, för att frångå Kongl. Maj:ts Proposition, hvarför jag får tillstyrka bifall till den summa som i densamma blifvit föreslagen.

Herr Indebetou: Under den redan ganska långa diskussionen i ämnet hafva flera olika förslag blifvit framställda med afseende å den summa, som vid denna riksdag borde anslås till fortsättande af nordvestra stambanan. Under förmiddagens diskussion har ett förslag blifvit framställt att dertill använda 6,180,000 riksdaler; andra talare hafva biträtt den reservation, som finnes bifogad Stats-Utskottets ifrågavarande Betänkande, och hvilken afser att för år 1869 anvisa ett belopp af 3,090,000 riksdaler till denna bana; andra hafva åter, med bifall till Utskottets förslag, ansett sig böra stadna vid att för detta ändamål anvisa en summa af 2,250,000 riksdaler, och slutligen har den siste talaren yrkat bifall till Kongl. Maj:ts Proposition, hvarigenom för samma bana äskats ett belopp af, i rundt tal, 4,650,000 riksdaler.

När man skall välja emellan dessa olika summor och göra klart för sig, om ett högre eller lägre belopp för ändamålet bör lemnas, måste man utgå från de skäl, som kunna finnas för eller mot den ena eller andra åsigten. Mig förefaller, som om ganska antagliga skäl med lätthet här stodo att finna.

Om man vill fortsätta byggandet af våra jernvägar med *egna* medel, måste detta ske långsamt. Vi hafva nemligen icke några samlade fonder att härtill begagna; och beloppen måste således anskaffas medelst beskattning, men jag har anledning tro, att svenska folket för närvarande ingalunda skulle vara villigt att åtaga sig någon betydligt förhöjd beskatt-

ning i ändamål att dermed bygga jernvägar. Vill man bygga våra jernvägar med egna medel, måste man således, enligt min tanke, gå sakta till väga.

Men är man deremot sinnad att härför upptaga lån, blir det åter en fördel att bygga fort, ty på de upplånade medlen måste man erlægga ränta, och derfor är det nödigt att så ställa, att man äfven så snart som möjligt måtte kunna erhålla någon inkomst af dessa medel.

Det har af den siste talaren blifvit yttradt, att man skulle kunna årligen upptaga nya lån till belopp af 5,000,000 riksdaler, utan att en ökad beskattning för folket till följd deraf skulle komma i fråga. Han stödjer denna åsigt på det antagandet, att trafikinkomsterna årligen skola ökas med 300,000 riksdaler, hvilka kunde användas till räntor och amortering å de upptagna lånen. Jag tillåter mig att härvid göra en liten anmärkning. Man torde icke få taga för gifvet, att trafikinkomsterna skola, såsom den ärade talaren beräknat, år ifrån år oupphörligen ökas. Omständigheter kunna inträffa, hvilka verka derhän att ifrågavarande inkomster till och med förminska; och detta kanske icke så obetydligt. Jernvägarne, liksom alla andra menskliga företag, äro nemligen underkastade förgångelse och förslitning. De nötas med tiden och fordra reparationer. Men dessa reparationer kräfva icke årligen ett lika stort belopp. Några år kunna förfylla, utan att några större reparationer erfordras, men följande år uppstå deremot ganska betydliga utgifter, såsom då man till exempel behöfver lägga nya rails på någon större eller mindre del af bansträckningen. Detta skulle kanhända så medtaga inkomsterna, att ett minus uppstod i stället för ett plus. Jag vågar således icke antaga den ärade talarens beräkning, som i alla fall icke är annat än en supposition, äfven om trafikinkomsterna ännu under några år skulle kunna ytterligare ökas.

Efter hvad jag från början antydt, kommer mitt omdöme i denna sak att bestämmas deraf, huruvida vi skola bygga med *egna* eller med *lånade* medel. Låtom oss då se till, till hvad ändamål vi vid denna riksdag behöfva upptaga lån. Först och främst behöfva vi detta för att betäcka den brist, som finnes i Riksgäldskontoret och som vid riksdagens början uppskattades till 10,000,000 riksdaler, men som nu antages utgöra dubbla beloppet. Vidare behöfva vi upptaga lån för att konvertera det sistlidet är upptagna temporära lånet till fonderad statsskuld, enär, såsom förut blifvit anmärkt, dessa sväfvande lån icke böra för längre tid fortfara. Och slutligen skulle vi låna för nya jernvägsbyggnader; och härför skulle erfordras icke mindre än 9,000,000 riksdaler, innan nordvestra stambanan blir fullbordad. Det är sannt, att, af denna summa, 2,250,000 riksdaler redan blifvit beräknade; men återstoden skulle fyllas med lån.

Jag tror, att Riksdagen läser tveka att besluta sig till att nu göra så stora upplåningar. Således komma vi utan tvifvel att med egna medel bygga den nordvestra stambanan färdig. Men i sådant fall måste vi också gå långsamt framåt för att icke ålägga de skattdragande större bördor, än de kunna eller vilja åtaga sig.

Af dessa skäl anser jag försigtigast att stadna vid Stats-Utskottets förslag, och anhåller derfor om proposition derå.

Herr Carl Ifvarsson: Vid bedömande af denna fråga anser jag, i likhet med den siste talaren, att man bör taga i betraktande, huruvida, när denna bandel blir färdig, man bör fortsätta eller upphöra med jernvägars byggande i vårt land. Vore meningen att upphöra, sedan denna bana blifvit färdig, skulle de hafva rätt, som vilja påskynda denna bana så mycket som möjligt och som yrka på att dertill upptaga lån; men jag tror för min del, att det icke vore lämpligt eller nyttigt att härvid stadna, utan att man deremot bör så ställa, att man fortfarande bör kunna anslå något visst belopp till jernvägsbyggnader. Men man bör deremot icke anskaffa medel härtill genom lån, utan upphöra med dessa låneaffärer och akta sig för vidare skuldsättning, vare sig för jernvägsbyggnader eller andra ändamål. Men beträda vi denna väg, är gifvet, att vi också måste bygga sakta och icke ens för fem eller sex millioner om året. Derfor tror jag icke det vore skäl uti att vid denna riksdag höja summan till jernvägsbyggnader särdeles mycket utöfver hvad den sednaste Riksdagen för samma ändamål anslog. Jag har likväl i dag tyckt mig finna en viss förpostfaktning för banor åt både söder och norr; och får man häraf draga någon slutsats, torde inträffa, att man, så fort den nu ifrågavarande banan blir färdig, kommer med anspråk från både ena och andra hållet på anslag till nio à tio millioner riksdaler om året till flera jernvägar. Dessa fluktuationer äro dock ingalunda tjenliga, det lärer oss den gamla erfarenheten; och man bör akta sig noga härför. Nu frågas kanhända, hvilket ungefärliga belopp man bör antaga såsom lämpligt att hvarje år använda till jernvägsbyggnader. Enligt mitt förmenande bör man hålla sig omkring det belopp, som sista Riksdagen härtill använde, och icke vidtaga några alltför hastiga eller för stora förändringar härutinnan. För min del tror jag det vara nödigt iakttaga sparsamhet i detta hänseende, och att Utskottets förslag derföre är under närvarande förhållanden lämpligast. Jag vill ingalunda misskänna vigten af att så fort som möjligt fortsätta den nordvestra banan till slut och skulle ingalunda neka till att, om det vore möjligt, härtill lemna tre eller fyra millioner riksdaler om året, om det endast vore denna bana, man hade i perspektiv, men jag anser det under nu bemärkta förhållanden vara bättre att stämma i bäcken än i ån, och derföre vill jag sakta gå till målet.

På grund af dessa skäl yrkar jag bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Statsrådet Lagerstråle: Redan under sistförflutne riksdag vid aflåtandet af nådig Proposition i afseende på anslag till jernvägsanläggningar föreslog Kongl. Maj:t, att erforderliga belopp måtte anvisas till nordvestra stambanans fortsättande, så att densamma kunde blifva färdig år 1870. Det förslag, som då framställdes, afsåg beviljandet för 1867 af 720,000 riksdaler och för 1868 af 4,635,000 riksdaler. Denna framställning lyckades icke vinna bifall af Riksdagen, hvilken inskränkte de af Kongl. Maj:t äskade anslag till allenast 2,000,000 riksdaler för 1868, hvilka till det ifrågavarande ändamålet beviljades. Då till nu pågående Riksdag förnyad framställning i ämnet skulle ske, måste man taga i öfvervägande, huruvida vid detta tillfälle skulle i samma syfte äskas redan för år 1868 ett så mycket högre anslagsbelopp som den vid sistlidne riksdag gjorda nedsättningen, för att banan skulle år 1870 kunna vara

färdigbyggd. Men då vid statsregleringens uppgörande man utgick från den grundsats, att för åren 1868 och 1869 icke större lån skulle upptagas än omkring 6,000,000 riksdaler under hvardera året, blef det en nödvändighet att nedsätta anspråken på anslag till jernvägsbyggnader derhän, att den summa, som man ansåg möjlig till inom landet upplåna, icke skulle öferskridas. Man bestämde sig derföre för det fjerde af de alternativ i afseende å nordvestra stambanans fullbordande, hvilka Styrelsen för Statens jernvägsbyggnader uppgjort; och detta innehåller banans färdigblifvande först år 1871 — således ett år sednare än hvad vid förlidne riksdag ifrågasattes. Kongl. Maj:t föreslog af sådan anledning, att vid innevarande riksdag skulle anslås 4,635,000 riksdaler till fortsättande af arbetena å bemälda stambana jemte ett mindre tillskott till anställande af undersökningar med afseende å framtida fortsättande af öfriga stambanor — eller tillsammans i rundt tal 4,650,000 riksdaler. Dertill skulle efter samma alternativ nästkommande Riksdag anvisa 3,090,000 riksdaler och den derpå följande 1,545,000 riksdaler, så att, på sätt jag omnämnt, hela den ifrågavarande jernvägslinien skulle år 1871 fullbordas. Enligt det förslag Stats-Ut-kottet afgifvit — grundadt på en sammanbindning af det anslagsbelopp, som nu borde beviljas, med det belopp, som af stigande trafikinkomster kan vara att påräkna — kan icke gerna antagas, att denna bana förr än år 1872 blir färdigbyggd. Härvid tillåter jag mig göra den anmärkning i själfva saken, att det förefaller mig något oegentligt att numera, sedan trafikinkomsterna blifvit förflyttade från den fristående ställning de förut innehaft och blifvit uppförda ibland Statens öfriga årliga inkomster, fästa särskildt afseende vid dem; de ingå ju, såsom sagdt, numera, lika såväl som t. ex. tull- och bränvinsmedlen, i statskassan till fyllande af Statsverkets allmänna behof. I afseende å den frågan således, huru stor summa bör användas till jernvägsanläggningar, finner jag svaret derå helt enkelt blifva, att siffran å denna summa måste bero och bestämmas af det belopp, som Representationen kan vilja åtaga sig till räntor å och amortering af för ändamålet upptagna lån.

Man har yrkat, att anslagen till blifvande jernvägsbyggnader borde för framtiden betydligt nedsättas. För min del kan jag ej finna en sådan åtgärd lämplig. Taga vi nemligen i betraktande, att hela det jernvägsnät vi nu ega åstadkommits utan annan tillökning i beskattningen än en förhöjning af bränvinskatten, och att tvärtom lindring i ordinarie och extraordinarie skatter under tiden egt rum, vore det obilligt handladt mot de delar af landet, hvilka ännu icke fått fördelen af jernvägsanläggningar, om man nu började inskränka anslagen till dessa anläggningar, så att en oskäligt lång tid komme att förflyta, innan dessa landets delar kunde blifva delaktiga af en sådan fördel. Dermed vill jag dock icke hafva sagdt, att de summor, som för framtiden skulle till jernvägsbyggnader användas, borde vara så höga, som de kunde vara under de tider, då inkomsterna gingo lätt in och i följd deraf dessa företag pågingo med en fortskyndande hastighet. Men att inskränka jernvägsanslagen, på sätt Stats-Utskottet gjort, synes mig hvarken billigt eller ändamålsenligt.

Åtskillige talare hafva i afseende på sifferförhållandena upptagit de skäl Stats-Utskottet för sin hemställan åberopat och ingått i vederläggning af desamma. För egen del ämnar jag icke öka vidden af dessa au-

märkningar; men jag ber att få till bemötande upptaga ett förslag, som blifvit af en reservant inom Utskottet framställt och sedermera här under diskussionen förordadt, och hvilket går ut på, att 3,090,000 riksdaler måtte till nordvestra stambanans fortsättande anvisas. Det kan visserligen icke förnekas, att, om denna summa beviljas, möjlighet är beredd att inom 1871 års utgång vinna fullbordan af denna stambana. Men i sådant fall får man dock icke förglömma, att om blott 3,090,000 riksdaler nu anslås, så måste det anslagsbelopp, som man nu förutsatt skola af nästa Riksdag beviljas, då komma att höjas med just samma summa, som man nu är på väg att afpruta på det af Kongl. Maj:t vid denna riksdag äskade anslaget. Och om nu Representationens mening är att upptaga ett af flera omständigheter föranledt större lån, torde det väl vara mera naturligt att redan i år taga en större andel af detsamma till det byggnadsanslag, som erfordras för att på 3 år fullborda nordvestra stambanan, än att nöja sig med beviljandet af ett mindre anslag nu för att vid nästa riksdag nödgas anslå ett större. Detta skäl kan naturligtvis icke gälla för dem, som icke vilja bevilja mera till banliniens fullbordande, än hvad Stats-Utskottet föreslagit, eller 2,250,000 riksdaler. Men de, som med fullt allvar tillstyrkt reservantens förslag och således tänka på banans färdigblifvande år 1871, borde väl, för att vara desto säkrare om vinnandet af detta ändamål, lätteligen kunna förändra den i reservationen föreslagna summan till den något högre, som Kongl. Maj:t begärt. Det kunde visserligen se ut, som om jag — från den ståndpunkt jag intager i frågan, då vid föregående riksdag Kongl. Propositionen i ämnet afsåg banans fullbordande 1870 — skulle omfatta den åsigt, som af den förste ärade talaren blifvit framställd, nemligen att så stort lån skulle upptagas, att för innevarande år 1,000,000 riksdaler och för år 1869 en summa af 5,180,000 riksdaler kunde för merbemälda ändamål utanordnas. Jag befarar likväl, att, med den utgång frågan fått i Första Kammaren, der anslaget bestämts till 3,090,000 riksdaler, ett vida mindre fördelaktigt resultat i afseende å banbyggnaden skulle åstadkommas, i fall denna Kammares majoritet bestämde sig för denna af den ärade talaren förordade högre anslagssumman, än om den stadnade vid det af Kongl. Maj:t begärda beloppet. Det är nemligen i så fall gifvet, att den betydande minoritet, som här förefinnes, skulle, jemte Första Kammaren, omfatta reservantens omförmälda anslagsbelopp af 3,090,000 riksdaler; då deremot det vore en möjlighet att, om denna Kammare genom bifall till Kongl. Propositionen bestämde sig för det något högre bidragets — 4,635,000 riksdaler — beviljande redan i år, Första Kammaren derpå inginge vid en blifvande gemensam votering, och sålunda säker utsigt vunnes, att denna jernvägslinie vore inom 1871 års slut färdig.

De stora fördelar icke blott i ekonomiskt, utan måhända ännu mera i politiskt och militäriskt hänseende, som nordvestra stambanan kommer att medföra, äro så ofta upprepade, att det icke kan lända saken till någon vidare upplysning att åter framkalla dem i minnet. Det är också blott med hänsyn till en blomständighet, som jag ber att få yttra några ord.

Man har varit af olika åsigter rörande de beräkningar, som förekomma i den promemoria, hvilken är förevarande Utlåtande bifogad, och hvilken icke blifvit på officiel utan i enskild väg atlemnad. Hvad likväl sy-

nes mig obestriddigt är, att, om man utgår derifrån, att Statens nu trafikerade jernvägslinier, uppgående till 100 mil, lemna en nettoinkomst af omkring 2,150,000 riksdaler, således 21,000 riksdaler per mil, Staten skall gå förlustig, så länge nordvestra stambanans 10 mil äro ofullbordade, 210,000 riksdaler årligen; ty med denna summa skulle naturligtvis behållningen af trafikinkomsterna ökas för hvarje år denna väglängd af 10 mil vore trafikabel. Deremot invändes visserligen, att under samma år ränta och amortering å för banans tidigare fullbordande upptagna lån skulle betydligt öfverstiga denna ökade behållning. Jag vågar dock tro, att, när Representationen beslöt sig för att jernvägar skulle för Statens räkning byggas, den icke afsåg dessa jernvägsbyggnader såsom endast industriella företag, med hvilkas behållna penningeinkomst de skulder skulle betalas, hvilka man för samma företag nödgats åsamka sig. Meningen var väl snarare den, att åt de delar af landet, som erhöilo jernvägar, gifva en lyftning i handel och näringar, som i och för sig kunde vara ett tillfyllstgörande ändamål, och att således det vore nog, i fall blott jernvägsanläggningarne bure sig så, att de kunde betäcka sina förvaltningskostnader; särdeles gynnsamt blefve emellertid förhållandet, om de i sinom tid kunde lemna något betydligare öfverskott. Jag tror, att detta var allmänna meningen, då de första besluten om jernvägsbyggnader för Statens räkning fattades; och tror mig äfven på grund deraf kunna säga, att, för hvarje år nordvestra stambanans fullbordande fördröjes, Statens inkomster minskas med ett belopp af minst 210,000 riksdaler.

Att i denna fråga vidare ingå i detaljer anser jag icke nödigt, men jag hemställer till de Herrar, som påyrkat den högre summan, huruvida de icke skulle vilja med Herr Friherre Gripenstedt instämna i bifall till den Kongl. Propositionen, att 4,635,000 riksdaler må vid denna riksdag till nordvestra stambanans fortsättande anvisas.

Herr Jöns Pehrsson: Jag hade från början föresatt mig att i denna sak iakttaga tystnad, men dels hafva här argument blifvit framställda, som jag icke kan godkänna, och dels torde Friherre Gripenstedts uppgifter vara af beskaffenhet att böra underkastas en närmare pröfning. Om svenska Staten ginge sin undergång till mötes, då skulle äfven jag ingå på att upptaga stora lån.

En stark man, som fått en stor börda att bära, måste gå sakta till väga för att kunna bära bördan fram; rusade han fort åstad, då är fara att han stupar omkull med sin börda.

Det är visserligen mycket önskligt att tillfällen till arbetsförtjenst beredas folket; men kunna icke sådana gifvas utan att upptaga lån, då torde det vara långt bättre att afstå derifrån. Vi hafva redan och få för detta lån *nu* mera än 6,000,000 riksdaler årligen att afbetala i räntor och amortering. Skulle icke detta vara en tillräcklig börda för svenska Staten att under 30 å 35 års tid bära, utan att vi skulle ytterligare föröka bördan? Summan går ändock till mera än 200,000,000 riksdaler.

Jag anser således, att vi böra fortsätta våra jernvägsbyggnader endast i mån jernvägarne sjelfva kunna inbringa medel dertill. Jag finner nu, att Stats-Utskottet gått den vid sista riksdagen uttalade önskan till mötes att icke bygga med några större medel. Om man med sådan försigtighet

går till väga, samt dessutom inköper sina materialier inom landet, då torde vi undgå att härutinnan utsätta oss för någon fara.

Friherre Gripenstedt har yttrat, att Svenska folket icke skulle behöfva utgifva mera än 2,500,000 riksdaler för att få denna jernväg, men såvidt man vill erkänna, att alla dessa lån gå till jernvägsbyggnader, utgör dock summan öfver 6,000,000 riksdaler. Han har vidare sagt, att våra stambanor skulle gifva 3 procent om året; men då man ihågkommer, att man för de obligationer, som blifvit utgifna till ett belopp af 94,000,000 riksdaler, icke erhållit mera än 86,000,000 riksdaler, så uppstår härigenom en kapitalrabatt af öfver 12 procent, och procenten blir, sedan denna kapitalrabatt blifvit tillagd, icke mera än $2\frac{1}{3}$ procent. Det är ganska angenämt att höra förhoppningar derom, att inkomsterna af våra jernvägar skola ytterligare förstoras. Jag tror äfven detta; men en annan fråga framställer sig då äfven. Männe icke jernvägarne komma att så småningom fordra ganska betydliga utgifter till reparationer? Detta är en omständighet, som här måste tagas i betraktande.

Då jag sålunda önskar, att man måtte gå sakta till väga för att säkert nå målet, vill jag för min del bifalla, hvad Utskottet i detta hänseende föreslagit; men om detta Utskottets förslag icke skulle vinna Kammararens bifall, anser jag det vara fördelaktigast att, i enlighet med hvad några reservanter föreslagit, 3,090,000 riksdaler måtte för den nordvestra banan anslås under år 1869.

Herr Nils Andersson: Jag skulle icke hafva begärt ordet och derigenom förlängt diskussionen i förevarande fråga, om det icke hade syntts besynnerligt, i fall icke någon representant från Wermland uttalade sig i denna sak, och man skulle måhända antaga att Wermländingarne voro liknöjde huru länge det äro dragit på tiden med fullbordandet af nordvestra stambanan. Jag skall dock icke länge uppehålla Kammararens tid.

Det är Kammararen väl bekant, i hvilken ställning jag stått i afseende å sträckningen af nordvestra stambanan. Tvisten härom är emellertid afgjord, så att derom kan nu ej vara vidare att tala, och jag är glad öfver att den obehagliga striden Wermländingarne emellan är slutad. Jag ställer mig därför nu såsom betraktare af denna fråga endast ur dess statsekonomiska och politiska synpunkt. Då kan jag emellertid icke finna annat, än att den största fördel ligger deri, att denna bana på möjligast korta tid blir fullbordad. Jag kommer därför att sluta mig till dem, som för detta ändamål vilja anslå 6,180,000 riksdaler, hvaraf 1,000,000 riksdaler skulle utgå under innevarande år. Jag kan för min del icke förstå, hvad man skulle vinna af tvänne års uppskof med banans fullbordande, såvidt man icke anser det vara *omöjligt* för svenska Staten att kunna fullborda densamma. Är så förhållandet, kan man icke hjälpa, äfven om uppskofvet skulle blifva aldrig så långvarig. Jag tror dock, att den närvarande tiden är, hvad beträffar tillgången på såväl arbetskrafter som materialier, särdeles gynnsam för fullbordande af ifrågavarande jernvägsföretag; och jag ber att i detta hänseende få åberopa hvad chefen för Statens jernvägsbyggnader Herr Öfversten Beijer yttrat i den, Stats-Utskottets Betänkande bifogade promemoria sidan 13, der bemålde chef bland annat anför:

Men utom dessa ekonomiska skäl, som tala för ett skyndsamt fullbordande af ifrågavarande stambana, finnas andra ganska afsevärda och på sjelfva arbetskostnaderna inverkande förhållanden, som vid denna frågas bedömande enligt min åsigt icke böra lemnas utan afseende. Allt sedan Statens jernvägsbyggnader år 1855 påbörjades, har ej någon för sjelfva jernvägsarbetena så gynnsam konjunktur som den nuvarande egt rum, då tillgången på arbetare, i besittning af genom flerårig vana högt uppdrifven arbetsskicklighet, varit så stor som under den närvarande, eller då prisen på för byggnaderna erforderliga materialier af alla slag varit så billiga som nu; och då dertill kommer, att Styrelsen öfver Statens jernvägsbyggnader nu är i tillfälle att disponera öfver en befälspersonal med mångårig erfarenhet och bepröfvad skicklighet, samt dessutom har till sitt förfogande ganska betydliga förråd af inventarier från de redan fullbordade stambanorna, hvilka icke utan kämbar förlust skulle kunna genom försäljning realiseras, och hvilka, om de obegagnade få qvarligga, icke allenast årligen försämrans, utan äfven medföra icke ringa förvaringskostnader, så synes det som om man borde draga fördel af denna konjunktur, som, ehuru för landet i allmänhet mindre gynnsam, är för jernvägsarbetena fördelaktig, och hvilken sannolikt blir af kort varaktighet, men, rätt begagnad, kan medföra icke obetydliga besparingar i de beräknade anläggningskostnaderna.

Vid förutnämnda jernförelse af fördelarne emellan ett skyndsammare eller mera långsamt tillvägagående med nordvestra stambanans fullbordande har afseende icke blifvit fästadt vid de stora och allmänna fördelar, som desto förr tillskyndas landet, ju tidigare denna stambana fullbordas. För bedömande häraf måste man taga i betraktande, att den nordvestra stambanan, hvarpå redan icke obetydliga kostnader blifvit nedlagda, ej utgör någon isolerad jernbana, utan en förbindelse emellan de öster om dess nuvarande ena ändpunkt, Christinehamn, redan för trafik öppnade jernvägar med de vester om dess andra ändpunkt, Arvika, utgående och inåt Norge sig sträckande jernbanor. De förra utgöra stambanor och dermed omedelbart förenade bibanor, för närvarande en sammanräknad längd af icke mindre än 135 mil, och de sednare en sammanräknad längd af 36,83 svenska mil, hvaraf 33,03 mil inom Norge. Den sammanräknade längden af jernbanor, som genom den återstående delen af nordvestra stambanans fullbordande skulle komma i omedelbar förbindelse med hvarandra, kommer således att utgöra 182,16 svenska mil.“

Jag skulle härmed kunna sluta och inskränka mig till att instämma med föregående talare, om jag icke ansåge mig böra upptaga ett par af de argument, som här blifvit framställda. En utaf Kammarens ledamöter har framställt den frågan, huruvidt något ogillande försports öfver den sista Riksdagens åtgärder i afseende på jernvägsbyggnaderna. Jag får då förklara, att jag vid min hemkomst från riksdagen möttes af en arbetslös befolkning, som frågade, om de icke nu kunde få anställning och arbetsförtjenst vid jernvägsbyggnaderna. Jag svarade nekande, att något tillfälle härtill icke fanns, emedan Riksdagen icke för detta ändamål anslagit några större belopp. Efter hvad jag tyckte mig finna, gillade sålunda icke denna befolkning Riksdagens åtgärder.

Det har äfven blifvit yttradt, att, genom en hastig fortsättning af arbetet på den nordvestra stambanans fullbordande, många kraftiga armar skulle dragas från jordbruket till skada för detsamma. Jag tror likväl, att detta argument icke är riktigt, såvidt man nemligen icke finge antaga, att jordbruket i alla delar af landet vore så utveckladt och vidsträckt till omfånget som på slättbygden, så att den arbetsföra befolkningen hade full sysselsättning med jordbruket. Men om vi betrakta Wermland, åtminstone den del deraf som utgör min hemort, och hela Norrland, finna vi, att det arbetsföra folket i dessa orter ingalunda är fullt sysselsatt af jordbruket i anseende till dess inskränkta omfång. Man skulle icke kunna klaga öfver fattigdom och nöd i dessa orter, om befolkningen funne arbete vid jorden och deraf sin nödtorftiga bergning. Men att det så, Gud nåde oss, icke förhåller sig, lärer oss den dagliga erfarenheten. Jag har under de sednaste dagarne här i Stockholm sammanträffat med åtskilliga personer från min hembygd, som här förgäfves söka efter arbetsförtjenst. Jag tror det skulle vara ett ganska lyckligt förhållande, om dessa ungdomsskaror kunde erhålla arbetsförtjenst i hemorten, och ej tvingas att genom långa resor till främmande orter uppoffra både tid och penningar, och jag anser, att det skulle vara särdeles lyckligt, om man i en tid af nöd och arbetslöshet genom fortsättande af jernvägsbyggnaderna beredde tillfälle till arbetsförtjenst. Efter mitt förmenande vore detta vida bättre, än om denna arbetslösa befolkning med hustrur ooh barn skulle falla fattigvården till last, och fattigvården, som dessutom är nog hårdt belastad med underhåll och vård åt sådana personer hvilka ega ringa eller ingen arbetsförmåga, sålunda blifva skyldig att utan någon ersättning försörja äfven den arbetslösa befolkningen. Det är för mig och mången en sorglig belägenhet, som vi befinna oss i, då våra krafter äro så svaga, att vi icke kunna bedriva jernvägsarbetena på annat sätt, än att man, endast genom anläggningarnes sakta gång, skall förlora millioner riksdaler. Är detta en sanning, så torde man kunna ifrågasätta, huruvida icke Representationen sjelf måhända är till någon del skyldig till detta förhållande. Jag erinrar mig, då fråga först uppstod om anläggande af jernvägar på Statens bekostnad huru som en man af facket föreslog, att på en gång i den goda tiden upptaga utländska lån till fullbordande af *alla* våra stambanor. Om man då antagit detta förslag, är det min åsigt, att vi skulle hafva vunnit måhända aldraminut 50,000,000 riksdaler på denna affär och dessutom haft banorna redan nu färdiga. Det tjenar visserligen icke någonting till att nu tala härom; men jag tror dock, att det är ett skäl att noga betänka sig, innan man begär ett ytterligare felsteg. Om våra förhållanden nu äro så beskaffade, att vi icke skulle kunna göra ifrågavarande bana färdig till och med 1870, ser det ganska mörkt ut att få den fullbordad 1872, enär våra finanser torde blifva föga förbättrade på dessa två åren.

Jag vill icke längre uppehålla Kammarens tid utan ber endast att till hvad jag nu anfört få instämma i det sakrika anförande, som Herr Lindström på förmiddagen till protokollet afgifvit.

Herr vice Talmannen Mannerskantz: För att kunna fatta ett riktigt omdöme angående det anslagsbelopp, som nu borde till ifrågasätta

jernvägsbyggnader af Representationen beviljas, skulle jag för min del önskat, att man fått en närmare utredning på en gång af alla i sammanhang härmed stående frågor — en utredning som jag förgäves sökt både i nu föreliggande Betänkande och i det efterföljande N:o 88, der äfven fråga är om anslag för Statens och Riksgäldskontorets behof, och som jag jenväl saknade, då vid föregående riksdag öfver detta ämne blef diskuteradt och beslut derom måste fattas. Jag kan nemligen icke föreställa mig, huru vi skola kunna med säkerhet afgöra, antingen vi böra snart sluta med att bygga jernvägar, eller hvilket belopp vi nu eller för framtiden årligen kunna till jernvägsanläggningar anslå, innan vi först fått framlagd en noggrann utredning af, huru Statens och Riksgäldskontorets sammanräknade inkomster och utgifter förhålla sig till hvarandra, då de förre beräknas icke blott efter nuvarande mindre fördelaktiga förhållanden, utan under antagande att de komma att åter uppgå till de belopp, som de utgjorde under näst föregående år, och till de sednare icke räknas hvarken någon kostnad för nya jernvägsbyggnader eller betahing af redan åsamkad skuld, så att det må tydligen visa sig, hvilket belopp vi, utan att öka skatterna och utan att undvara fyllandet af andra viktiga statsbehof, kunna använda antingen till bestridande af ränta och amortissement å lån, som till nya jernvägsanläggningar upptagas, eller till att, med användande endast af de uppkommande öfverskotten, utan lån utföra dessa anläggningar. En dylik utredning eller beräkning har jag, såsom nämnt, icke i något Betänkande från Stats-Utskottet funnit, hvidan jag nödgats försöka för mig sjelf anställa en sådan.

Om jag då, med begagnande af de uppgifter som här lemnats med afscende å Statens och Riksgäldskontorets tillgångar för år 1869, sökt göra en jemförelse mellan dessa och motsvarande äfven uppgifna utgifter för samma år, har jag, efter afräkning af hvad som fordras för nordvestra stambanans fortsättning, funnit ställningen vara så långt från tillfredsställande, att vi, så vida förhållandena ej snart förbättras, svårigen skulle kunna, i den närmaste framtiden åtminstone, fortsätta våra jernvägsbyggnader i någon betydligare skala. Det visar sig nemligen vid en sådan jemförelse, att, äfven med afräknande af anslagen till jernvägsbyggnader, en brist i Stats- och Riksgäldsverkens kassor förefinnes. Härvid måste man dock framför allt taga i betraktande, att detta ogynnsamma förhållande till stor del föranledts af en särdeles ofördelaktig skörd och andra missgynnande omständigheter, som icke kunna antagas blifva varaktiga, ehuru de nu för tillfället föranledt dels tullmedlens nedsjunkande under påräknadt belopp och dels minskning i bränvinsbränningsafgiften till följd af en förminskad tillverkning af denna vara. Man kan dock med sannolikhet förutsätta, att dessa inkomstposter snart åter skola stiga, åtminstone till de belopp hvartill de förut uppgått, och af en sådan förutsättning framgår tydligen, efter mitt förmenande, att vi ej hehöfva bekymra oss för, att icke Statens vanliga inkomster och utgifter inom kort så skola motsvara hvarandra, att den årliga ökningen af de öfverskott, som uppkomma å de för jernvägarne inflytande inkomsterna, när derivån afräknas hvad som åtgår till trafik kostnadens bestridande, må kunna användas till ökade annuiteter för nya lån. Och detta sistnämnda är just, i min tanke, rätta utgångspunkten för nu föreliggande ärendes bedömande.

Några af Stats-Utskottets ledamöter hafva visserligen här drivit den satsen, att man för framtiden icke borde bygga jernvägar med högre belopp än hvad som jernvägarne lemnade i öfverskott i inkomster, sedan utgifterna blifvit frändragna. Hvar och en torde likväl finna, att då redan år 1869 är brist, det torde dröja länge, innan inkomster och utgifter först gå ihop och sedermera de förra kunna lemna ett öfverskott på ett par millioner, att användas för sådant ändamål. Skulle vi vänta med våra jernvägsanläggningar till dess, så skulle vi säkerligen därför flera år få alldeles upphöra med att bygga några jernvägar. Mig synes dock, som vi borde i förevarande fall gå annorlunda till väga. Då man, efter den erfarenhet man har af de redan trafikerade jernbanorna, kan antaga att dessa för hvarje år öka sin nettobehållning med minst 300,000 riksdaler, är det nemligen min mening, att af denna tillökning i trafikinkomsterna åtminstone någon del skulle år från år förvandlas till annuiteter till nya lån, som borde inom landet upptagas och med hvilka jernvägsbyggnaderna alltjemt skulle fortsättas. Dessa lån skulle sålunda kunna uppgå årligen till 3, 4, 5 millioner riksdaler allt naturligtvis beroende af huru man räknar ränta och amortering derå, samt till hvilket belopp nyss anförda öfverskott i verkligheten kommer att uppgå, och huru stor del deraf man vill för ändamålet anslå. Jag anser emellertid såsom sagdt detta antagande, att man bör bygga i förhållande till den årliga tillväxten i redan anlagda jernvägars nettoinkomst, och genom att använda denna tillväxt till annuitet å inhemska lån, hvarmed byggnaden fortsattes, vara den rigtige utgångspunkten för bestämmandet af den skala, efter hvilken jernvägsarbetena för framtiden böra fortsättas. Och om jag på denna grund tager, icke precist hela denna nyssnämnda summa af 300,000 riksdaler, utan med något belopp, t. ex. till 240,000, nedsätter densamma, för att i alla händelser vara säker på, att jag icke för högt beräknar den årliga tillökningen i trafikinkomsterna, och anslår densamma till ränta och amortering af de lån, som jag antager böra i och för jernvägsanläggningar komma att år efter år uppnötteras här inom landet, samt för hvilka jag, för att lätta upplåningen härstädes, beräknar annuiteten så lågt som till 8 procent, så kan jag icke inse annat än, att vi alltjemt på sådant sätt kunna med ett belopp af 3,000,000 riksdaler om året fortsätta dessa vigtiga kommunikationsanläggningar och derigenom låta fördelen deraf komma successive allt flera trakter af landet till godo, som ännu deraf äro i saknad.

Hufvudsumman af mina åsikter i ämnet är således, att sedan genom upptagande till större delen i utlandet af ett fonderadt lån Riksgäldskontorets affärer blifvit för denna gång fullt rangerade, vi böra, på sätt jag nämnt, år efter år bygga jernvägar med här i landet upplånade 3,000,000 riksdaler årligen, hvilken summa, enligt mitt omdöme, ganska väl kan, utan att för mycket taga landets krafter i anspråk eller draga kapital från näringarne, lånas upp inom landet, om upplåningen sker reguliert, och de upplånade medlen för det ifrågavarande ändamålet, till befrämjande af landets ekonomiska utveckling, komma att användas. Genom denna kombinerade åtgärd skall man, i min tanke, lättast och fortast komma till målet, då man sålunda lugnt och jemnt fortgår på den inslagna banan, utan att ena stunden behöfva alltför mycket knappa in på jernvägsarbetena och den andra med alltför stor kraft bedriva dem.

Om jag nu, särskildt med afseende å den fråga som vi hafva att afgöra, vill sammanfatta mina åsikter, får jag uttala såsom min öfvertygelse, att vi nu höra bevilja det anslag af 4,650,000 riksdaler, som Regeringen begärt för det ifrågavarande ändamålet, och att af detta 1,000,000 riksdaler redan i år må ställas till Kongl. Maj:ts disposition, för att till 3,000,000 riksdaler öka sistförflutna Riksdagens anslag af 2,000,000 riksdaler, och återstoden eller 3,650,000 riksdaler under nästkommande år till Regeringen utanordnas, genom hvilken anordning af 1,000,000 riksdaler, att utgå redan innevarande år, man skulle bereda arbetsförtjenst åt det stora antalet nu sysslolösa arbetare och erhålla tillgång att påbörja de arbeten å den under byggnad varande stambanan, som fordrar lång tid för sitt utförande. Jag anhåller således om Herr Talmannens proposition på följande förslag: "att Riksdagen, för fortsättande af arbetena å nordvestra stambanan, till utgående från Statskontoret på extra stat anvisar den summa Kongl. Maj:t åskat, eller 4,650,000 riksdaler, deraf högst 1,000,000 riksdaler må kunna utanordnas redan under innevarande år och återstoden bör utgå under år 1869."

Här har blifvit af en föregående talare uppgifvet ett belopp af 4,635,000 riksdaler, såsom det af Kongl. Maj:t åskade anslag. Jag vill endast dervid anmärka, att så ej är förhållandet, utan att Kongl. Maj:t begärt i rundt tal den summa, som i mitt förslag innehålles, eller 4,650,000 riksdaler.

Herr Statsrådet Lagerstråle: Jag ber blott att få förtydliga min framställning derom, att äfven jag afser 4,650,000 riksdaler, oakadt jag nyss nämnde 4,635,000 riksdaler, då detta sistnämnda belopp egentligen svarar mot jernvägshyggnaderna, men återstoden var afsedd till undersökningar, hvarom nästföljande punkt i Betänkandet handlar. Jag har naturligtvis ingenting emot, om Herr vice Talmannens förslag, att 1,000,000 riksdaler äfven under innevarande år beviljas till fortsättande af arbetena å nordvestra stambanan, kommer till stånd. Detta skulle för arbetets fortskyndande och dess ändamålsenliga ordnande vara af stort värde, likasom det äfven är önskligt, att vi under för handen varande förhållanden tillgodogöra oss de arbetskrafter, hvaröfver vi nu hafva att förfoga. Jag vill emellertid begagna tillfället att upplysa, att äfven en större arbetsprodukt derigenom kunde vinnas, emedan arbetsbetingen å nordvestra stambanan nu äro, med afseende å tilloppet af arbetare, så bestämda, att en ned sättning med 25 procent i allmänhet deri kunnat beredas.

Herr Olof Olsson: Jag har endast begärt ordet för att yrka afslag till Utskottets Betänkande och tillkännagifva, att jag till alla delar instämmer i Herr vice Talmannens förslag.

Herr Björck: Det har icke varit utan en viss oro, — ja! jag skulle nästan vilja säga ängslan — som jag åhört den diskussion, hvilken nu här försiggått. Jag trodde, till följd af förra Riksdagens beslut, att fortsättandet af jernvägsarbetena skulle göras beroende af Statens finansiella ställning, och att vi således icke vidare skulle komma tillbaka på den gamla ståndpunkten, som leder derhän, att Statens finanser och lan-

dets ekonomiska förhållanden komma att bestännas af jernvägsföretagen och deras allt för stora utsträckning samt allt för hastiga påskyndande. Men, tyvärr, synes det, som om jag härutinnan skulle hafva bedragit mig, och som om man verkligen ville gå tillbaka till det fordna förfarings-sättet. Är detta meningen, så skulle jag likväl vilja önska, mera än jag kan hoppas, att denna återgång icke måtte åtföljas af den förbittring i sinnena, som under de förra tiderna rådde; men då jag hört 6,000,000 riksdaler nämnas såsom den summa, hvilken nu skulle komma att anslås, så fruktar jag att jernvägsanläggningarne å nyo skola blifva hvad de varit, bestämmande och inverkan på alla andra frågor, vare sig politiska eller rent ekonomiska.

Man har här satt i fråga, huruvida arbetet å nordvestra stambanan borde betraktas ensamt för sig eller i sammanhang med jernvägsarbetena i allmänhet. För min del kan jag icke finna tveksamt, att arbetet å denna bana måste ställas i förhållande till fortsättningen af jernbaneanläggningarne. Icke kan man mera i detta än andra fall åsidosätta erfarenhetens läror och tankar på framtiden, eller underlåta att se både bakut och framåt. Men till en början vill jag dock yttra några ord om våra förhållanden till Norge, för hvilka denna bana egentligen tillkommit. Att den är af politisk vikt vill jag gerna erkänna, och en föregående talare har i det afseendet framhållit flera omständigheter, som gjort densamma till en ren nödvändighet; och efter min uppfattning var det just derföre som svenska Representationen beslöt dess anläggande utan afseende på de stora uppoffringar, som deraf skulle följa; ty man var allmänt öfverens derom, att några direkta ekonomiska fördelar icke voro att förvänta, och att det icke skulle uppstå någon så betydlig trafik, att den skulle kunna anses motsvara kostnaden för anläggningen. En annan ärad talare framhöll icke desto mindre de förment stora ekonomiska fördelarne, som skulle uppstå af den utvidgade samfärdseln med Norge, men för min del anser jag denna bana icke medföra något så särdeles stort resultat i det fallet; ty de södra länen hafva redan och komma fortfarande att begagna sig af sjökommunikationen från Uddevalla, Göteborg och de skånska hamnarne, de mellersta länen hafva samma fördel medelst Göta kanal och vestra stambanan, och hvad de norra länen beträffar, så tror jag att dessa hädanefter som hittills skola öfver fjellet kommunicera med Norge i stället att uppsöka Christinehamn och derifrån begagna nordvestra banan. Jag tror visserligen, att denna bana äfven i sin mån skall komma att verka för samma ändamål, men dock endast till förmån för provinsen Wermland, för hvilken den, på de öfriga stambanornas bekostnad, säkerligen skall blifva mycket gagnande; men uppoffringen från Statens sida skall, just derigenom att Wermland kommer i ett nära förhållande till Norge, blifva större, än man någonsin föreställde sig då man fattade beslut om denna banas anläggande.

Betraktar man åter, såsom man otvifvelaktigt bör, den nordvestra stambanan såsom en fortsättning af det svenska bansystemet, så har denna fråga naturligtvis äfven inflytande på de allmänna ekonomiska förhållandena i landet, emedan den ingår såsom en del af den stora allmänna frågan, huru vårt bansystem skall och bör på bästa och lämpligaste sätt utvecklas. Nu har jag hört yttras, att man alltid skulle betrakta jern-

vägsanläggningarne såsom görande stor nytta för landets industriella utveckling, och att det derföre vore en stor fördel, om man genast kunde anlägga dessa banor för att desto förr få inkomsterna. Men jag tror dock, att erfarenheten ganska tydligt har visat, att det dröjer länge innan man får dessa inkomster, och ju fortare man går till väga med anläggningarne, desto längre dröjer det, ty då fordras det äfven större krafter för att utveckla industrien, så att man får den inkomst som väntats. Men om anläggningen går hand i hand med utvecklingen inom orten, så skall man mycket förr komma till en inkomst, som motsvarar räntan och amorteringen, och således är det klokare att gå långsamt till målet.

En talare påstod för en stund sedan, att jernvägsanläggningarne i allmänhet skulle betala sig sjelfva inom 15 år; jag vet icke hvarifrån han tagit sin beräkning, sannolikt är det ifrån utlandet, måhända också från några sjelfgjorda beräkningar af den blifvande trafiken å våra egna banor, men i hvilketdera fallet som helst tror jag icke, att man kan förlita sig på den slutsats, till hvilken han kommit, ty det finnes banor i England och i andra af Europas mest befolkade länder, hvilka icke bära sig, oaktadt de varit i verksamhet i lång tid, och måhända aldrig komma att gifva full ränta. Sådant kan förhållandet blifva äfven här, och särskildt kan jag ifrån vårt eget land anföra ett exempel på en bana, som lemnar föga mera än tre femtedelar af driftkostnaden, nemligen Katrineholm—Stockholms-banan. Denna uppgift är icke grundad på någon hypotes, utan på verklig beräkning, och riktigheten deraf intygas genom Trafikstyrelsens berättelser. Och då förhållandet är sådant med denna bana, som uppgafs skola blifva den mest fördelaktiga, så kan detsamma äfven komma att ega rum med åtskilliga andra banor; det är således ingalunda någon regel, att banorna bära sig sjelfva inom 15 år eller ens någonsin. Men då förhållandet är sådant, måste det äfven finnas en gräns för byggandet af jernvägar, och derom hafva flere af de föregående talarne kommit öfverens; men hvar skall man finna denna gräns?

En af de ärade talarne upplyste, att våra jernvägsanläggningar hittills hafva i medeltal haft anslag af 6,000,000 riksdaler årligen, och han ansåg att vi sålunda gått alldeles för fort med dessa anläggningar; samme talare föreslog visserligen sedan beviljande af 6,000,000 riksdaler äfven denna gång, men han ansåg i alla fall, att en gräns borde finnas. En annan talare, Herr Murén, sade att man borde forgå med *rimlig* fart, och medgaf således äfven, att en gräns borde finnas. Men hvar, jag återupprepar det, hvar skall man finna denna gräns? Man har nämnt 6,000,000 riksdaler; men har det icke redan visat sig flera olägenheter genom anvisningen af en så stor summa? Flere talare hafva redan sagt det, och ändock vill man fortfara med dessa 6 millioner. Jag tror, att vi befinna oss på den punkt, att ett sådant anslag icke borde kunna ifrågasättas. Man bör icke lemna å sido hvad erfarenheten hittills lärt oss, och icke heller hvad Statsverkets nuvarande tillstånd och de finansiella förhållandena i allmänhet kräffa, utan med ledning häraf söka att draga rigtiga slutsatser. Taga vi då först erfarenhetens intyg, så visar denna, att vi allt hittills nödgats använda utländsk skuldsättning för våra jernvägsanläggningar, och jag vill fråga, om vi icke derigenom hafva fått vidkännas många svåra olägenheter? Har icke värdet på lös som fast egendom

blifvit helt och hållet förändradt? Har icke värdet på arbetet likaledes förändrats? Har icke konsumtionen ökat? Jo! nödgas man tyvärr svara, och vidare måste man medgifva, att vi hafva sålunda lagt grund till det allmänna ekonomiska obeståndet, som inträdt, då de stora lånen upphörde att inflyta, och till den kris i näringarne, hvaröfver allmänt klagas, samt till förhållanden, hvilka, om de icke motarbetas, skola för eller sednare undergräfvat hela vår finansiella ställning. Det har derföre äfven blifvit allt svårare och svårare för Stats-Utskottet och Riksdagen att åstadkomma jemnvigt emellan inkomster och utgifter. Erfarenheten synes mig således hafva visat, att, ju fortare vi gått, desto mera hafva vi ökat bryderiet för den närvarande generationen. Slutsatsen häraf måste blifva, att, dess fortare och dess mera vi bygga, ju mera betunga vi Statsverket, de skattdragande och näringarne. Se vi åter på den finansiella ställningen, sådan den visar sig i Bankens metalliska kassa och i många andra omständigheter, som jag icke vill närmare vidröra, så måste vi erkänna, att svårigheten för de utländska lånens afbetalande vuxit i betydlig mån, och för det närvarande visar sig ganska mörk. Se vi slutligen på Riksgäldskontorets tillstånd, så finna vi der en stor sväfvande skuld, hvars uppkomst jag icke nu vill utreda, men det säkra är, att vi icke kunna få någon ordning i Riksgäldskontorets affärer, utan att upptaga ett nytt utländskt lån. Ja! det går så långt, mine Herrar! att vi måste taga det utländska lånet under den pretexten, att vi hafva en fordran å 7,000,000 riksdaler af jernvägsfonden allt sedan 1853: och således få vi gå 15 år tillbaka i tiden för att finna en ursäkt derför, att inkomsterna icke förslå mot utgifterna.

Detta synes mig vara goda skäl, byggda på faktiska grunder, för att komma till den slutsatsen, att vi hädanefter böra så mycket som möjligt akta oss både för stora anslag och framför allt för nya utländska lån, och ställa oss så, att vi icke behöfva göra stora anvisningar för att betäcka annuiteterna för nya lån. Saken kan emellertid, enligt min åsigt, ganska lätt redas derigenom, att vi för den närmaste framtiden bygga våra jernvägar utan utländska lån, och just häruti ligger en ovillkorlig och hufvudsaklig begränsning för jernvägsanläggningarne.

Man har på många sätt velat visa sambandet emellan öfverskottet å trafikinkomsterna å ena sidan och anläggandet af nya banor å den andra, och Utskottet har äfven tagit denna synpunkt i betraktande, utan att dock, såsom man velat påstå, grunda sitt förslag uteslutande derpå. Det kunde alltså finnas anledning att undersöka huru stor inkomst verkligen uppstått, helst frågan derom är mycket omtvistad. Man har uppgifvit olika siffror, den ene 3 procent, den andre $1\frac{1}{2}$ procent, o. s. v. För min del vill jag fästa uppmärksamheten derpå, att intill slutet af år 1866 Riksgäldskontoret icke åtnjutit mera än 1,200,000 riksdaler såsom ränta å 80 millioner, utgifna under loppet af 11 år; och att, ehuru det må vara ostridigt, att räkningar må kunna uppställas, som i likhet med Trafikstyrelsens räkenskaper ådagalägga en årlig vinst af $2\frac{1}{2}$ till 3 procent, åtskilliga faktorer likväl måste vara förbisedda, hvilka vålla, att inkomsten icke kan användas, hvarken till nedsättning i beskattning för annuiteternas utgörande eller till nya anslag.

Jag

Jag vill nu icke göra någon särskild beräkning i detta afseende, men i alla händelser är jag af den åsigten, att om trafikinkomsternas öfver-skott visade sig kunna betäcka onkostnaderna för nya utländska lån, och ställningen för öfrigt vore sådan, att utländska lån utan fara för oreda i de finansiella förhållandena kunde indragas, så kunde under dessa förut-sättningar upptagande af utländska lån försvaras; men såsom förhållan-dena nu äro och då det är tydligt, att vi icke förmå bära en större ut-ländsk skuldsättning, så måste vi dermed upphöra, om vi än nödgas göra ett ytterligare lån för att rangera affärerna, och i öfrigt vara glade, att vi kunna betala annuiteterna för de gamla lånen, och för det som vi icke kunna undgå att ytterligare kontrahera. Arbetet måste vi bedriva inom den gräns, som anvisas på ena sidan af tillökningen i behållningen af trafikinkomsterna, och å den andra af möjligheten att inom landet upptaga de nödiga medlen genom inhemska lån.

Emot detta sätt att förfara skall man visserligen alltid få höra en hel mängd anmärkningar framställas, på samma sätt som år 1857 skedde och här i dag äfven har skett; man skall således bland annat få höra, att man icke kan röra sig med en så liten summa, utan att göra en mängd onyttiga uppoffringar, men jag säger för min del, att dessa uppoffringar icke skola blifva så betydliga, att de icke mer än väl skola motsvaras af den finansiella reda, som endast genom detta förfaringssätt skall vinnas. Utskottet har äfven efter min tanke alldeles riktigt påpekat de fördelar, som skulle kunna vinnas, nemligen förenkling i byggnadsadministrationen, undvikande af större förändringar i arbetarepersonalens antal med derat följande olägenheter, samt säkerhet för den inhemska industrien att kunna beräkna jernvägarnes årliga behof af nödiga materialier.

Efter denna redogörelse för min uppfattning skulle jag vilja till be-svarande upptaga några anmärkningar, som här under diskussionen fram-ställts.

Så har en af de ärade talarne anmärkt, att man har afvikit ifrån den en gång fastställda låneprincipen. Nåväl, jag vill icke bestrida att man bör följa det beslut som redan en gång blifvit fattadt, men jag an-ser dock, att man vid dess utförande bör göra afseende på den närva-rande ställningen; och för öfrigt tror jag icke, att man på något annat sätt afvikit ifrån denna princip, än såsom Friherre Gripenstedt nyss så klart visade. Men jag frågar nu den, som framställt anmärkningen, hvar-före man har gjort på detta sätt, och han skall nödgas svara, att eme-dan krediten varit för hårdt anlitaad och därför på sednare tiden visat sig svag, så har man mest låta bli att använda den så mycket som förut; och det har därför blifvit en nödvändighet att uppskjuta upplåningen. Det är dessutom icke inställandet af upplåningen, som bragt oreda i affä-rerna, utan tvärtom den alltför hastigt bedrifna upplåningen, som fört sakerna derhän, att förlägenhet visar sig, så fort man icke kan exportera obligationer.

Här har äfven blifvit mycket taladt om den tabell, som åtföljer Stats-utskottets Utlåtande, och hvilken några ibland reservanterna åberopat till stöd för sina meningar. Den har varit föremål för olika tydningar, men jag tycker att den är ganska enkel, och att den icke kan tydas på

mer än ett sätt. Ty om man jemför ställningen vid 1872 års slut, enligt tabellens tredje nummer, med ställningen vid 1870 års slut, enligt N:o 1, så finner man till en början, att den förra slutsumman öfverstiger den sednare med i rundt tal 900,000 riksdaler; men då man vill jemföra ställningen vid 1872 års slut, måste man lägga två års ränta till 1870 års slutsumma, och då blir differensen i sjelfva verket på den motsatta sidan, ty denna ränta går till öfver 1,400,000 riksdaler, hvaraf tydligt följer hvad jag förut på annat sätt ådagalagt, eller att de skattdragande få betala 500,000 riksdaler mera på 3 år om arbetet pådrifves, utan att kunna vänta någon lättnad genom inkomsten, hvilken först efter 15 eller 20 år kan komma att lemna en ersättning till dem, som då bära tyngden af Statens utgifter. Det hufvudsakliga i denna tabell är sålunda, att den visar att tyngden faller på den närvarande generationen, och lättnaden deremot på den som kommer efter. För min del skall jag gerna taga del i beslut, som underkasta den närvarande generationen en stor uppoffring till förmån för våra efterkommande, men jag vill dock icke, att de anslag, som beviljas, skola rubbande inverka på de allmänna ekonomiska förhållandena och på Statsverkets ställning, utan att denna får bestämma, hvad som kan afses för jernvägsarbetets fortsättning.

En talare har förklaradt, att om det icke endast vore fråga om den norska banans komplettering, så borde vi bestämma oss för det minsta anslaget; för min del tror jag dock, i likhet med Chefen för Civildepartementet, att denna sak icke bör ses endast ifrån synpunkten af den norska banan, utan fastmera ifrån synpunkten af hela vårt jernvägssystem; och det synes mig därför, som den värde talaren till höger om mig borde understödja Stats-Utskottets förslag, efter de upplysningar som från ministerbanken blifvit lemnade.

Jag skall nu återgå till min utgångspunkt, för att säga några ord om den omkastning i meningar, som synes hafva inträdt. Förra riksdagen ifrågasattes att bringa inkomster och utgifter i öfverensstämmelse med hvarandra; nu synes man likväl vilja göra nya stora omkostnader i och för jernvägarne och sålunda öka utgifterna, utan utsigt att under lång tid kunna i motsvarande mån öka inkomsterna. Detta strider emot den sparsamhetsprincip, som man med så mycket anspråk uppställde och hvilken åtminstone jag trodde vara allvarligt menad. Man fordrar nu ett ökad anslag af 6,000,000 riksdaler och till följd deraf äfven ökade lån, och man bereder sig derigenom en sådan ställning, att man omöjligen kan hindra jernvägsarbetenas fortgående i samma skala som förut, med deraf framkallad ökad konsumtion, ökad skuld, förnyade rubbningar i de ekonomiska förhållandena, klagan öfver obestånd och en kris, vida värre, än den vi nu äro på god väg att öfvervinna. Allt detta skulle kunna följa, om ett så högt anslag beviljades. Ni tycken väl, mine Herrar, att ett så litet anslag icke skall kunna åstadkomma så stora följder; men jag har sett sådana följder förut af anslag, som icke varit större; och detta därför, att det icke kan, likasom det icke kunnat beviljas utan utländsk skuldsättning. Det kan icke nog ofta upprepas, att vi icke kunna bära någon större utländsk skuldsättning, än den som i alla fall blir nödvändig.

Jag tror således, att vi nu måste inskränka oss till endast 2,000,000 riksdaler; den gräns, jag sålunda uppgifver, är temligen klart utstakad. Det är icke endast öfverskottet af trafikinkomsterna, som bestämmer denna siffra, utan afseende är äfven gjordt på sättet för medlens anskaffande, på den allmänna ekonomiska ställningen och på tillgångarne att kunna betala annuiteten; hvilken sednare omständighet närmare skall utvecklas, då frågan förekommer om beloppet af det lån, som måste upptagas.

Sedan det lyckats oss att nedsätta jernvägsanslaget till 2,000,000 riksdaler, och de svårigheter, som denna nedsättning medfört, äro öfvervunna, vore det då klokt att åter öka det, för att änyo blottställa sig för dessa svårigheter? I förhoppning, att äfven denna erinran skall tillgodokomma Stats-Utskottets förslag vid pröfningen af detsamma vill jag icke vidare upptaga tiden, än som redan skett; men det har varit nödvändigt att något utförligare redogöra för mina åsikter. Sedan jag nu hatt äran framlägga dessa, slutar jag med att begära bifall till hvad Utskottet föreslagit.

Herr Liljencrantz:

Herr Hedlund: För att tillgodogöra vårt lands stora naturliga rikedomar, erfordras tvänne krafter: kapital och arbete. Till de viktigaste kapitalkrafterna höra kommunikationerna, hvilkas betydelse man fattar, vid tanken derpå, att en guldgrufva, belägen i otillgänglig trakt, ligger der värdelös. Sverige eger många sådana värdelösa guldgrufvor.

Med byggandet af jernvägskommunikationerna började en ny period i vårt lands industriella historia. Dessa nya anläggningar hafva öfverträffat, men icke svikit våra förhoppningar, ja äfven deras som ansågos vara mycket sangviniska. Så har, under de 6 å 7 år, som våra stambanor, i någon större utsträckning, varit trafikerade, inkomsten per baumil om året stigit till circa 60,000 riksdaler, under det man ansåg det vara en utopi att motse en sådan inkomst af 40,000 riksdaler. Så lemna de nu 3 procent ränta å anläggningskostnaden, under det personer funnos, som förespeglade, att de icke skulle bära sin driftkostnad. (Då en talare på förmiddagen beräknade behållningen till $2\frac{1}{4}$ procent, så har han begått det felet att inberäkna 15,000,000 riksdaler, som lemnats till de enskilda banorna, i kostnaden för stambanorna; behållningen utgör verkligen, enligt Trafikstyrelsens officiella rapport, något öfver 3 procent.) Tillväxande med en fjerdedels procent om året, skall behållningen inom ej många år betäcka annuiteten å de för ändamålet upplånade medlen.

Det var en lycka tillika, att nationen företog detta väldiga arbete med främmande kapital, hvilka derigenom befruktade landet, i stället att byggandet med egna kapital skulle hafva, för en icke kort tidsperiod, utsugit våra näringar.

Så hafva vi, trots ogynnsamma år, uppnått den kapitalkraft, att man kunde, under förlidet år, upplåna inom landet 6,000,000 riksdaler, utan att industrien deraf lidit något men. Så tror jag också, att vi skola numera kunna fortfarande upptaga lån inom landet, under förutsättning att de stadna vid mindre belopp.

Under sådana förhållanden är det ej utan vemod jag åhört en framställning rörande jernvägsbyggandets inverkan på landets välstånd från en ärad vän här till venster, som röjer en diametralt motsatt uppfattning af

hvad jag anser rätt. Det är mig omöjligt att lemna en del af hans uttalade satser utan gensägelse.

Han har velat, synes det, bestrida tillvaron af all inkomst utaf jernvägarne. emedan dessa icke ännu synts till i Statens kassor. Det kan dock icke vara honom obekant, att dessa behållningar blifvit använda till förökande af materialier och utvidgning af byggnader m. m., som påkallas af den hastigt utvecklade rörelsen, hvarför kostnaderna eljest bort bestri- das genom direkta statsanslag.

Den afsedde talaren tyckes anse jernvägsbyggandet vara roten och upphofvet till det finansiella trånginål, hvari landet råkat. Enligt mitt förmenande — att den enes kategoriska påstående kan i denna del vara lika godt som den andres — hafva vi våra jernvägsanläggningar att tacka därför, att vi förmått lättare än de flesta andra Europas folk bära de kriser, som drabbat *alla* länder utan undantag, såväl den kris som gällt moderneringen, som den hvilken nu hvilar öfver den arbetande befolkningen. Så var det särskildt under förlidet års första månader en stor lycka, att man kunde på jernvägarne till Göteborg och Malmö forsla de stora spanmålskvantiteter, som då utgingo till den främmande marknaden, beredande en vid denna tid ytterst behöflig lättnad i vår penningställning. Så har också, under det decennium, som omfattar våra jernvägars byggande, landets produktion så tillvuxit, att när, enligt Kommerskollegii berättelser, exporten af våra produkter år 1857 värderades till 66,000,000 riksdaler, så upptages motsvarande värde för 1865 till 106,000,000 riksdaler, alltså en förhöjning af 40,000,000 riksdaler. Men om dessa siffror ej kunna anses vara exakta, så äro de data säkra, hvilka angifva, att de ifrån Sverige *med last* afgångna fartyg, som under 1857 visade ett lästetal af 240,000 nyläster, stigit år 1865 till 450,000 läster.

Man anmärker, att jernvägsarbetena medförde ökad konsumtion, stegring af jordvärdet och arbetslönerna m. m., hvarpå en reaktion måste följa, som vållat den inträffade krisen. Men icke utgör tillväxten i konsumtionen någon olycka, lika litet som höjandet af egendomsvärden och arbetslöner. Äro *dessa* de följder, som ett kraftigare fortsättande af nordvestra stambanan skall bära i sitt sköte, eller skola vi, med andra ord, deraf motse en ny stegring i våra djupt tryckta egendomsvärden och arbetslöner, så vore detta något att eftersträfvat, men icke att förhindra.

Men — anmärker man — om ny kris skulle derpå ännu en gång följa. Jag ser likväl intet bindande orsakförhållande här föreligga. Det är väl icke så afgjordt, att vi skola ännu en gång utsättas för ödeläggande krig, hvilka beröfva oss de viktigaste afsättningsorter — medelbart och omedelbart —; ty *deri* låg den huvudsakliga anledningen till de kriser, för hvilka man velat lägga skulden än på privatbankerna, än på jernvägarne. Man för icke sådana krig för ro skull, eller utan att deras bittra följder kännas äfven i andra aflägsnare länder.

Det är beslutadt, att Sverige skall utföra den nordvestra stambanan, och då måste det väl anses viktigt, att detta arbete verkställas så fort som möjligt. Man har dock hört äfven den paradoxen här uttalas, att de jernvägar bära sig bäst, som byggas långsamt. Det skulle alltså — för att begagna en jämförelse — vara mera lönande att utföra ett odlingsarbete under en lång tid, än att utföra detsamma så fort, som

kapital och arbetskrafter medgifva. En klok hushållare skall dock anse det vara bättre att förkorta arbetstiden, för att komma till en tidigare produktion, med besparande af räntorna å de tidigare nedlagda kapitalen. Är åter arbetet sådant, att det icke lemna någon afkastning, så ligger felet deri, att det någonsin blifvit inledt.

En särskild mening till den nordvestra stambanans skyndsamma be-
drifvande ligger uti den nu rådaude arbetslösheten, som förökas deraf, att äfven Statens allmänna arbeten blifvit så hastigt reducerade, att då man för kort tid tillbaka byggt för 13,000,000 riksdaler om året, man nu ej bygger för mer än 2,000,000 riksdaler. Om arbetaren klagar öfver, att han ej genom redligt arbete kan förtjena sitt bröd, när han ser företag afstadna, hvilka ändock skola utföras, så kan jag ej finna deras klagan så obefogad, som en föregående talare. Att nu återhålla en och och annan uillion — som ändock sednare måste utgå — när man kan dermed lindra en fattig befolknings bekymmer och vinna en billigare arbetsprodukt, synes för mig icke vara en god hushållning.

Man har talat om ökade skatter, och har äfven dertill räknat den ökade tullinkomsten. Denna uppfattning är oriktig. När, såsom här är fallet, tullinkomsten växt, under det tullsatserna blifvit nedsatta, så har Staten erhållit högre inkomster, under det den konsumerande allmänheten erhållit en del af sina förnödenheter till billigare pris, och detta är en *lättad*, men icke en förhöjd beskattning.

Här hafva blifvit uppställda tvänne alternativ, när man har att till jernvägsbyggnader använda en årsinkomst af 2,000,000 riksdaler: det ena att derför upplåna ett kapital om 34,000,000 riksdaler, hvilket vore återgäldadt med ränta och kapital på omkring 40 år, med en annuitet af nämnda millioner; det andra att bygga med 2,000,000 riksdaler om året under 17 år.

I förra fallet har man, om arbetet utföres på t. ex. 5 år, förlorat högst 5,000,000 riksdaler i ränta, då den fullbordade jernbanan kostar 39,000,000 riksdaler; i sednare fallet tillkomma, lågt räknadt, 16,000,000 riksdaler i räntor, då det fullbordade arbetet kostar 50,000,000 riksdaler. I förra fallet har man en bana färdig 12 år förr än i det sednare, och denna fördel, förökad genom den kapitalbehållning, som måste hafva under tiden insamlats, läser helt visst rikligt uppväga det bidrag till annuiteternas fyllande, som man möjligen kan nödgas under ytterligare några år vidkännas. Den räkning i motsatt anda, som blifvit af en föregående talare utförd, torde alltså tåla någon jemkning.

Anhållande om ursäkt för det jag så länge tagit Kammarrens uppmärksamhet i anspråk, förenar jag mig med dem, som påyrka bifall till Kongl. Maj:ts Proposition, med det af Herr vice Talmannen föreslagna amandementet.

Herr Hierta: Jag skall icke allt för länge pröfva Herrarnes tålmod, då tiden redan är långt framskriden, men jag anser mig vara skyldig att till besvarande upptaga några af de anmärkningar, som mot mitt förra yttrande blifvit gjorda, och hvilka jag icke vill lemna helt och hållet utan vederläggning.

Först torde jag få vidröra den anmärkning jag tagit mig friheten framställa mot de tabeller, som finnas bifogade den af Byggnadsstyrelsens aktade chef utarbetade promemorian, ehuru inkasten mot de anmärkningar jag gjort redan till en del äro af Herr Björck besvarade. Jag har sagt, att misstag häruti blifvit begångna, men icke att detta har skett utaf beräkning, utan jag har tvärtom uttryckligen förklarar, att jag ansett dessa misstag hafva uppkommit utan afsigt att missleda, och jag tager mig friheten att ännu en gång erinra härom, då en föregående talare framkommit med en dylik beskyllning. Jag ber att få uppläsa en del af denna promemoria, så lydande: "Granskar man de resultat, som beräkningarne för de särskilda alternativen å bifogade jämförelsetabell angifva, finner man, att, om nordvestra stambanan enligt första alternativet fullbordas år 1870, styrelse och alla öfriga förvaltningskostnader tillsammans med räntorna för alla de derpå använda kostnaderna skulle komma att uppgå till ett belopp af 1,926,900 riksdaler, och om stambanan enligt det andra alternativet fullbordas under år 1871, skulle samma kostnader komma att uppgå till 2,481,500 riksdaler; samt om banan enligt tredje alternativet fullbordas år 1872, uppgå dessa kostnader till 2,864,290 riksdaler". Härat ser man tydligen, att promemoriaus ärade författare räknat räntan i ena fallet 2 år kortare än till slutet, ehuru otvifvelaktigt är, att annuiteterna å lånet måste i båda fallen utgå lika. Härigenom blir ock resultatet ett helt annat, än det hvartill han kommit. Vidare säger han: "Men äfven om man vid jämförelsen mellan dessa 3 alternativ skulle helt och hållet åsidosätta de i sjette kolumnen upptagna ränteberäkningarne och endast fästa sig vid de i tredje och fjerde kolumnerna å bifogade tabell upptagna kostnaderna, så finner man deraf, att dessa kostnader sammanräknade uppgå, för första alternativet till 460,700 riksdaler, för det andra alternativet till 551,900 riksdaler samt för det tredje till 711,490 riksdaler. och att således en besparing eller skilnad af 91,200 riksdaler uppkommer mellan det första och andra alternativet, samt af 250,790 riksdaler mellan det första och tredje, det första alternativet till fördel, och att en skilnad i dessa kostnader af 159,590 riksdaler uppkommer emellan det andra och tredje alternativet, det andra till fördel". Denna beräkning, som upptager endast aflönings- och förvaltningskostnaden m. m., men alldeles icke räntorna å statsanslagen, medgifver jag vara ganska riktig, men dessa summor blifva i alla händelser en obetydlighet mot dem, som komma i fråga. då räntorna tagas med i räkningen. Detta är hvad jag ansett mig kunna och böra säga till rättfärdigande af mitt yttrande, och jag tror således att detsamma icke kan vederläggas.

En ärad talare har tagit affär på ett samtal angående fördelen att taga ett större lån på en gång, hvarigenom byggnadstiden skulle kunna blifva mycket mindre än 5 år. Han har dervid påstått, att jag misstagit mig, och att en efterräkning tydligen skulle ådagalägga detta. Måhända har jag möjligen något öfverdrifvit, då jag sade, att ett sådant lån med ränta på ränta snart skulle gå till 50,000,000 riksdaler, och å andra sidan ej tog i beräkning den årliga inkomsten af de här för byggda banorna, men jag vill söka visa den ärade talaren huru sangvinisk han är, då jag antager och utgår från hans egna principer, men ändock kommer till ett helt olika resultat. Han säger, att vid jämförelsen med utländska banor denna bör

gifva 3,6 procent i årlig inkomst. Jag antager att så är, och att för anläggningskostnaden af våra jerubanor årligen inflyter en nettoinkomst af 2,370,000 riksdaler; vidare vill jag antaga, att äfven denna summa ingår till Staten, ehuru erfarenheten visat, att Riksgäldskontoret hittills ej fått behålla dessa medel. Om man nu derjemte räknar en årlig tillökning af 6,3 procent på 2,250,000 riksdaler, så uppstår härigenom en summa af omkring 83,000 riksdaler. Han må erkänna, att jag gifver honom fair play i detta fall.

En ärad talare från Göteborg har sagt, att man från Statens skuld för jernvägarne bör afräkna 15,000,000 riksdaler, som blifvit lemnade såsom lånebidrag till enskilda jernvägsbolag, men jag ber att man må fästa uppmärksamhet dervid, att Staten i alla fall har ansvarighet för gäldande af dessa lån, och att Staten får betala ränta på ett större belopp, då dessa lån af Staten erhållits mot kapitalrabatt. Således tror jag, att man häraf bör finna, att min beräkning kommer närmast det sanna förhållandet i hvilket fall som helst. Jag skulle gerna hafva sett, om någon kunde öfverbevisa mig om att jag här tagit fel, men så länge landet har att betala räntor på en utländsk skuld af emellan 100,000,000 riksdaler, så länge en årlig brist finnes mellan nettoinkomsten af hvad vi lånat och utgifterna för dessa lån, så länge anser jag att vi böra gå mycket varsamt till väga med någon ytterligare betydlig skuldsättning.

En annan värd talare har ordat om fördelen att på en gång låna allt hvad man behöfver. Han har sagt, att, om vi nu på en gång uppnegotiera 34,000,000 riksdaler, så skulle om 10 à 12 år räntan vara fullt ersatt, och lånet kunna snart inbetalas. Ja! om jag kunde dela sådana förhoppningar, skulle jag ock gerna vara med om att låna, men då jag har en annan erfarenhet, och går ut från den synpunkten att 34 år åtgå efter de 17, under hvilka jernvägarne skulle byggas med nettobehållningen, innan ett upptaget lån hinner amorteras, så kan jag icke ingå på att låna mer, än som för tillfället nödvändigt behöfves. Men dessutom bör man taga i betraktande, att under de första 10, 12 à 15 åren tilltager en jernvägs trafik i stigande progression, men att den, sedan den uppnått denna gräns, derefter aftager. Detta har visat sig vara fallet på utländska banor, och betingas icke af den allmänna industriens önskan att begagna jernvägarne, utan äfven af landets produktiva kraft, ty landets produktion kan icke drifvas mer än till en viss höjd på någon viss kortare tid. Jag kan således icke heller dela åsigten hos den ärade representant från Göteborg, hvilken ansåg vårt land vara det rikaste på jorden i anseende till sina naturliga tillgångar; en sorglig erfarenhet borde nästan dagligen kunna öfvertyga oss om att det icke förhåller sig alldeles så, men jag kan likväl icke neka till att det måtte vara en särdeles skön känsla att alltid kunna vara lika lifvad af glädje öfver sitt lands stora rikedomar, som samme ärade talare visat sig vara.

Med hvad samme representant framställt sammanfaller temligen nära hvad min ärade granne till venster aufört såsom skäl för beviljande af det anslag för jernvägsbyggnader Kongl. Maj:t äskat. Han beräknar beloppet af den årliga räntan och amorteringen för de utländska lån, som blifvit använda till byggande af jernvägar, i brutto till 4,700,000 riksdaler, och då han anser den årliga tillväxten i trafikinkomsten icke böra

beräknas till mindre än netto 300,000 riksdaler, så kommer han till det resultat, att, då sistnämnda summa utgör den årliga räntan efter 6 procent å ett kapital af 5,000,000 riksdaler, detta belopp årligen kunde upplånas, utan att vi derigenom betungade Statsverket med någon ny utgift. Detta är väl icke fullt så öfverdrifvet, som den ärade Göteborgs-representantens påstående, men visar ändock ställningar och förhållanden långt mer blomstrande, än de i sjelfva verket äro. Samme min ärade granne till venster har ock drifvit den satsen, att, om Staten eger en sväfvande skuld, densamma förr eller sednare bör förvandlas till ett fonderadt lån. Jag får säga, att jag icke kan dela denna hans öfvertygelse, ty jag tror, att om en stat har en sväfvande skuld, som kan afbetalas med årliga bidrag från Statens sida, så bjuder såväl klokhed som skyldighet att afbördas sig en dylik förbindelse, i fall man på något sätt sådant kan göra. Jag ber att i sådant hänseende få påpeka förhållandet t. ex. i Frankrike, som under de 15 å 16 sednare åren jemnt ökat sin skuldsättning och visat ett skenbart blomstrande tillstånd, men nu har i perspektiv en mängd förstörda affärer och en förfärlig statsbrist. I England har man, till följd af en betydlig inkomstskatt, bättre kunnat bibehålla jemnvigten och aflägsnat faran för statsbrist. Vi hafva äfven sett, att i Amerika, efter ett förfärligt och förödande krig, kongressen beslutat, att de för utförande af detta krig upptagna ofantliga lånebelopp skola afbetalas, och att man alltjemt fortgår på denna bana. Jag har tagit mig friheten att anföra detta såsom motskäl mot dem, som ej nog skyndsamt kunna få den sväfvande skulden konverterad till fonderad, och som tro, att det är af liten eller ingen vigt för våra efterkommande huru härmed förfäres. Jag deremot är af den bestämda öfvertygelsen, att det är större fördel för dem om vi lemna dem tillgångar, än om de blott erhålla skulden.

Jag vill ej uppehålla mig vid den af den värde Göteborgs-representanten framställda jämförelsen mellan jernvägsarbeten och odlingsarbeten, lika litet som vid den af andra talare åberopade likheten med förhållandet vid uppbyggandet af ett hus, som skyndsamt bör förses med tak o. s. v. för att kunna begagnas, då jag hoppas att alla inse det dessa jämförelser äro alldeles olämpliga vid betraktandet af förhållandet med jernvägsbyggnader, der den särskilda omständigheten förekommer, att de alltid och fortfarande måste bära räntan för anläggningskostnaden. Skillnaden mellan de båda sätten att bygga jernvägar, det ena långsammare men med egna medel, det andra fortare och med lånade medel, blir dock den, att i förra fallet den närvarande tiden gjort en utgift för en nyttig sak; så snart arbetet är verkställt är ock kostnaden glömd, och man har till sina efterkommande lemnat en skänk af högt och varaktigt värde. Så är icke förhållandet i sednare fallet; kostnaden är icke glömd, och den efterlemnade skänken torde blifva de efterkommande en ganska kännbar present, ehuru jag återigen icke härmed vill hafva sagdt, det vi böra helt och hållet upphöra med att upptaga lån, till betalning hvaraf äfven framtiden i sin mån mer eller mindre bör bidraga.

Det torde tillåtas mig att, innan jag slutar, i största korthet vidröra den omkastning i opinionen, som sedan sednaste riksdag synes hafva inträdd i fråga om våra jernvägsbyggnader. Jag känner icke huru förhållandet härmed är i Kammarén, men jag få ägar: Har en sådan omkast-

ning verkligen egt rum? och hvilka kunna då orsakerna härtill vara? Äro våra finanser förbättrade? Äro värdena på egendom nu större än förut? Har missförhållandet mellan det fasta och rörliga kapitalet förbättrats? Hvari bestå dessa tillgångar, som man nu gör sig förhoppning på, och hvar finnas dessa källor. hvarifrån dessa större tillgångar skola komma? Alla dessa spörsmål torde bliva svåra att besvara. ehuru jag icke vill bestrida, att utsigterna inom möjligen ganska kort tid kunna väsendtligen förbättras, framför allt om, såsom Utskottet föreslagit, regleringen af de summor, som bestämmas till jernvägsarbeten, nu endast anvisas till 1869 års utgång, och för min del tror jag, såsom jag redan förut haft äran andraga, att vi nu icke kunna eller böra gå längre än Utskottet. Alltså får jag vördsamligen anhålla, att Kammarens Herrar ledamöter måtte noggrannt betänka de omständigheter, hvilka grundlagit denna min öfvertygelse, att vi nu icke kunna komma längre, än Stats-Utskottet uti detta Utlåtande föreslagit.

Herr Hörnfeldt: Då jag fullkomligt gillar de rop, som här låta höra sig i ändamål att förkorta diskussionen, vill jag icke längre än ett par minuter uppehålla den ärade församlingen, hvilka jag dock anhåller att få begagna då jag blifvit uppropad att yttra mig.

Det är en ingalunda ovanlig företeelse, att, om man anser att Staten genom ett eller annat företag drabbas af förluster, och såsom skäl för denna öfvertygelse framlägger beräkningar öfver dessa förluster, man ändock mötes med misstroenoe af dem, som anse att dessa beräkningar icke hålla stånd inför en närmare och noggrannare pröfning. Erfarenheten visar ock, att beräkningar af auktoriteter, för hvilka man borde kunna i denna väg hysa oinskränkt förtroende, likaledes icke hålla stånd inför en allvarligt granskande pröfning. Så synes ock förhållandet vara i nu förevarande fråga, såsom af flere ledamöter här blifvit ådagalagdt, och då jag icke är tillfredsställd af dessa beräkningar, samt ej heller kunnat öfvertygas af de talare, som yrkat summans förhöjande i ena eller andra hänseendet, helst jag anser dessa belopp vara ganska godtyckliga och snart sagdt gripna ur luften, så får jag, på dessa skäl, yrka bifall till Utskottets nu framlagda förslag i ämnet.

Herr Rundbäck: Sedan det efter många strider blifvit afgjordt att och *hvarst* den nordvestra stambanau skall anläggas, så synes det mig att man med mera lugn bör kunna öfverväga frågan. *när* den bör vara färdigbyggd.

För min del har jag kommit till den åsigten, att det är önskvärdt, att sådant sker så fort sig möjligen göra låter, och det af såväl politiska som ekonomiska skäl.

Emot denna åsigt har man framställt två invändningar, den ena att om banan bygges långsammare, så behöfver man ej låna penningar dertill, utan kan bestrida kostnaderna för densammans anläggning med de trafikinkomster jernvägarne lemna. Men klart är, att om man lånar eller ej, så kostar ju jernvägens anläggning i båda fallen lika mycket, äfvensom att man, ju förr den blir färdig, desto fortare kan använda inkomsterna af jernvägarne till andra ändamål. Den andra invändningen är den, att om

fullbordandet af nordvestra stambanan påskyndas, så kommer Staten att så mycket fortare inledas i nya jernvägsbyggnadsföretag. Jag vill ej neka, att förhållandet blir så, men jag hyser det förtroende till Regeringen och Representationen, att de skola noga öfverväga de förslag till sådana nya företag, som kunna komma att framställas, samt lämpa anslagens storlek efter Statens förmåga att bära dem.

Men jag vill ej längre upptaga Kammarens tid, utan inskränker mig till att yrka bifall till Kongl. Maj:ts Proposition med det af Herr vice Talmannen föreslagna tillägget.

Herr Lindström: Då jag på förmiddagen hade ordet, förklarade jag, att jag ville bifalla Kongl. Maj:ts Proposition, men att jag ej heller hade något emot, om den nordvestra stambanan kunde fullbordas på ännu kortare tid, än den Kongl. Propositionen afsåg, hvarför jag förenade mig med dem, som yrkade ett anslag af 6,180,000 riksdaler.

Sedan dess har nu Första Kammaren fattat sitt beslut i frågan och bifallit Herr Wærns reservation, deri föreslås att 3,090,000 riksdaler måtte för ändamålet beviljas. Vid sådant förhållande och då det ej är troligt, att ett så högt belopp, som det jag förut påyrkat, vid en gemensam votering kan vinna majoritetens röster för sig, återstår för mig ingenting annat än att, med frånträdande af mitt förra yrkande, nu i stället anhålla om bifall till Kongl. Maj:ts Proposition.

Herr C. A. Larsson: Då jag reserverat mig mot Utskottets Utlåtande, har jag äfven angifvit min ståndpunkt i afseende å denna fråga. Det finnes, såsom man i Stats-Utskottet fick höra, inom Representationen vissa jernvägshungrige, och jag bekänner att jag är en ibland desse. Jag tillstår vidare, att jag önskar att den nordvestra stambanan måtte blifva färdig så fort som möjligt, för att desto snarare få anslag till banan genom Östergötland. Och att vi Östgötar längta efter denna bana, det må ingen, som sett i hvilken utomordentlig grad en jernväg förmår höja en ort, förtänka oss. Jag förundrar mig ej öfver, att de gamla Stats-Utskotts-veteranerne Herrar Björck och Hierta här tala om sparsamhet och försigtighet. Huruvida deras åsichter äro rigtiga, har jag hört betviflas, men att deras motiv äro ärliga och att de icke låta sig ledas af någon afund, derom är jag öfvertygad, och någon annan tanke kan man ej hysa om så hederlige män.

En representant ifrån Södermanland har talat om för stor skuldsättning. Jag tviflar på, att han skulle gjort så, om han varit med vid den riksdag, då vestra stambanans dragande genom Södermanland genomdrefs, Han borde också veta, huru jernvägen höjt den provins han tillhör, lika som äfven att alla andra orter i landet, som beröras af jernvägar, blifvit i utomordentlig grad lyftade i ekonomiskt hänseende. Ty det är ej nog, att dessa jernvägar bära sig bra och att de resande spara tid och kostnader, utan äfven andra besvär och tungor blifva derigenom lindrade. Så har till exempel i Skåne kostnaden för hållskjutsen nedgått från 16 riksdaler till 1 riksdaler för hvarje häst. Tänk om vi addera ihop alla de besparingar af tid och penningar — äfven sådana som ej, så att säga, synas på papperet — hvilka jernvägarne medföra, huru stor blir ej summan!

Under sådana förhållanden och då jernvägarne visat sig så nyttiga, kan det då vara skäl, att vi, i fråga om byggandet af våra stambanor, gå kraftgången eller stå alldeles stilla. Hvarför står utlandet så högt i industrielt och ekonomiskt hänseende? Jo, därför att man der sträfvar att så fort sig göra låter och så vidsträckt som möjligt begagna sig af den mäktiga häfstång för ett lands höjande, som ligger i jernvägarne. Men här skall man krafsa emot användandet af detta medel för vårt lands utveckling. Kan detta vara klokt och sparsamt, då förstår jag ej hur man rätteligen bör hushålla. Om jag tänker mig en person, som köper en egendom med mycken och god jord, men som ligger ouppodlad, och att han endast uppodlar till en början ett tunmland samt derefter fortsätter att odla allenast med den behållning, som detta enda tunmland kan lemna, huru går det med honom? Jo, han är och förblir en stackare, så länge han fortsätter med detta förfarande. Har han deremot kredit, så att han kan få upplåna de medel som för hela egendomens brukande erfordras, och begagnar han sig af denna sin kredit, så skall han snart se sina inkomster mångdubblas.

Min granne här bakom mig har förklarat dessa jernvägsån vara en riksolycka. Det var ledsamt, att han ej var med vid de riksdagar, då Kronobergarne ställde till kalaser och agiterade på allt möjligt sätt för att få en jernväg till de guldgrufvor, som skulle ligga förborgade i det inre af deras ort. Jag har sedermera rest i dessa trakter och sett, att Kronobergarne hade rätt. Jag har sett den lifliga trafik, som der eger rum och huru köpingar uppväxa vid nästan hvarje jernvägsstation, och jag frågar: kan allt detta anses som en riksolycka?

Att en Stockholms-representant skulle beskärma sig öfver de stora anslagen till jernvägsbyggnaderna, förefaller mig besynnerligt, då man vet att man genom användandet på östra stambanan af de medel, som åtgå till sammanbindningsbanan genom Stockholm, skulle hunnit ända till Mjölby, och att man, kommen så långt, icke skulle behöft kasta många tusen tunnor spannmål i bränvinspannorna, utan kunnat i stället använda dem på ett bättre sätt och derigenom minskat spannmålsimporten.

Då jag ser alla de enskilda intressen, som i dessa frågor drifva sitt spel, och huru representanter från orter, som redan erhållit jernvägar, nu icke vilja unna andra orter samma förmån, kan jag ej underlåta att avsluta mig till det förslag, Regeringen, hvilken väl härutinnan torde vara mest opartisk, framlagt, hvarför jag yrkar bifall till Kongl. Maj:ts Proposition, viss att ett sådant beslut icke skall medföra några vådor för fäderneslandet.

Herr Friherre Gripenstedt: Jag hade endast ämnat förklara, att då jag förra gången hade ordet och yrkade bifall till Kongl. Maj:ts Proposition, att 4,635,000 riksdaler måtte till nordvestra stambanan beviljas, jag misstog mig om siffran, och att min mening naturligtvis var att yrka beviljande af det i den Kongl. Propositionen äskade anslaget 4,650,000 riksdaler. Men med anledning af åtskilliga sedermera under diskussionen framställda anmärkningar ber jag att få tillägga ännu några ord.

Man har ansett det inkonsequent att yrka bifall till Kongl. Maj:ts Proposition, hvarigenom banan icke skulle blifva färdig förrän år 1871, då man

på samma gång framställt den stora fördelen, som kunde uppstå om banan kunde fullbordas redan år 1870. Jag ber att få fästa uppmärksamheten derpå, att man med framställningen om fördelarne af banans färdigbyggande 1870 i främsta rummet endast åsyftat bevisa, att det är fördelaktigare för Staten, ju mer arbetet å densamma påskyndas. Och dessutom, äfven om banan icke fullbordas förr än år 1871, så uppkommer likväl, på sätt den af chefen för Statens jernvägsbyggnader afgifna promemorian utvisar, en besparing af 382,790 riksdaler, hvilken, ehuru icke så stor som vinsten skulle blifva om banan fullbordades redan år 1870, dock ju är ganska betydlig.

Men man har funnit, att det farligaste argumentet emot dem, som vilja bygga långsamt, är det att genom banans tidigare fullbordande uppkommer en ökning i trafikinkomsterna, ej blott på denna nya bana, utan äfven på alla de äldre banorna som med henne komma i förbindelse, hvaraf åter uppstår en tillgång till gäldande af annuiteter å en ökad upplåning utan något Statens vidare betungande. Man har därför satt rättigheten af detta argument i fråga och sagt, att en sådan tillökning i trafikinkomsterna måste vara begränsad. Att den ej är alldeles obegränsad, hvarken i afseende på tiden eller beloppet, medgifves gerna, men här är ju också endast fråga om den närmaste framtiden, och att trafikinkomsterna på våra jernvägar derunder skola komma att tillväxa bör ej kunna betvivlas.

Jag förstår ej heller hvilka bevis för att så skall komma att ske, som man egentligen önskar. Säger man, att trafiken på våra jernvägar enligt sjelfva sakens natur, genom tilltagande rörelse, måste komma att tillväxa, så svaras att detta är bara en illusion. Åberopar man främmande länders exempel, som utvisar att så alltid skett, så svaras: ja der, men det är icke här. Och går man till vår egen erfarenhet och framlägger de fakta, som här förefinnas, så tyckes man ändock icke vara belåten. Det visar sig emellertid af dessa fakta, såsom redan blifvit anfördt, att inkomsterna på Statens jernvägar ökats 1863 med 5,000 riksdaler, 1864 med 3,000 riksdaler och 1865 med 7,000 riksdaler per banmil; och jag hemställer då, om icke, när trafikinkomsterna på detta sätt under den förflutna tiden ständigt stigit långt utöfver hvad man i kalkylen upptagit, man deri också bör anses ega all den visshet, som på förhand kan vinnas om ett liknande förhållande äfven för den närmaste framtiden. Jag kan därför ej medgifva, att det ligger något sangviniskt i antagandet, att trafikinkomsterna skola tillväxa, utan jag anser deremot, att man i fråga om fortsättandet af våra jernvägsbyggnader kan utgå från detta antagande, och i så fall kunna vi äfven utan olägenhet och ökad tunga fortsätta med upplåningen af de medel som dertill erfordras.

Man har här sagt, att de förväntningar man hyst i afseende å landets ekonomiska utveckling icke blifvit uppfyllda. Jag tager mig friheten förklara, att åtminstone alla mina förväntningar i detta hänseende, och allt hvad jag härom förr har yttrat — i fall man vill göra sig besväret att efterse hvad dessa yttranden verkligen innehålla — skall befinnas hafva blifvit till fullo uppfyllda och mera dertill.

Äfven har man sagt, att en stor skattetillökning egt rum och velat bevisa detta helt enkelt dermed, att Statens inkomster stigit. Jag vågar påstå, att häri ligger en begreppsförvillelse. Jag hemställer, om då, såsom

för närvarande, bevillingen är bestämd till en procent och genom välmågens och befolkningens tillväxt i landet bevillingssumman till följd deraf stiger, det då kan påstås, att sjelfva beskattningen blifvit ökad, derföre att inkomsten ökats. På samma sätt förhåller det sig med den indirekta skattetiteln tullen. Summan deraf har ökats, under det att afgifterna för de särskilda artiklarne, med endast ett par undantag, högst betydligt minskats, hvaröfver ju så mycket blifvit klagadt.

Hvad slutligen beträffar lämpligheten af en sväfvande skulds konverterande i en fonderad — något som jag ej sagt böra ske i alla händelser — så är derom nu ej fråga, och jag vill derför ej heller vid detta tillfälle vidare yttra mig derom, men jag skall ej underlåta att framdeles, då Stats-Utskottets Utlåtande N:o 88 förekommer till behandling, utveckla mina åsikter i detta ämne. Jag inskränker mig nu till att instämma i det af Herr vice Talmannen framställda förslag.

Herr von Troil: Jag har tvekat huruvida jag skulle förlänga den redan sex timmar långa diskussionen, men då jag ända sedan 1853 års riksdag deltagit i alla jernvägsstrider, har jag ansett det vara orätt att icke yttra några ord jemväl i denna fråga. Jag ber till en början att få fästa uppmärksamheten på en grundsats, som finnes införd i Utskottets Utlåtande och hvilken jag till alla delar gillar, nemligen att man i allmänhet bör år efter år bestämma något så nära lika anslag till jernvägsbyggnader. Utskottet har dock tillagt, att detta anslag bör bestämmas så att det svarar mot behållningen å trafikinkomsten, och derföre har Utskottet kommit till den jemna summan af 2,250,000 riksdaler. Jag tror att denna siffra icke är lyckligt vald, men jag anser att grundsatsen är riktig och att man bör taga fasta på densamma, om man icke hvarje riksdag skall vackla i dessa frågor. Jag anser, att en plan på förhand borde uppgöras, så att å ena sidan visades hvad som åtgick för materiel och å andra sidan hvad som behöfdes för anläggningen; hvarefter ungefär enahanda belopp borde årligen åtminstone för den sednare afdelningen anvisas. Det är naturligt att i afseende å materielen olikheter kunde det ena och andra året inträffa; men vid sjelfva arbetets bedrivande med enahanda anslagssumma skulle vinnas fördelen af att lika stor arbetsstyrka och befäl kunde användas. Dessutom kan endast på detta sätt den inhemska tillverkningen af jernvägsmateriel befrämjas och ega bestånd; ty det är icke nog att hafva beställning för ett år, utan man måste hafva åtminstone moralisk visshet om att, då man använt stora summor å anläggningar och dylikt, kunna under en följd af år påräkna fortsatt beställning. Det är af dessa skäl som jag hyllar den af Utskottet uttalade grundsatsen. Jag tror också, att, då Utskottet stadnat vid detta ringa belopp, Utskottet gjort det derföre, att Utskottet ansett, att vidare utländsk skuldsättning i och för jernvägsanläggningen derigenom kunde undvikas; en omständighet som utan tvifvel är ganska behjertansvärd.

Jag anser, att man här vid lag bör se icke blott på den norska stambanan, utan äfven på alla dem, som ligga bakom; och rättvisan fordrar, att de delar af landet, som ännu icke kommit i åtnjutande af dessa fördelar, i sinom tid blifva deraf delaktiga; men vi få icke gå så brådstör-

tadt till väga, att den utländska skuldsättningen år från år i en fruktansvärd grad ökas.

Jag förenar mig med Herr vice Talmannen i den af honom uttalade åsigten, att omkring 3,000,000 riksdaler årligen borde vara det anslag, som en gång för alla af Riksdagen bestämmes för jernvägsbyggnader. Vi ega visserligen icke besluta för kommande riksdagar, men den princip bör af Riksdagen uttalas, att icke den ena Riksdagen beviljar större och den andra mindre anslag till jernvägar. Om således, såsom Herr vice Talmannen föreslagit, omkring 3,000,000 riksdaler finge årligen för nordvestra stambanan användas, skulle genom antagande af hans förslag Jernvägsbyggnadsstyrelsen disponera, i år 3,000,000 riksdaler, år 1869 3,650,000 riksdaler, år 1870 3,090,000 riksdaler och 1871 1,530,000 riksdaler; hvarjemte för sistnämnda år skulle uppkomma ett öfverskott af omkring 1,500,000 riksdaler, hvilket kunde användas för någon annan jernbana. Jag anser det af Herr vice Talmannen föreslagua beloppet utgöra ett lyckligt medium, och jag tror att, om det vinner godkännande, vi icke vidare skola behöfva å den utländska marknaden söka penningar för våra jernvägsarbeten, ty när år 1870 kommer, hoppas jag att den svåra pekuniära ställning, hvori vi nu befinnas oss, skall hafva förbättrats, då tull- och bränvinsmedel ingå till beräknadt belopp. Vi hafva nu en fonderad skuld, för hvilken i ränta och amortering årligen betalas 4,700,000 riksdaler. Om det s. k. Finans-betänkandet kommer att af Kamrarne godkännas, komma ränta och amortering af det derigenom beslutade lånet å 18,000,000 riksdaler att uppgå till 1,080,000 riksdaler, hvarigenom årliga räntan och amorteringen å den fonderade statskulden skulle utgöra 5,780,000 riksdaler. Tager man derjemte i betraktande de betydliga belopp, som utgå för förräntande och amortering af de utländska hypotheckslånen, så tror jag att försigtigheten bjuder, att vi icke kasta oss in på den utländska skuldsättningsbanan, sedan Riksgäldskontorets affärer en gång blifvit reglerade.

På grund af hvad jag nu anfört instämmer jag uti det af Herr vice Talmannen framställda förslaget och hoppas, att kommande Riksdagar skola inse vigten och nödvändigheten af den utaf Utskottet uttalade grundsatsen.

Herr Anders Jonsson: Då diskussionen varit både lång och tröttaende, vill jag ej ytterligare förlänga densamma, utan inskränker mig till att instämma uti det af Herr vice Talmannen framställda förslaget.

Herr Lönnberg: Då diskussionen räckt nästan hela dagen, vågar jag icke länge taga Kammarens tid i anspråk, huru lockande det än kunde vara att bemöta åtskilliga framställningar, som af ett par utaf Utskottets veteraner blifvit gjorda.

Utskottet har i denna fråga ådagalagt en märkvärdig inkonsequens. Vid föregående riksdagar har Utskottet strängt hållit på den grundsats, att nettoinkomsterna af jernvägarne icke borde användas till något visst specielt ändamål, utan till bestridande af de allmänna statsutgifterna. Nu har Utskottet likväl föreslagit, att endast denna nettovinst skulle anslås till jernvägsanläggning. För ett par riksdagar sedan väcktes i Bondeståndet motion om bränvinsmedlens användande till jernvägsföretag; men

derpå ville icke Stats-Utskottet ingå, utan höll sig strängt vid nyssnämnda grundsats. Denna åsigt har dock Utskottet nu kastat öfver bord, och en af dess veteraner har, för att deråt gifva ännu kraftigare skäl, sökt skrämma oss med ett rödt spöke och hotat dermed att, om Riksdagen frånginge Utskottets förslag, stegrades arbetslönen, och att arbetsbrist med flera olägenheter skulle deraf framkallas. Jag ber dock att i denne talares minne få återkalla, hurusom dessa olägenheter franträdde redan innan jernvägar började att i någon större skala byggas. De voro en följd af de goda konjunkture, som i början af 1850-talet egde rum. Det är visserligen sannt, att några år derefter jernvägsanläggningarne företogos i större skala och att stora utländska lån upptogos; men de framhållna olägenheterna uppkommo icke därför, att så stora belopp användes på jernvägsanläggningarne, utan därför att på en gång indrogos större summor än som kunde i rörelsen användas. Att sådana olägenheter skulle framkallas af bifall till Kongl. Maj:ts Proposition anser jag vara att se spöken midt på ljusa dagen.

Vidare har man uttryckt sin förundran öfver den omkastning i tänkesätten rörande denna fråga, som sedan sista riksdagen egt rum. Jag kan dock icke deri finna någonting egnadt att väcka förundran. Vid förra riksdagen ansågs det nödvändigt att söka undvika upptagandet af ett utländskt lån för jernvägsarbetena, och samma åsigt uttalades ännu vid början af innevarande riksdag; men då det likväl nu visar sig ovedersägligt att, för åstadkommande af en reglering och Riksgäldskontorets bringande på klar fot, ett utländskt lån måste upptagas, är det väl också klart, att man bör låna medel äfven till de jernvägsanläggningar, som redan äro beslutade och inom kort måste fullbordas. Jag kan således icke finna något förunderligt deri, att man nu anser tiden vara lämplig att i något större skala än förut bedrifva fortsättandet af nordvestra stambanan.

Jag vill icke längre uppehålla Kammaren, utan inskränker mig till att tillkännagifva, att jag kommer att rösta för bifall till Kongl. Maj:ts Proposition, med det dervid gjorda amendement att Kongl. Maj:t skulle ega att af de anslagna medlen använda för år 1868 högst 1,000,000 riksdaler.

Herr Nils Andersson: Med anledning deraf att jag, förra gången jag hade ordet, instämde med Herr Lindström, men denne talare sedermera ändrat sin åsigt och förordat den Kongl. Propositionen om anvisande af 4,650,000 riksdaler till nordvestra stambanan, har jag nu begärt ordet för att förklara, det jag på grund af hvad under diskussionen förekommit anser nämnda summa vara den, som har utsigt för sig att vinna gehör, hvarföre äfven jag nu ändrar mitt förra yrkande och yrkar bifall till den Kongl. Propositionen med rättighet för Regeringen att af anslaget använda 1,000,000 riksdaler innevarande år. Jag skulle visserligen kunna hafva skäl att bemöta ett inkast från Stockholms-bänken mot min uppgift i afseende på den arbetslösa befolkningen i riket och Riksdagens njugghet för lidet år att anslå medel till jernvägsbyggnaders fortsättande, men då jag är förvissad, att de flesta af Kammarens ledamöter, synnerligen representerne från landsorten, icke betvifla mina ord i detta fall, så afstår jag från vidare ordande i ämnet.

Herr Sjöberg: Jag hade icke tänkt att inlåta mig i denna diskussion, ty hvar och en, som något följt med gången af de sednare riksdagarne och egnat någon uppmärksamhet åt den massa brochyren, som utkommit i jernvägsfrågor, vet ungefär på förhand huru en diskussion i fråga om jernvägar låter i en svensk riksförsamling. Den dufvenhet, som i anslagsfrågor legat öfver sinnena från en föregående riksdag, har måst vika, så snart detta ämne kom på föredragningslistan; och man får nu åter höra det vackra talet från förra tider, om huruledes man icke kan gå för fort i byggandet af jernvägar i alla riktningar, samt att ju mera man skuld-sätter sig, ju bättre blir ställningen i landet. Hvad som egentligen föranleder mig att uppträda, var att min hedervärde vän från Maspelösa under sitt anförande tycktes vilja antyda, att representanterne för Stockholm talat annorlunda nu, än då frågan om sammanbindningsbanan förevar till behandling hos Representationen. Jag kan emellertid icke taga åt mig denna häntyding, och jag tror mig äfven kunna fritaga mina kamrater på Stockholms-bänken. Vill Herr Carl Anders Larsson emellertid veta den nuvarande opinionen om denna sammanbindningsbana, så tror jag mig kunna försäkra, att de flesta af hufvudstadens representanter skulle vara tacksamme, om de sluppe vidare se denna bana, ja att man här i Stockholm med nöje skulle vilja förlägga densamma hvar som helst annorstädes, t. ex. till den punkt på Östgötalinién, eller detta Mjölby, som, om jag rätt fattade den nyssnämnde ärade talarens yttrande i denna del, skulle vara i stånd att öfersvämma hela Sverige. Norrland icke ens undantaget, med mjöl, derest samma punkt blefve hugnad med en jernväg. Vidare har jag hört uppgifvas, att, ehuru på sednare åren Statens inkomster ökats, skatterna likväl icke blifvit höjda; — det skulle således vara ett inbillningsfoster, en dröm, att näst föregående Riksdagar höjde tullen å socker, kaffe och tobak samt åtog sig en särskild bevilling i form af vapenskatt. Det torde emellertid vara föfång möda att i en diskussion sådan som denna söka bjuda skäl för sig, och jag vill icke heller försöka ett så tacklöst arbete. Af den nu förda öfverläggningen kan man emellertid sluta till hvad man i slika fall har att vänta i en framtid.

I frågans närvarande skick anser jag mig endast böra hemställa, om icke Första Kammarens beslut i saken är efterföljansvärdt och således förtjenar att tagas i öfvervägande. Under diskussionen synas meningarne hafva företrädesvis varit delade emellan Utskottets förslag och det förslag, som innefattas i Herr Wærns af Första Kamraren antagna reservation, åsyftande ett anslag för nu ifrågavarande ändamål af 3,090,000 riksdaler, och jag vågar därför underställa så väl dem, hvilka yrkat bifall till Utskottets förslag, som dem, hvilka uppträdt till försvar för den Kongl. Propositionen, om det icke skulle vara lämpligt att sålunda sammanjemka dessa meningar, helst skilnaden emellan Utskottets tillstyrkan om anvisande för ändamålet af 2,250,000 riksdaler och Herr Wærns förslag, att der-till må beviljas 3,090,000 riksdaler, icke är så väsendtlig, att ansländet af detta sednare belopp skulle kunna sägas stå i strid med eller vara ett underkännande af de åsichter, som ligga till grund för Utskottets förslag. Första Kammarens beslut förtjenar således, enligt min tanke, att biträdas

af denna Kammare, och genom bifall till detsamma torde man något så när kunna förlika de olika partierna i denna brännande fråga.

Herr *Johannes Andersson* instämde.

Herr Statsrådet Lagerstråle: Då det var jag, som fällde det sedermera citerade yttrandet, att våra stambanor blifvit utförda utan höjda skattetitlar, utom hvad angår bränvinsmedlen, så ber jag att få erinra, det jag naturligtvis icke afsåg de förhöjningar i vissa af dessa titlar, som sistförflutna riksdagen egde rum, för att tillämpas först innevarande år. Ett faktum är i allt fall, att de 100 mil jernvägar, som nu äro färdiga, tillkommit utan andra skatteförhöjningar, än dem jag omförmält.

Herr *Sjöberg*: Med anledning af Herr Statsrådet Lagerstråles sednaste yttrande anser jag mig böra förklara, det jag med en i mitt förra anförande framställd erinran om förhöjningen af vissa indirekta skatter icke afsåg någon i Herr Statsrådets första yttrande förekommande uppgift.

Herr *Witt*: Det är i sanning märkvärdigt att höra, huruledes, då fråga är om jernvägar, man rör sig lika obehindradt med millioner som vid andra tillfällen med några tusende riksdaler. Man framdrager då alla möjliga bevakande skäl för att framkalla dessa millioner, och synas dessa skäl verka lika lätt, som det annars är svårt att bibringa en annan sin öfvertygelse, då saken gäller ett anslag å några tusen riksdaler. I början af denna riksdag förelades t. ex. Representationen en Kongl. Proposition om anslag å 500,000 riksdaler till beredande af arbetsförtjenst åt den arbetslösa befolkningen i landet, men allenast 200,000 riksdaler beviljades. Nu åter har man såsom skäl för att höja anslaget till nordvestra stambanan anført den arbetslösa befolkningens svåra ställning, men jag frågar, om det väl är tänkbart, att hela landets arbetslösa befolkning, t. ex. den i Norrland och Skåne, kan draga nytta af ett jernvägsarbete i Wermland. Äfvenledes har man uppgjort hvarjehanda beräkningar angående de inkomster jernvägarne i framtiden skola lemna Staten, men ett faktum är emellertid, att dessa inkomster i närvarande stund icke uppgå till större belopp utöfver utgifterna, än som motsvarar 3 procent af anläggningskostnaden. Äfven har man förespeglat oss, att dessa inkomster årligen skola växa, så att de slutligen skola lemna en behållen inkomst af 300,000 riksdaler årligen, men om allt, som inflyter, skall användas till byggande af nya jernvägar, och om lån upptagas, för att betala räntor å jernvägslånen, så vet jag sannerligen icke, huru skuldsättningen skall förminska genom den växande tillökningen i inkomster. Det har väl blifvit sagdt, att jernvägarne i en framtid skola lemna 6 procent i afkastning, men ingen har tilltrött sig kunna uppgifva tiden, då detta skall inträffa. Ett faktum är i allt fall, att de ej hos oss kunna byggas med samma skyndsambhet som hittills, utan utländsk skuldsättning. Att i någon mån utsträcka skuldsättningen, vore kanske ej så orätt, derest jernvägarne lände till sådan nytta för hela landet, att hvarje provins deraf kunde draga fördel, men att *skuldsätta hela landet* för att befrånja vissa orters fördel,

anser jag icke rättvist. Om man närmare efterser, huru jernvägarne blifvit lagda, så skall man finna, att de icke kommit sådana trakter till godo, som företrädesvis varit i saknad af kommunikationer, utan att de anlagts ofta nog utmed sjöar och kanaler, med ett ord i sådana trakter, som förut varit gynnade med kommunikationer, hvaraf vill synas, som lokalintresset uteslutande dikterat beslutet i fråga om anläggningsorten. Jag har likväl icke något emot att använda *besparingen* af Statens inkomster till jernvägsanläggningar, emedan landet i sin helhet har en indirekt fördel af dylika anläggningar, ehuru sådana orter, som beröras af vägen, deraf hafva den hufvudsakliga nyttan; men deremot kan jag ej gå in på att än vidare skuldsätta hela landet, innan man åtminstone uppgjort och antagit ett ordentligt system, som visar huru väganläggningar efter detta skola bedrivas, så väl i afseende på tiden för deras fullbordande, som förnämligast i afseende på sträckningen åt ena eller andra hållet, så att man må blifva i tillfälle att se, huruvida hädanefter som hittills endast vissa förut gynnade orter skola hugnas med dessa lätta kommunikationsmedel, eller om meningen är, att de stora sträckor af landet, som vid betraktande af Sveriges karta framstå såsom, ehuru folkrika och tätt bebyggda, dock saknande nödiga kommunikationer, någonsin skola intagas i det stora jernvägsnätet. Konseqvensen af hvad jag nu yttrat skulle väl vara bifall till Utskottets förslag, men då man kanske härigenom skulle gå för långt åt ena sidan, samt jag hör till dem, hvilka gerna vilja medla mellan ytterligheterna, eller, som man säger, "ställa kyrkan midt i byn", så vill jag ock nu gå en medelväg, och anser att det högsta Kammaren i förevarande hänseende bör bevilja, är det belopp, som innefattas i Herr Wærns reservation, eller 3,090,000 riksdaler.

Herr Friherre Alströmer: Jag ämnar icke, såsom den siste talaren, inlåta mig i något anförande om jernvägar i allmänhet, utan vill jag hålla mig till frågan, som föreligger, och det belopp, som för 1869 bör anvisas. Mig synes då klart, att, då man i alla fall för annat ändamål måste anlita lånevägen, samt nordvestra stambanan blir färdig vida fortare, om ett större anslag dertill beviljas nu än en kommande riksdag, hvartill kommer att arbetskostnaden för närvarande är ganska låg, allt skäl synes tala för bifall till den Kongl. Propositionen.

Öfverläggningen var slutad. Derunder hade yrkats bifall till dels Utskottets förslag, dels det förslag som blifvit framställt af Herr Grefve Posse, eller anslagets bestämmande till 6,180,000 riksdaler, dels vidare, enligt Friherre Liljencrantz' med fleres yrkande, beviljande af ett anslag å 3,090,000 riksdaler, dels och slutligen anvisandet af den summa som Kongl. Maj:t äskat, eller 4,650,000 riksdaler. Till sistnämnda yrkande hade jemväl fogats det förslag, att af berörda summa högst 1,000,000 riksdaler skulle kunna utanordnas redan under innevarande år. På Herr Talmannens framställning beslöt Kammaren, att detta förslag, för den händelse att anslagssumman bestämdes till 4,650,000 riksdaler, skulle göras till föremål för särskild proposition. Å nu omförmälda yrkanden framställde Herr Talmannen propositioner och förklarade sig hafva funnit ja vara öfvervägande för den mening, som önskade bifall till Utskottets hem-

Herr Talmannen förklarade sig likväl icke finna något hinder för framställande af den ifrågavarande propositionen, som alltså nu afgafs och förklarades hafva blifvit med ja besvarad. Herr Friherre Liljencrantz begärde emellertid votering, med anledning hvaraf nu uppsattes, justerades och anslogs denna voteringsproposition:

Den, som vill, att af den summa, 4,650,000 riksdaler, som Kammaren anvisat till fortsättning af arbetena å nordvestra stambanan, högst 1,000,000 riksdaler må kunna utanordnas redan under innevarande år,

röstas ja;

Den det ej vill,

röstas nej;

Vinner nej, har Kammaren beslutat, att hela den anvisade summan bör utgå först under år 1869.

Vid sedlarnes öppnande och hopräkning funnos 94 ja och 49 nej, hvadan Kammaren för sin del medgifvit en sådan tidigare utanordning, som ja-propositionen innehöll.

I anledning af de sålunda fattade besluten begärde

Herr Björck ordet och yttrade: Jag tager mig friheten anmäla min reservation emot det af Kammaren nu fattade beslutet, af hvilket man, enligt min öfvertygelse, kan befara många för landets välbefinnande och utveckling ogynnsamma följder, och detta såväl i finansiellet och national-ekonomiskt som ock i politiskt hänseende.

Ingen skulle heldre än jag erfara, att jag härutinnan misstager mig; men jag vågar ej hoppas det, och jag anser saken vara af den vikt, att uppmärksamheten bör derpå fästas, äfven till deras tjänst, hvilka i en framtid vilja ur protokollen inhemta upplysningar.

På samma gång anhåller jag att få taga fasta på det yttrande, som från den motsatta sidan af flere talare afgifvits, eller att det förra anslagsyrkandet afsåge endast detta tillfälle och icke vidare skulle återkomma, emedan i detta yttrande ligger åtminstone någon garanti för framtiden.

Vidare yttrade

Herr Friherre Liljencrantz: Jemte det jag till alla delar instämmer med Herr Björck uti den af honom afgifna reservationen, ber jag att i afseende å frågans formela behandling få anmärka, att Kammaren fattat beslut utan föranledande vare sig af Kongl. Maj:ts Proposition eller enskild motionärs framställning; hvadan jag äfven ur denna synpunkt måste anmäla min reservation emot nämnda beslut.

Herr Wener: Ehuru jag icke förut brukat reservationsvis anmäla min särskilda åsigt, anser jag denna fråga vara af den vikt, att ett undantag bör göras; och får jag alltså instämma med Herr Björck.

Och anmäldes för öfrigt reservationer af följande ledamöter, nemligen: Herrar *Rylander, Ola Månsson, Hörnfeldt, Carl Ifvarsson, Key, Wigardt, O. B. Olsson, Blanche, Jan Andersson, Jöns Pehrsson, Liss Ol f Larsson, Östman, Ola Nilsson, Johannes Andersson, Anders Andersson* och *Magnus Svensson*.

Utskottets hemställan öfverst å sid. 8.

Bifölls.

Utskottets andra hemställan å sid. 8, i anledning af Friherre G. Bildts motion.

Bifölls.

Utskottets hemställan å sid. 9, i anledning af Herr L. Nordenfelts motion.

Herr Harald Eriksson: I anseende till den långt framskridna tiden anhåller jag endast att beträffande den nu föredragna punkten få instämma i den af Herr Wærn vid Utskottets Utlåtande fogade reservationen.

Herr Reuter-crona: Jag anhåller endast att få uti det af den föregående talaren gjorda yrkandet instämma.

Herr Nils Andersson: Äfven jag förenar mig med Herr Harald Eriksson. Genom bifall till Stats-Utskottets Betänkande skulle Representationen icke otvetydigt gifva vid handen, att den ansåge bergshandteringen i vårt land oförtjent af någon handräckning eller uppmuntran. Såsom en af landets hufvudnäringar torde den dock ega större betydelse än så. Jag har alltid varit af den mening, att vi böra så mycket som möjligt söka tillgodogöra oss de rika mahutillgångar, som finnas i våra berg, såsom en nödvändighet för landets utveckling och välstånd, i hvilket hänseende lättade kommunikationer äro den mäktigaste hälfstången, och denna mening står ännu fast hos mig. För min del sluter jag mig således till Herr Wærns reservation, och detta så mycket heldre som det enskilda bolag, hvilket tagit ifrågavarande viktiga jernvägsanläggning om händer, redan derå nedlagt betydliga undersökningskostnader, uppgående till ej mindre än 30,000 riksdaler, en summa alltför stor för att alldeles gagnlöst bortkastas.

Jag yrkar afslag å Betänkandet och bifall till Herr Wærns reservation.

Herr Vougt: Då jag anser Herr Wærns reservation vara stödd på goda skäl, instämmer jag i yrkandet om bifall till det deri framställda förslaget.

Det är visserligen i allmänhet riktigt, att Staten ej bör blanda sig uti den enskilda företagsamheten, men denna regel måste dock vara underkastad vissa undantag. Så hafva vi nyligen med anslag understödt undersökningar i fråga om brännvins tillverkande af lafvar; och jag hemställer, om det icke minst sagdt är ett lika viktigt intresse att undersöka, huruvida de stora massor rikedomar, som i den afgifna motionen omförmälas, skulle kunna genom den föreslagna jernvägsanläggningen tillgodogöras, äfvensom att uppmuntra de enskilda austrängningar och uppoffringar, som på detta företag redan blifvit nedlagda. Om det dymedelst visar sig, att uppgifterna ej hålla streck, är man för alltid ifrån denna fråga; men

skulle den nu förfalla, kan man motse densamma vid hvarje följande riksdag.

Herr Friherre Liljencrantz: Jag beklagar, att det befunnits lämpligt att så sent företaga detta ärende till handläggning. Vid den långt framskridna timmen vill jag ej ingå i någon närmare granskning af frågan, utan inskränker jag mig att på de af Stats-Utskottet anförda skälen yrka bifall till Betänkandet i denna punkt.

Herr Gumælius: Ehuru mycket skulle vara att säga i denna fråga, vill jag icke dermed taga Kammarens uppmärksamhet i anspråk utan anhåller endast att få instämma i Herr Wærns reservation.

Herr Hedengren: Äfven jag ber att få förena mig i Herr Wærns reservation.

Herr Per Nilsson från Malmöhus län: Jag vill ej förlänga diskussionen, utan yrkar bifall till Stats-Utskottets Betänkande.

Herr Murén: Den summa, som här begäres, är visserligen obetydlig; men det gäller här att bevaka Statens rätt, och jag kan icke annat än motsätta mig Statens inblandning i enskilda företag, helst i den form som här är i fråga, eller att Staten skall utgifva en slags attest, om ett företag är fördelaktigt eller icke. Man har i andra länder sett exempel på de vådliga följderna häraf, och jag erinrar mig särskildt en ganska besvärlig inveckling, som uppkom i England, derigenom att några ledamöter af regeringen i Canada undertecknat inbjudning till ett stort jernvägsföretag i sistnämnda land, och hvilken prospektus utlofvade guld och gröna skogar och till följd hvaraf i England tecknades aktier till, om jag minnes rätt, omkring 12 millioner pund sterling. Det upptäcktes dock, sedan jernvägen några år trafikerats, att den knappast bar sitt eget underhåll, och då aktieegarne påyrkade, att canadensiska regeringen, till följd af dess lysande prospektus, skulle hålla dem skadeslösa eller inlösa deras aktier, så upptäcktes det, att regeringsledamöterna underskrifvit denna prospektus endast i egenskap af delegare och styrelseledamöter i jernvägsbolaget, men ingalunda å regeringens vägnar.

Jag fruktar mycket för att inslå på denna väg och yrkar därför bifall till Betänkandet.

Herr Key: Jag ber att få fästa uppmärksamhet på, att det här är fråga icke endast om ett anslag af 15,000 riksdaler utan äfven om något mera och viktigare.

Om, såsom Herr Wærns reservation innehåller, den föreslagna undersökningen skall afse utredning icke blott af det gagn ifrågavarande jernvägsanläggning skall bereda det allmänna, utan äfven "hvilken ränta på byggnadskostnaden jernvägen kan antagas lemna", så ligger deri onekligen — hvad jemväl Stats-Utskottet i sitt Betänkande påpekat — ett erkännande å Statens sida, att den i viss mån har åtagit sig ansvarighet för utredningens tillförlitlighet samt i och med detsamma äfven iklädt sig en slags garanti för förslagets lyckliga utgång.

Man har derigenom tagit saken på hand, och det torde sedermera blifva svårt nog att komma ifrån densamma, antingen man har råd att af allmänna medel understödja den eller ej.

Jag måste hufvudsakligen på denna grund yrka bifall till Betänkandet.

Herr C. A. Larsson: Då jag varit af olika åsigt med pluraliteten inom Utskottet, anser jag mig böra meddela skälen derfor. Man behöfver endast kasta en blick på kartan öfver undersökningarne för att finna den stora nytta, som detta jernvägsföretag skulle medföra. Och man begär nu hvarken att få medel till dess byggande eller någon slags attest att den gifver det eller det i inkomst, utan motionären har blott framställt den önskan att genom en opartisk undersökning få företagets beskaffenhet utrönt, så att icke samma personer, hvilka utfärdat inbjudningen till aktie-teckning, äfven skulle vara garantier för företaget; och då Staten låtit verkställa undersökningar för så många andra jernvägsanläggningar, synes detta ej vara obilligt begärdt.

Herr Wærn, som känner sådana affärer som denna, har upplyst, att de prospekter, som i England utkomma och der undersökningarne äro utförda af ingenjörer, betalade af bolagsmännen, ofta äro missledande, och att man derföre betraktar den med stort misstroende. Här är just frågan om att undvika och förekomma ett sådant misstroende; och om landet erhåller eu bana genom ett så obetydligt bidrag som det ifrågavarande, så måste detta ju betraktas som en särdeles klok hushållning.

Jag yrkar afslag å Betänkandet och bifall till Herr Wærns reservation.

Herr Friherre Alströmer: För min del kan jag icke annat än instämna med Herr Key och tror verkligen, att här är fråga om något annat än en vanlig undersökning, efter hvars verkställande Staten skulle vara saken qvitt. Meningen synes snarare vara, att Kongl. Maj:t skulle tillsätta särskilda personer, hvilka liksom på Statens ansvar skulle utreda ej blott lämpligaste sträckningen för ifrågavarande jernväg, utan äfven de fördelar och den atkastning den kunde lemna, äfvensom hvilken ränta på byggnadskostnaden vore att påräkna. Lyckas man väl att genom Statens förfogande och genom af Staten tillsatta personer få en sådan utredning verkställd, och det sedermera, efter det kostnader på arbetet blifvit nedlagda, visar sig, att behållningen icke blir så stor som man beräknat, lär man icke underlåta att fordra af Staten, det den skall ersätta skilnaden, och jag medgifver det, dess anspråk kunna i viss mån vara befogade. För att förekomma sådant, anser jag det vara rådligast att bifalla Stats-Utskottets Betänkande, så mycket heldre som här icke lärers vara något periculum in mora, då man ju alltid vid en kommande riksdag kan besluta en undersökning i det nu ifrågavarande afseendet, derest synnerligen talande skäl derfor skulle erbjudas. På grund häraf vågar jag anhålla om bifall till Utskottets Betänkande i denna del.

Herr Harald Eriksson: Jag har begärt ordet blott för att genmäla de talare, hvilka velat läsa emellan raderna i den väckta motionen

någonting annat, än hvad den verkligen innehåller. Meningen är ingalunda att binda Riksdagen vid några garantier för denna jernvägsanläggning, och Riksdagen har naturligtvis fria händer att, sedan utredningen blifvit verkställd, pröfva, huruvida skäl kunna förefinnas att från Statens sida lemna bidrag till anläggningens utförande. Man har blott ansett, att utredningen, om den verkställes genom Statens förfogande, skulle betraktas mera tillförlitlig, ehuru naturligtvis ingen vill bestrida, att icke Statens ingenjörer kunna misstaga sig lika väl som de enskilde. Man har här gjort en antydning om, att man gjorde sig alltför sangviniska beräkningar rörande ifrågavarande jernväg, men jag ber då få nämna, att det är en vidsträckt ort och en stor folkmängd, som tror på de rika skatter, hvilka man kunde tillgodogöra sig, blott kommunikationen blefve lättad, och jag anser det derföre icke vara så farligt att gå ortens önskningsar till mötes genom att verkställa undersökning. Skulle det visa sig, att de på förhand gjorda beräkningarne ega sin grund i verkligheten, vore det visserligen möjligt, det vill jag icke bestrida, att man äfven framställde anspråk på statsbidrag för anläggningen af denna jernväg; men det beror ju alltid på Riksdagens bepröfvande, huruvida en sådan begäran bör vinna afseende eller icke. Jag hemställer derföre till den fåtaliga Kammaren, om den icke skulle vilja biträda Herr Wærns reservation, och jag är för min del fullt öfvertygad derom, att ifrågavarande undersökning skulle lända icke blott denna ort, utan hela riket till stort gagn.

Öfverläggningen var slutad. Enligt de yrkanden, som derunder förekommit, framställde Herr Talmannen propositioner såväl på bifall till Utskottets hemställan som på afslag derå i förening med bifall till Herr Wærns vid Utlåtandet fogade reservation. Den förra af dessa propositioner fann Herr Talmannen besvarad med öfvervägande ja, men då votering begärdes, blef nu uppsatt, justerad och anslagen följande voteringsproposition:

Den, som bifaller hvad Stats-Utskottet, i anledning af Herr L. Nordenfelts motion, hemställt å sidan 9 af dess Utlåtande N:o 85,
röstas ja;

Den det ej vill,

röstas nej;

Vinner nej, har Kammaren, med afslag å Utskottets hemställan, bifallit det förslag, som blifvit framställt i Herr C. F. Wærns vid Utlåtandet fogade reservation.

Omröstningen, i vanlig ordning anställd, utvisade, att 61 ledamöter röstat ja och 28 nej, hvadan Utskottets hemställan blifvit af Kammaren bifallen.

§ 6.

Föredrogos och godkändes:

Riksdagens Kanslis förslag till Riksdagens underdåniga skrifvelse N:o 30, angående sådan ändring i 12 § Läroverksstadgan, att grekiska språket måtte blifva ett valfritt läroämne;

Stats-Utskottets förslag till Riksdagens underdåniga skrivelser:

N:o 31, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga Proposition angående upplåtelse till Stockholms stad af vissa delar utaf Kronans tomter N:is 2 och 3 å Riddarholmen, och

N:o 32, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga Proposition i fråga om upplåtelse till Stockholms stad af vissa delar utaf Kronans tomter N:is 11 och 12 å Riddarholmen.

§ 7.

Bordlades första gången:

Stats-Utskottets Utlåtande N:o 89, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga Proposition med förslag till Tullverkets utgiftsstaten, att gälla från början af år 1869, och

Memorial N:o 90, angående inlösen af så kallade riksgäldssedlar, hvilka icke inom den bestämda preskriptionstiden blifvit till invexling företedda;

Sammansatta Stats- och Banko-Utskottets Utlåtande N:o 1, i anledning af väckt motion om utfärdande af statsobligationer i ändamål att bereda tillgång till meddelande af lån mot in-teckning i fast egendom, och

Memorial N:o 2, med förslag till ansvarighetslag för Riksdagens Fullmäktige i Riksgäldskontoret;

Andra Kammarens Tillfälliga Utskotts N:o 6 Utlåtande N:o 5 (i samlingen N:o 45), med anledning af Herr Per Nilssons från Örebro län motion (N:o 191) angående utdebiterandet af kostnaderna för kronobrefbäringsskyldigheten efter andra och tredje artiklarne i gällande bevillningsförordning.

Kammaren beslöt, att dessa ärenden i ändamål af ytterligare bordläggning, skulle sättas främst på föredragningslistan till nästa sammanträde.

§ 8.

Herr *Stendahl* hade låtit inlemna läkarebetyg, utvisande att han för närvarande vore af sjukdom hindrad att delta i Kammarens sammanträden.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

Herr *Jonas Andersson* under 10 dagar från den 4 Maj,

„ *Arvid Jönsson* „ 14 „ „ „ 8 „

„ *Hedenberg* „ 10 „ „ „ 10 „

Den ledighet som Herr *August Anderson* förut fått sig beviljad under 14 dagar från den 28 innevarande månad, blef, enligt derom gjord begäran, sålunda ändrad, att densamma skulle i stället taga sin början den 3 instundande Maj.

Sammanträdet slöts kl. $\frac{3}{4}$ 12 e. m.

In fidem
H. Husberg.